FRANCISCO QUINTANA NAVARRO

INFORMES CONSULARES BRITANICOS SOBRE CANARIAS (1856-1914)

I

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
1992

FRANCISCO QUINTANA NAVARRO

INFORMES CONSULARES BRITANICOS SOBRE CANARIAS (1856-1914)

I

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

SEMINARIO DE ESTUDIOS HISTORICOS CANARIOS
DEL CENTRO ASOCIADO DE LA UNED DE LAS PALMAS

UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

CENTRO DE INVESTIGACION ECONOMICA Y SOCIAL
DE LA CAJA DE CANARIAS

Traductores:

MARGARET HART
VIRGILIO MOYA JIMENEZ
ISABEL PASCUA FEBLES
ANA LUISA PEÑATE SOARES
KARINA SOCORRO TRUJILLO

Colaboradores:

ALBERTO PONCE GONZALEZ
MARIA DEL CARMEN NARANJO SANTANA

Fotografías:

CORTESIA DE «EL MUSEO CANARIO» Y Canarias7

Cubierta:

HAMID BLELL

Primera edición: Septiembre 1992

(c) 1992, CIES

LA CAJA DE CANARIAS

Reservados todos los derechos.
Prohibida su reproducción, total o parcial, por cualesquiera medios.

Esta versión de los *Informes Consulares Británicos sobre Canarias* ha sido publicada con el conocimiento de la Embajada Británica en Madrid y del Consulado Británico en Las Palmas.

Printed in Spain - Impreso en España
ISBN: 84-87832-13-X (Tomo I) - ISBN: 84-87832-12-1 (Obra completa)
Depósito Legal: M-29341-1992
Gráficas Loureiro, S. L. - San Pedro, 23 bis -Telf.: 611 59 94 - Fax: 611 59 88
28917 Leganés (MADRID)

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

¿Quién osaría bailar de nuevo
sobre aquella honda huella eterna...?

(Alonso Quesada)

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

SUMARIO

TOMO I

Págs.

Presentación XIII

ESTUDIO PRELIMINAR

INTRODUCCION XVIII

I. LOS INFORMES CONSULARES, UN INSTRUMENTO DE INFORMACION COMERCIAL AL SERVICIO DEL IMPERIO XXII

II. EL CONSULADO Y LOS CONSULES BRITANICOS EN CANARIAS XXVIII
1. El Consulado XXIX
2. Los cónsules XXXV

III. LOS INFORMES CONSULARES BRITANICOS SOBRE CANARIAS XLV
1. Descripción general de la serie XLV
2. Proceso de elaboración LVII
3. Análisis de contenidos LXIII
Las constantes temáticas LXIII
La evolución de las realidades observadas LXX

IV. LA EDICION DE LOS INFORMES CONSULARES LXXVII
1. La compilación y presentación del *corpus* documental LXXVIII
2. La traducción LXXX
3. Los índices LXXXIII

CORPUS DOCUMENTAL

I. RESUMENES 3

Informe general del Sr. Murray, cónsul británico en Tenerife, sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1856 5

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Informe del Sr. Murray, anterior cónsul británico en Tenerife, sobre el comercio británico y extranjero y la navegación en las Islas Canarias durante el año 1858 11

II. INFORMES COMERCIALES 17

Commercial Reports 19

Informe del cónsul Sr. Grattan sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1863 21

Informe del cónsul Sr. Grattan sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1864 31

Informe del cónsul Sr. Grattan sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1865 43

Informe del cónsul Sr. Grattan sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1866 51

Informe del cónsul Sr. Grattan sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1867 59

Informe del cónsul Sr. Grattan sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1868 65

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1869 .. 71

Informe del cónsul Sr. Grattan sobre el método de cultivar cochinilla en las Islas Canarias (1870) 79

Reports 89

Informe del cónsul Grattan sobre la condición de las clases trabajadoras en las Islas Canarias (1872) 91

Informe del cónsul Grattan sobre el comercio de las Islas Canarias durante los años 1870-71 99

Informe del cónsul Grattan sobre la situación del comercio británico en las Islas Canarias en el pasado (1872) 111

Informe del cónsul Grattan sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1872 149

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Informe del cónsul Grattan sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1873 157

Informe del cónsul Grattan sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1874 167

Informe del vicecónsul Wetherell sobre el comercio de la isla de Gran Canaria durante el año 1875 183

Informe del vicecónsul Topham sobre el comercio de la isla de Lanzarote durante el año 1875 189

Informe del cónsul en funciones Edwards sobre el comercio de la isla de Tenerife durante el año 1875 193

Informe del vicecónsul Wetherell sobre el comercio de la isla de Gran Canaria durante el año 1876 197

Informe del vicecónsul Topham sobre el comercio de la isla de Lanzarote durante el año 1876 201

Informe del cónsul en funciones Edwards sobre el comercio de la isla de Tenerife durante el año 1876 205

Informe del cónsul Dundas sobre la miseria en las Islas Canarias (1878) 209

Informe del cónsul Dundas sobre la pesca en las Islas Canarias durante el año 1877 213

Informe del cónsul Dundas sobre el comercio de Tenerife durante el año 1878 219

Informe del cónsul Dundas sobre el comercio de las Islas Canarias durante los años 1879-80 233

Informe del cónsul Dupuis sobre el comercio de Tenerife durante el año 1882 259

Suplemento del informe del cónsul Dupuis sobre el comercio de Tenerife durante el año 1882 269

Informe del cónsul Dupuis sobre el comercio de Tenerife durante el año 1883 275

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Informe del cónsul Dupuis sobre el comercio de Las Palmas durante el año 1883 295

Informe del cónsul Dupuis sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1884 299

Informe del cónsul Dupuis sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1884 (Gran Canaria) 309

III. SERIES ANUALES 313

Annual Series of Trade Reports 315

Informe del cónsul Dupuis sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1885 317

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1886 .. 329

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1888 .. 343

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1889 .. 351

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1890 .. 355

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1891 .. 363

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1892 .. 373

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1893 .. 385

Informe suplementario sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1893 389

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias con especial referencia al año 1895 395

Informe sobre el comercio de Las Palmas durante el año 1896 461

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante los años 1896-97 515

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1898 .. 521

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1899 .. 537

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

TOMO II

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1900 .. 553

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1901 .. 579

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1902 .. 605'

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1903 .. 619

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1904 .. 637

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1905 .. 669

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1906 .. 693

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1907 .. 721

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1908 .. 745

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1909 .. 767

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1910 .. 791

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1911 .. 817

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1912 .. 845

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1913 .. 875

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1914 .. 905

Miscellaneous Series of Trade Reports 935

Informe sobre las condiciones económicas, sociales y laborales de las Islas Canarias (1892) 937

Informe sobre la agricultura en Las Palmas (1898) 1.013

INDICES DEL *CORPUS* DOCUMENTAL

INDICE SISTEMATICO 1.029

INDICE GENERAL 1.089

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

PRESENTACION

La colaboración hace posible acometer empresas de envergadura. Tal es la conclusión a la que se llega tras ver felizmente culminado este libro, que constituye un buen ejemplo de cooperación institucional al servicio de la promoción de la cultura y del quehacer científico de nuestra región.

La iniciativa partió del Seminario de Estudios Históricos Canarios del Centro Asociado de la UNED de Las Palmas, que en 1989 nos propuso la coedición de la serie de informes comerciales que habían sido elaborados por los cónsules británicos en Canarias y publicados en el Reino Unido desde mediados del siglo XIX hasta la Primera Guerra Mundial. El Centro de Investigación Económica y Social de la Caja Insular de Ahorros de Canarias valoró positivamente el ambicioso proyecto y le prestó un apoyo decidido desde el primer momento, asumiendo el coste financiero de la edición. De inmediato contamos con la ayuda de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (por entonces, Universidad Politécnica de Canarias), que se encargó de acometer las labores de traducción a través de su Escuela Universitaria de Traductores e Intérpretes. Una vez alcanzado el acuerdo institucional, se puso en marcha un laborioso proceso de trabajo que ha conducido finalmente a la edición de los *Informes Consulares Británicos sobre Canarias (1856-1914)*, cuya compilación, coordinación científica y estudio preliminar han corrido a cargo de Francisco Quintana Navarro.

Aparece este libro, además, en un momento oportuno para estimular la sólida colaboración que ya existe entre las tres instituciones. Aparte de su tradicional participación en el sostenimiento del Centro Asociado de la UNED y del propio SEHIC, La Caja de Canarias ha suscrito recientemente varios convenios con la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Uno de ellos, en el que también interviene la Fundación Universitaria de Las Palmas, tiene por objeto la gestión conjunta del CIES, que a partir de este

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

año estará estrechamente vinculado a la Universidad. Así pues, la apuesta por la colaboración en materia de investigación y divulgación científicas, lejos de ser meramente ocasional, se ha convertido en una norma básica de actuación que augura tan buenos frutos como el que aquí tengo el honor de presentar.

Las tres entidades coeditoras nos sentimos profundamente orgullosas de haber contribuido a la publicación de esta obra. Con ella se pone a disposición de los investigadores y de la sociedad en su conjunto una colección documental de extraordinario interés para profundizar en el conocimiento del pasado de Canarias, lo que sin duda ayudará a la mejor compresión de su presente.

Antonio Marrero Hernández
Director del CIES.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ESTUDIO PRELIMINAR

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

«Desde luego, la mayoría de los grandes desastres de la humanidad han ido en contra de la historia. (...) Sin embargo, la apacible continuidad de una vida social, sin accesos de fiebre, es mucho menos favorable de lo que a veces se cree a la transmisión del recuerdo. (...)

Así seguirá ocurriendo mientras las sociedades no organicen racionalmente, con su memoria, su conocimiento propio, renunciando a dejar este cuidado a sus propias tragedias. No lo lograrán sino luchando cuerpo a cuerpo con los dos principales responsables del olvido y la ignorancia: la negligencia, que extravía los documentos, y, más peligrosa todavía, la pasión del secreto —secreto diplomático, secreto de los negocios, secretos de las familias—, que los esconde o destruye.»

(Marc Bloch, 1941).

Esta reivindicación del testimonio, tomada de la *Apologie pour l'Histoire*[1], puede servir de pórtico para dar cuenta del propósito que ha animado la publicación de este par de tomos de documentos. Indagar en los rastros que permitan conocer el pasado es tarea ineludible del historiador, aunque también interés de todo pueblo que se tenga un mínimo de autoestima. La necesidad de «pensar la Historia» se revela más urgente si cabe en Canarias, una sociedad que se ha acostumbrado en exceso a abandonar la suerte de su memoria a los avatares de sus continuas zozobras. Saqueos, incendios y penurias han contribuído decididamente a destruir gran parte del patrimonio documental canario, pero al mismo tiempo hemos sido víctimas de nuestras propias negligencias y secretos. Desde luego, ante este panorama no podíamos permitirnos el lujo de seguir manteniendo en el olvido o la ignorancia los *Informes Consulares Británicos*, una de las series documentales más completas de que hoy disponemos (quizás por no haber estado a nuestro cuidado) para profundizar en la historia contemporánea de Canarias.

---

[1] M. BLOCH" *Introducción a la Historia*, Madrid, 1988 (1.ª ed.: 1952), pp. 61-62

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INTRODUCCION

Desde hacía tiempo sabíamos de la existencia de este rico *corpus documental*. Al filo de la renovación historiográfica que tuvo lugar en los años sesenta, diversos estudios se encargaron de señalar el atractivo que poseían los archivos británicos, en particular los fondos del *Foreign Office*, para la investigación histórica de la España contemporánea[2]. En 1967 Nicolás Sánchez Albornoz llamó la atención sobre el caso concreto de los informes comerciales de los cónsules británicos en España, subrayando su interés «como vía de acceso a estudios regionales aún no encarados y para los que el material se halla demasiado disperso, así como para un tratamiento inicial de ciertos temas». Su mérito consistió en proporcionarnos un instrumento valiosísimo para su rápida consulta: un primer inventario de sus contenidos[3]. Posteriormente, dicha serie fue reproducida en microfilm por el Servicio de Estudios del Banco de España y depositados en la excelente biblioteca que dicha institución tiene en Madrid, encargándose Antonio Gómez Mendoza de elaborar un índice pormenorizado de los documentos que integran la colección[4].

Los historiadores canarios no podían permanecer al margen de esa inquietud por la documentación británica. La enorme influencia ejercida por los ingleses en el Archipiélago a lo largo de la historia actuaba como poderoso acicate a la hora de afrontar el reto. El primer toque de atención lo dió Antonio Rumeu de Armas con su ya clásica obra sobre piraterías y ataques navales[5]. Luego, Eloy Benito Ruano nos facilitó un instrumento para la consulta de importantes papeles canarios en el Museo Británico[6]. En los inicios de los años setenta, el trabajo de Víctor Morales Lezcano sobre las relaciones comerciales en la época del mercantilismo despertó el interés por la explotación de los fondos localizados en el extranjero, aspecto en el que ha insistido el mismo autor

---

[2] Entre 1962 y 1964 aparecieron los primeros trabajos sobre el siglo XIX español que recurrieron a fuentes británicas para abordar diversos temas de historia política (Rafael OLIVAR BERTRAND y C.A.M. HENESSY) o económica (Nicolás SÁNCHEZ ALBORNOZ).

[3] SÁNCHEZ ALBORNOZ, N.: «Los Informes Comerciales de los Cónsules Británicos en España, 1854-1914», en *Cuadernos de Historia de España*, Buenos Aires, 1967, pp. 243-260 (vid. p. 250 para la valoración que se cita).

[4] GÓMEZ MENDOZA, A.: «Guía para la Consulta de los Informes Consulares Británicos sobre España y sus Colonias Ultramarinas, 1855-1914», *Moneda y Crédito*, núm. 165, 1983, pp. 89-96.

[5] RUMEU DE ARMAS, A. : *Piraterías y Ataques Navales a las Islas Canarias*.Madrid, 1947-1950, 3 tomos en 5 vols.

[6] BENITO RUANO, E.: «Manuscritos canarios del Museo Británico», *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 1, Madrid, 1955, pp. 549-575.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

en más de una ocasión[7]. Pocos años después, Nadal-Farreras confirmó plenamente la necesidad de acudir a Gran Bretaña para obtener series de datos sobre el comercio exterior canario[8].

A comienzos de los años ochenta, las estancias de algunos investigadores en archivos ingleses dieron nuevos frutos con la publicación de trabajos sobre el siglo XIX canario[9]. Simultáneamente, las contribuciones de destacados historiadores extranjeros preocupados por la navegación y el comercio en el Atlántico alentaron nuevas expectativas sobre las fuentes británicas[10]. Las primeras indagaciones concretas sobre los informes consulares no se hicieron esperar: la labor de Rosa Naranjo Masanet sirvió para presentar en Tenerife una primera valoración de la serie como fuente documental, y nosotros mismos procedimos a su consulta en Madrid[11]. Por otra parte, tanto los fondos deposi-

---

[7] MORÁLEZ LEZCANO, V. : *Relaciones mercantiles entre Inglaterra y los archipiélagos del Atlántico ibérico. Su estructura y su historia (1503-1783)*, La Laguna, 1970. Con posterioridad, el mismo autor publicó «Inversiones inglesas en Canarias durante el siglo XIX», en *Moneda y Crédito,* núm. 118, 1971, pp. 101-121; «Capitalismo industrial e inversiones extranjeras en Canarias (1850-1945)», en *Anuario del Centro Asociado de la UNED en Las Palmas,* núm. 5, 1979, pp.141-162, e *Historia de la no-beligerancia española durante la Segunda Guerra Mundial*, Valencia, 1980. En una de las notas del penúltimo trabajo (vid. p. 152) se apuntó por primera vez la necesidad de proceder a la «consulta y compilación sistemáticas» de la correspondencia del Consulado británico en Tenerife.

[8] NADAL-FARRERAS, J.: «Dependencia y subdesarrollo: el caso canario. Notas sobre las relaciones comerciales entre Gran Bretaña y las Islas Canarias, 1809-1914», en *Hacienda Pública Española,* núm. 38, 1976, pp. 157-169.

[9] Además de los trabajos de MORALES LEZCANO ya mencionados, los extractos de correspondencia consular británica recogidos por Otilia GONZÁLVEZ PONCE sirvieron de apoyatura para el trabajo de MILLARES CANTERO, A.: «Reflexiones acerca del comercio exterior canario y la burguesía mercantil isleña (1778-1852)», en *V Coloquio de Historia Canario-Americana (1982).* Madrid, 1985, tomo IV, pp. 679-837.

[10] Entre los investigadores extranjeros preocupados por los temas vinculados a los archipiélagos atlánticos y que han dado a conocer importantes fondos documentales británicos de interés para Canarias, hay que mencionar particularmente a Walter MINCHINTON, Peter N. DAVIES y John R. FISHER. Para una muestra de sus aportaciones, vid. *V Coloquio de Historia Canario-Americana* (1982), op. cit., passim. A ellos habría que añadir los trabajos de FERNÁNDEZ-ARMESTO, F.: *The Canary Islands after the Conquest. The Conquest of a Colonial Society in the Early Sixteenth Century,* Oxford, 1982; y STECKLEY, G. F.: «La economía vinícola de Tenerife en el siglo XVII: relación angloespañola en un comercio de lujo», *Aguayro,* núm. 138, Las Palmas de G. C., noviembre-diciembre 1981, pp. 25-31 (traducción castellana del artículo aparecido en *Economic History Review*).

[11] Esa primera valoración de los informes consulares fue presentada por Rosa NARANJO MASANET y M.ª Teresa NOREÑA SALTO en el marco de un Congreso de Historia de Canarias que luego no tuvo continuidad; dicho trabajo aún no ha sido publicado por sus autoras. La misma suerte ha corrido nuestra comunicación «Canarias, ¿"colonia sin bandera" del Imperio británico? (1880-1914)», presentada al «II Coloquio Hispano-Británico de Historia» que se celebró en Madrid en noviembre de 1984 bajo los auspicios del Comité Español de Ciencias Históricas.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

tados en la *British Library* y el *Public Record Office* de Londres como los archivos privados de algunas familias y compañías inglesas e irlandesas establecidas en Canarias han servido para acometer tesis doctorales, como las realizadas por Sebastián Hernández Gutiérrez, Agustín Guimerá Ravina, José Luis García Pérez y Ulises Martín Hernández[12]. A ello habría que añadir, por último, otras aportaciones más recientes, así como los trabajos que actualmente están en fase de elaboración[13].

Pese al uso cada vez más frecuente de la documentación británica, todavía no se ha explotado a fondo las inmensas posibilidades que tienen los informes consulares sobre Canarias. Cierto es que se han dado los primeros pasos para su utilización, pero la tarea es tan ardua y compleja que no ha hecho sino comenzar. Al margen del problema del idioma, siempre fue un obstáculo permanente el no haber tenido una copia de la colección completa en el Archipiélago. Evidentemente, los historiadores isleños también sufren el «coste de la insularidad» en su quehacer cotidiano, de la misma forma que tampoco pueden sustraerse fácilmente a los demás imponderables del aislamiento. Además, de momento ha caído en el vacío las reiteradas peticiones de emprender programas oficiales con el fin de rescatar la documentación sobre Canarias que se encuentra dispersa en varios archivos extranjeros. He aquí, pues, un primer motivo para editar la versión castellana de los informes consulares británicos: poner al alcance de los investigadores y estudiosos canarios una fuente inestimable de consulta para seguir profundizando en el conocimiento de nuestra historia.

Pero el interés de los *Informes Consulares Británicos sobre Canarias* no es exclusivo del gremio de los historiadores. Los sustanciosos comentarios realizados por los cónsules sobre el acontecer de los canarios del pasado también son útiles para los canarios del presente, sobre todo para aquellos que estén interesados en la construcción de su futuro. El destino colectivo de un pueblo se asienta en ese diálogo permanente entre el ayer y el hoy con la

---

[12] Afortunadamente, todos estos trabajos ya han sido objeto de publicación: HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, S.: *De la Quinta Roja del Hotel Taoro*, Puerto de la Cruz, 1983; GUIMERA RAVINA, A.: *Burguesía extranjera y comercio atlántico: la empresa comercial irlandesa en Canarias (1703-1771)*, Santa Cruz de Tenerife, 1985; GARCÍA PÉREZ, J. L.: *Viajeros ingleses en las Islas Canarias durante el siglo XIX*, Santa Cruz de Tenerife, 1988; y MARTÍN HERNÁNDEZ, U.: *Tenerife y el expansionismo ultramarino europeo*. Santa Cruz de Tenerife. 1988.

[13] GUIMERA RAVINA, A.: *La Casa Hamilton. Una empresa británica en Canarias, 1837-1987*, Santa Cruz de Tenerife, 1989; PONCE MARRERO, J.: «El bloqueo aliado y el control de la navegación en Canarias durante la Primea Guerra Mundial», en *Vegueta*, núm. 0, 1992, pp. 137-148; y QUINTANA NAVARRO, F.: «Los intereses británicos en Canarias en los años treinta: una aproximación», ibid., pp. 149-172.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

mirada puesta en el mañana, y Canarias no está sobrada de documentos que, como los que aquí se ofrecen, le ayuden a reflexionar sobre sus señas de identidad. El valor que tienen los informes consulares para este sano ejercicio de rearme cultural es evidente, y en ello se insistirá más adelante con mayor detenimiento. De momento, conviene recordar por anticipado que los testimonios históricos —de nuevo acudimos a Marc Bloch— hay que valorarlos no sólo por lo que nos dicen, sino también por lo que nos dan a entender, y que «...en nuestra inevitable subordinación al pasado, condenados, como lo estamos, a conocerlo únicamente por sus rastros, por lo menos hemos conseguido saber mucho más acerca de él que lo que tuvo a bien dejarnos dicho»[14].

Con tales propósitos de partida, esta publicación sólo ha sido posible al plantearse como proyecto editorial colectivo. La idea de traducir los informes al castellano y editar la colección al completo se la habíamos planteado a la Caja Insular de Ahorros de Canarias en 1985, pero la iniciativa no tomó cuerpo hasta que fue incluida en el programa de actividades del Seminario de Estudios Históricos Canarios del Centro Asociado de la UNED de Las Palmas en 1989, cuando éste se reconstituyó para iniciar su segunda singladura. Poco tiempo después, el Centro de Investigación Económica y Social de La Caja asumió el coste financiero de la edición, encargándose a la Escuela Universitaria de Traductores e Intérpretes de la entonces Universidad Politécnica de Canarias que emprendiera las tareas de traducción. El acuerdo a tres bandas entre las entidades citadas puso en marcha un laborioso proceso que ha cuajado finalmente en los dos volúmenes que el lector tiene en sus manos[15].

Como sucede en todo estudio preliminar, éste se ha propuesto situar la obra en su contexto y proporcionar unas mínimas pautas para su consulta. A tal fin, hemos estimado oportuno plantear un desarrollo progresivo que vaya de lo general a lo concreto a través de cuatro pasos sucesivos. El primero trata de explicar los motivos de la existencia de los informes consulares, lo cual lleva a considerar el papel que los cónsules desempeñaron como agentes de información comercial al servicio de los intereses del Imperio británico. El segundo consiste en describir la evolución del Consulado británico en Canarias y presentar a los diferentes cónsules que elaboraron los informes. El ter-

[14] BLOCH, M.: op. cit. p. 53.

[15] Es justo rendir reconocimiento público a las cuatro personas que más han insistido para que este proyecto llegara a buen puerto: Antonio BETHENCOURT MASSIEU, desde el SEHIC; y Víctor MORÁLEZ LEZCANO, desde Madrid, y Antonio MARRERO HERNÁNDEZ y Juan Antonio MARTÍNEZ DE LA FE, desde el CIES y la Caja de Canarias. Quede constancia de nuestro más profundo agradecimiento a todos ellos.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

cer paso, necesariamente más exhaustivo, se detiene a analizar el *corpus* documental rescatado, incidiendo tanto en su estructura interna y proceso de elaboración como en sus principales contenidos. Finalmente, se da cuenta de los criterios observados en la presente edición, proporcionándose algunas notas aclaratorias sobre la compilación, la traducción y la confección de los índices.

I

LOS INFORMES CONSULARES, UN INSTRUMENTO DE INFORMACION COMERCIAL AL SERVICIO DEL IMPERIO

«El principal objeto del nombramiento de agentes consulares británicos es la protección y promoción de los intereses comerciales de los súbditos de Su Majestad». Esta cita, oportunamente rescatada por el historiador Platt de las instrucciones cursadas por el Gobierno de Londres a todos sus cónsules en la década de 1880, da una idea precisa de la enorme importancia que los británicos concedían al *Consular Service* como apoyatura de su vasto Imperio ultramarino[16].

De hecho, la creación del servicio consular obedecía a un fundamento mercantil estrechamente vinculado —como toda la diplomacia— a la formación del Estado moderno. Desde el siglo XV Inglaterra había procedido a nombrar sus primeros cónsules para que arbitraran en las diferencias comerciales y regularan el funcionamiento de la marina mercante inglesa en los puertos españoles e italianos[17]. A partir del siglo XVIII, a medida que Gran Bretaña fue dominando los mares, conquistando una posición hegemónica en el comercio atlántico y extendiendo sus intereses coloniales por todo el orbe, los consulados fueron establecidos con carácter permanente y los cónsules investidos de amplios poderes, asumiendo una variedad de funciones que rebasaban con creces el estricto marco comercial. No obstante, la protección y promoción del comercio británico siguió siendo el cometido básico de los consulados, esperándose de sus titulares que, con ese propósito, desempeñaran no sólo misiones judiciales, notariales y contables, sino también otras relacionadas con la información, el asesoramiento y la propaganda, es decir,

---

[16] PLATT, D.C.M.: «The Role of the British Consular Service in Overseas Trade», *The Economic History Review,* 1963, XV, pp. 494-512.

[17] Vid. el apartado dedicado a la historia del servicio consular británico en *Fith Report of the Royal Commission on the Civil Service,* (P)arliamentary (P)apers, 1914-1916, vol. XI, p. 678.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

servicios de «commercial intelligence», como se remarcaba constantemente en las instrucciones oficiales[18].

La creciente importancia que adquirieron estos servicios de información comercial durante el siglo XIX nos proporciona la clave interpretativa para entender el alcance y significación de los informes consulares británicos. En el fondo de la cuestión, lo que estaba en juego era algo tan esencial como la defensa de los intereses nacionales. Con el triunfo del capitalismo industrial y la creciente división internacional del trabajo, se hizo preciso conocer a fondo el comportamiento de los diferentes mercados exteriores a fin de adquirir posiciones ventajosas en la lucha por el control del comercio mundial. Aunque la iniciativa privada tenía que asumir el máximo protagonismo en esa guerra de posiciones, el Estado debía facilitar el camino y proporcionar los suficientes estímulos. Los gobiernos, en consecuencia, además de financiar empresas, conceder ayudas o colaborar en programas de formación, también mejoraron sus servicios de información y propaganda; y en esa dirección, los consulados tenían que desempeñar un papel fundamental, pues estaban en contacto directo con las necesidades y exigencias inmediatas de cada plaza[19].

Los británicos, pese a tener una gran confianza en el libre juego de las fuerzas del mercado y apostar decididamente por el *laissez faire*, concedieron una enorme importancia a sus servicios estatales de información comercial. Así, al igual que hacían los departamentos de exteriores de otros gobiernos europeos, el *Foreign Office* encargó a sus cónsules que remitieran a Londres informes regulares sobre las actividades mercantiles que se desarrollaban en sus respectivas circunscripciones al objeto de que fueran utilizados como indicadores de situación por los empresarios británicos interesados en participar en esa carrera abierta al negocio que se desató con la progresiva extensión del capitalismo a escala planetaria[20]. Sólo que los británicos, dadas

---

[18] Vid. PLATT, D. C. M.: art. cit, pp. 494-495.

[19] A título meramente indicativo, cf. LANDES, D. S.: *Progreso tecnológico y revolución industrial,* Madrid, 1979; y SUPPLE, B.: «El Estado y la Revolución industrial, 1700-1914» en CIPOLLA, C. M., ed.: *Historia económica de Europa. 3) La Revolución industrial,* Barcelona, 1979, pp. 312-370.

[20] Ya Nicolás SÁNCHEZ ALBORNOZ ha aclarado que «la práctica de editar este tipo de informes no ha sido, por cierto, idea exclusiva, ni original del Reino Unido, aunque sí lo fue su forma. En otros países, por el mismo tiempo también se publicaron colecciones análogas. En Francia, por ejemplo, los sucesivos servicios ministeriales que se ocuparon de los asuntos comerciales, fueron los que dieron publicidad a tales informes, salvo en el último período en que cumplieron la misma tarea en colaboración con el Ministerio de Asuntos Exteriores. La serie impresa va desde 1825 hasta 1914. En los Estados Unidos, fue el Departamento de Estado el que

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

las ventajas que habían adquirido en esa competición por el dominio económico del mundo y los grandes intereses que tenían en juego, se preocuparon de dar a sus canales de información una mayor fluidez y sistematización, de tal manera que los informes comerciales británicos constituyen hoy una inestimable fuente de consulta para el conocimiento histórico de las economías y sociedades de las que daban cuenta.

El mecanismo que activó la emisión de los informes consulares británicos es bien conocido. Desde mediados del siglo XIX, los cónsules quedaron obligados a emitir con regularidad una memoria sobre el estado de la actividad productiva y mercantil de sus distritos, recogiendo especialmente todos aquellos aspectos relacionados con la situación presente y las perspectivas de futuro de los intereses británicos en cada zona. Para ello tenían que valerse de cuantas informaciones estuvieran a su alcance y proceder luego a su redacción siguiendo unas pautas previamente definidas por el *Foreign Office*, en ocasiones atendiendo a las sugerencias del *Board of Trade*, el Ministerio de Comercio británico. En Londres, tales informes eran revisados, ordenados y finalmente impresos en los *Accounts & Papers*, una de las cuatro partes que componen la enorme colección de los *Parliamentary Papers*, en concreto la serie destinada a la publicación de las informaciones de interés que enviaban los departamentos ministeriales al Parlamento británico[21].

Aunque fueran publicados por el Parlamento, los informes consulares tenían por destinatarios a los comerciantes y, en último término, a los propios fabricantes británicos interesados en los mercados exteriores. Como ha analizado Platt, ciertamente no era fácil satisfacer las necesidades de información de la variopinta comunidad mercantil a la que presuntamente iban destinadas las informaciones de los cónsules. Aunque todos reconocían que éstos debían actuar como «centros de información comercial en el extranjero», el desacuerdo surgía en torno a los contenidos concretos de sus informes, puesto

tuvo a su cargo la publicación de 1853 a 1903 de la serie *Commercial Relations of the United States*, así como de la colección miscelánea. Por lo que respecta a España, pasado un tiempo durante el cual el Ministerio de Estado solía publicar en las páginas de la Gaceta de Madrid los informes de los cónsules españoles, la Dirección General de Aduanas y Aranceles publicó unas *Memorias Comerciales*, cuya extensión no hemos logrado determinar» (art. cit., pp. 246-247).

[21] «Los *Parliamentary Papers*» —de nuevo recurrimos a la mejor descripción que se ha hecho de los informes consulares en español— «se dividen anualmente en cuatro partes: los *Bills*, que no precisan aclaración: los *House of Commons Papers*, o de la Cámara de los Lores en otro caso, se trata de los informes de las comisiones internas de la Cámara; los *Report of Commissioners*, de comités no parlamentarios o personas específicamente encargadas y los *Accounts & Papers*, que comprende una información miscelánea, remitida por lo general por los distintos servicios ministeriales. Entre estos últimos se hallan, pues, lógicamente los informes comerciales» (ibid., p. 246).

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias 2003

que no era fácil conciliar los diferentes intereses en juego. Evidentemente, los que aspiraban a establecer nuevos negocios en el extranjero se mostraban deseosos de conocer al detalle las oportunidades existentes en cada distrito; pero esto podía ser interpretado por los comerciantes ya establecidos como un perjuicio directo a sus empresas, al proporcionar ventajas a sus competidores. El resultado final fue que los informes consulares se limitaron en gran medida a facilitar «estadísticas y los aspectos públicos más generales del negocio», aunque sin duda ganaron en extensión y profundidad de análisis a lo largo del siglo XIX[22].

Pero el problema principal que plantearon los informes comerciales con el paso del tiempo era el poco uso que hacían de ellos los exportadores británicos. De esto se quejaban, particularmente, los cónsules y los comisionados del *Board of Trade*, que veían como sus esfuerzos para promocionar el comercio imperial no eran debidamente rentabilizados por los comerciantes y fabricantes del Reino Unido[23]. De hecho, a menudo se tenía la sensación de que los servicios públicos de información comercial estaban siendo mejor aprovechados por los extranjeros, que los utilizaban para hacer la competencia a los productos británicos en sus mercados de destino. Así lo apuntó Swanston, vicecónsul en Las Palmas, en su memoria sobre el comercio en 1898, quien advirtió indicios suficientes para pensar que «nuestros competidores comerciales (especialmente los alemanes) están haciendo mayor uso de nuestros informes consulares que nuestros propios compatriotas, para cuyo único beneficio se supone que se escriben»[24].

Esta cuestión adquirió especial relevancia a finales del siglo XIX, en plena fase de expansión imperialista, cuando se acentuó la competencia entre las grandes potencias industriales por la captura de los mercados exteriores y la política comercial adquirió un tono más agresivo[25]. En esta coyuntura, los temores de los cónsules —tan bien reflejados en algunos de los informes sobre Canarias— no hacían sino dar cuenta de ese fenómeno de declive relativo del poderío británico en el mundo, y al que se refirió posteriormente Joseph Chamberlain, el aladid de la política imperialista de Londres, al

---

[22] PLATT, D.C.M.: art. cit., pp. 499-500.

[23] Ibid., pp. 500-501.

[24] Vid. infra «Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1898», p. 528.

[25] Cf. la abundantísima serie de estudios especializados sobre la problemática de la expansión imperialista en la magnifica guía de CAIN, P. J.: *Economic Foundations of British Overseas Expansion*, 1815, Londres, 1980; así como en la síntesis de CAIN, P. J. y HOPKINS, A. G.: «The Political Economy of British Expansion Overseas, 1750-1914», *Economic History Review*, vol. XXXIII, núm. 4, 1980, pp. 463-490. Vid., también, KENNEDY, P.: *The Rise of the Anglo-German Antagonism*, 1860-1914, Londres, 1980.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

expresar que Gran Bretaña tenía síntomas de ser un «Titán cansado, (tambaleándose) bajo el orbe demasiado vasto de su destino»[26].

La toma de conciencia nacional de las debilidades del Imperio británico en el preciso momento que Alemania se aplicaba a la «Weltpolitik» reavivó las preocupaciones gubernamentales sobre el alcance, contenidos y destino de las informaciones recibidas de los agentes comerciales y consulares en el extranjero. A partir de 1890, el Parlamento británico tomó cartas en el asunto y, bajo la coordinación del *Foreign Office* y el *Board of Trade*, se crearon varios comités encargados de analizar la situación del comercio imperial y elevar recomendaciones concretas con el fin de dar un mayor dinamismo a los consulados y mejorar los medios de obtener y difundir la información comercial. Este fue el origen de las numerosas reformas que se acometieron a finales del siglo XIX tanto en el *Consular Service* como en el conjunto del sistema de *Commercial Intelligence* y que afectaron, de alguna u otra forma, a los cónsules y a los informes que éstos enviaban a Londres.

Antes, sin embargo, el gobierno británico ya había dado algunos pasos significativos con el propósito de dotar a su servicio consular de una mejor organización y de un mayor grado de profesionalización. La *Consular Act* de 1825 fue un primer intento de crear un servicio asalariado, aunque no abordara los problemas de la estructura organizativa y de la selección del personal al frente de los consulados. Después de plantearse nuevas propuestas de reforma en 1835 y 1858, éstas se concretaron definitivamente a partir de 1872, al dividirse el cuerpo consular en dos categorías de cónsules: los asalariados, a los que estaba prohibido ejercer el negocio particular, y los no asalariados. Pero no fue hasta la década de los años ochenta cuando se precisaron con mayor claridad los límites de las funciones consulares y, después de varias consultas, comisiones y debates, en 1903 se adoptaron medidas concretas en lo que se refiere al reclutamiento del personal, orientadas a «crear un servicio selecto en el cual la eficacia y la ambición pudieran encontrar sus recompensas»[27].

Si mejorar la calidad del servicio consular británico fue una de las constantes preocupaciones del *Foreign Office*, lograr una mayor difusión de las informaciones comerciales se convirtió en la obsesión permanente del *Board of Trade*. Con este propósito, a partir de 1886 los informes consulares quedaron incorporados a la publicación mensual de dicho ministerio, el *Board of Trade Journal*, con lo que ganaron en efectividad[28]. Pero el paso más significativo

---

[26] KENNEDY, P.: *Auge y caída de las grandes potencias*, Barcelona, 1989, p. 293, apud. MANSERGH, N.: *The Commonwealth Experience*. Londres. 1969. p. 134.

[27] Vid. PLATT, D. C. M.: art. cit., pp. 505-509.

[28] Ibid., p. 508.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

en la dirección apuntada fue la creación del *Commercial Intelligence Branch* en octubre de 1899, bajo la dependencia directa del Ministerio de Comercio. A este organismo se le encargó la misión concreta de mejorar los canales de transmisión de las noticias procedentes de los agregados comerciales, agentes consulares y corresponsales de comercio en el extranjero con el fin de hacerlas llegar a sus destinatarios finales, que no eran otros que los miembros de la comunidad mercantil británica. Para ello se estableció una Oficina de Información a la que podían dirigirse directamente los empresarios interesados en recabar datos concretos sobre las condiciones y perspectivas de la actividad mercantil en una determinada zona y, al mismo tiempo, se arbitraron fórmulas para hacer llegar los datos confidenciales a las Cámaras de Comercio británicas antes de que el competidor extranjero tuviera acceso a ellos[29].

De igual forma, el *Commercial Intelligence Branch* tomó medidas tendentes a asegurar que los informes consulares, tanto los anuales como los misceláneos, tuvieran una mayor utilidad práctica. A partir de entonces, las memorias fueron supervisadas por un funcionario con experiencia en asuntos comerciales antes de ser impresas, cuidándose al máximo todos los detalles de la edición —mapas, sumarios, cuadros de pesas y medidas e índices— con el fin de facilitar su rápida consulta[30]. Con ello, la información remitida por los cónsules era sistemáticamente evaluada, lo que servía para cursar instrucciones precisas sobre los aspectos que debían incluirse en los informes siguientes, e incluso para aportar sugerencias concretas a cada cónsul con el fin de que su trabajo se ajustara a las demandas formuladas por los empresarios británicos. Además, también por estas fechas se dispuso que los cónsules recién nombrados, antes de incorporarse a sus destinos, cumplieran un corto período de adiestramiento en el citado *Branch*, y que posteriormente, ya en el ejercicio del cargo, efectuaran visitas ocasionales a los principales centros industriales y comerciales de Gran Bretaña «para adquirir un mejor conocimiento de la clase de información que es deseable suministrar en provecho del comercio británico»[31].

Como ha señalado Platt, «el período posterior a 1903 se caracterizó más por los avances hechos en el suministro de información comercial que por las mejoras en la calidad del Servicio»[32]. Esto se advierte claramente en los

---

[29] *Report to the Board of Trade by the Advisory Committee of Commercial Intelligence With referente to their proceedings,* P. P. 1909, LXXXIX, pp. 309-311.

[30] Vid. el epígrafe «Commercial Editing of Annual and Miscellaneous Consular Reports», en ibid., pp. 311-312.

[31] Ibid. p. 312.

[32] PLATT, D. C. M.: art. cit., p. 509.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

informes consulares de la primera década del siglo XX, y más en concreto en los que se elaboraron sobre Canarias, que no dejaron de mejorar en su estructura compositiva, aunque quizás los comentarios que se hacían en ellos resultaran algo más genéricos[33]. En Londres, las críticas a los contenidos de los *Annual Reports* no cesaron tras la adopción de los cambios introducidos en la década de 1890, aunque sus responsables editoriales reconocieron expresamente que el valor de éstos consistía, sobre todo, en aportar una visión retrospectiva de las condiciones del comercio en el pasado. Para las noticias comerciales de carácter más confidencial y que formularan iniciativas de futuras acciones a emprender se confiaba más en los informes ocasionales y —cómo no— en la labor cotidiana de los cónsules en sus respectivos distritos[34].

Todas estas consideraciones debieron influir en el ánimo del Gobierno británico para que los informes consulares dejaran de imprimirse en 1916, fecha en la que los *Accounts & Papers* recogieron las últimas memorias referidas a 1914. Pero lo que sin duda resultó más decisivo a la hora de tomar tan drástica decisión fue la nueva situación provocada por el estallido de la Gran Guerra. Además de «la dificultad de reunir y transmitir una información equivalente a la anterior en un mundo convulsionado por la guerra», las duras condiciones en que se desarrollaba el comercio internacional y la generalización de las hostilidades a todos los escenarios posibles aconsejaba la supresión de la edición de los informes con «el propósito de evitar que datos costosamente recogidos acerca de naciones aliadas o neutrales llegaran a conocimiento de los adversarios»[35]. De esa forma se puso punto y final a la historia de una colección que, desde la publicación de los primeros resúmenes a mediados del siglo XIX, había cumplido una función de información comercial al servicio de los intereses del Imperio británico.

II

EL CONSULADO Y LOS CONSULES BRITANICOS EN CANARIAS

Siempre se ha dicho que no es posible entender la historia de Canarias sin tener en cuenta su condición de «frontera» europea y «encrucijada» oceánica entre continentes. Este factor geoestratégico, de carácter estructural, explica la constante huella de «lo extranjero» y los extranjeros en el Archipié-

---

[32] Vid. infra, en este mismo estudio, el apartado «Descripción general de la serie».

[34] Vid. PLATT, D. C. M.: art. cit., p. 509.

[35] SÁNCHEZ ALBORNOZ, N.: art. cit., p. 249.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

lago y la permanente vinculación de éste a los circuitos del comercio internacional[36]. No cabe duda de que, entre la variada gama de intereses foráneos establecidos en las islas desde la conquista castellana, el caso de los británicos llama poderosamente la atención, tanto por la continuidad de su presencia a lo largo del tiempo, como —sobre todo— por el papel preponderante que han ocupado en la economía isleña, desde la época del vino hasta la del turismo masivo[37]. Es en este marco de referencia donde hay que situar la importancia que tuvo el Consulado británico en Canarias y el papel encomendado a sus cónsules como agentes de información comercial.

1. EL CONSULADO

Aunque la historia del consulado británico en Canarias está todavía por hacer, una primera aproximación al tema permite distinguir en ella cuatro períodos. El primero comprende los siglos XVI y XVII, una época difícil para las relaciones anglo-españolas en la que los intereses británicos en las islas estuvieron representados de forma esporádica por mercaderes ingleses. El segundo se desarrolla durante el siglo XVIII y primeras décadas del XIX y está asociado a la existencia del consulado británico en el Puerto de La Orotava. La tercera etapa abarca desde 1825 a 1911, período que se corresponde con la articulación de un distrito consular único con sede principal en Santa Cruz de Tenerife —a la sazón, capital de la provincia— y vicenconsulados en La

[36] Sería interminable citar la ya larga serie de trabajos que se han ocupado de abordar el tema de los extranjeros en Canarias. Dejando a un lado los que abordan específicamente la presencia británica en las islas, cabe destacar, entre otras, las aportaciones de M. MARRERO RODRÍGUEZ, J. PÉREZ VIDAL, M. LOBO CABRERA, E. TORRES SANTANA y M. L. IGLESIAS HERNÁNDEZ. Vid., para la evolución de la condición jurídica de la extranjería, PÉREZ RODRÍGUEZ, M. J.: *Los extranjeros en Canarias. Historia de su situación jurídica,* Madrid, 1990; y para la influencia del factor internacional en la conformación de la identidad canaria, PÉREZ VOITURIEZ, A. y BRITO GONZÁLEZ, O.: *Canarias, encrucijada internacional,* Santa Cruz de Tenerife, 1982.

[37] Además de los trabajos ya citados anteriormente (vid. notas 5 a 13), cf. BETHENCOURT MASSIEU, A.: *Canarias e Inglaterra: el comercio de vino* (1650-1800), Las Palmas de G. C., 1991 (reedición del artículo aparecido en el *Anuario de Estudios Atlánticos* en 1956); HERRERA PIQUE, A.: «La colonia inglesa en Gran Canaria. Una gran aventura económica en el siglo XXI», en *Aguayro*, núm. 94, diciembre 1977, pp. 6-9; MILLARES CANTERO, A.: «Sobre el papel de las compañías imperialistas en Gran Canaria. Canary Islands: Union, Coppa, City, Selp, Cicer, Unelco y Tranvías», ibid. núms. 98-101, abril-julio 1978, pp. 31-34, 31-34, 39-42 y 31-33; MACÍAS HERNÁNDEZ, A.: «Algunas consideraciones sobre la economía canaria», en *Canarias, siglo XX,* Santa Cruz de Tenerife, 1983, pp. 275-302; QUINTANA NAVARRO, F.: *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz, 1883-1913,* Las Palmas de G. C., 1985, y MORALES LEZCANO, V.: *Los ingleses en Canarias,* Madrid, 1992 (2.ª ed.).

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Orotava, Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de La Palma y Arrecife de Lanzarote. En 1911 la agencia viceconsular de Gran Canaria se transformó en Consulado, marcando el inicio de un cuarto y último período caracterizado por la presencia de dos consulados independientes, si bien el de Santa Cruz de Tenerife conservó su condición de cabecera de distrito aún después de consumarse la división provincial de 1927[38].

La representación consular británica ha dibujado, por tanto, una trayectoria paralela al curso seguido por las intensas relaciones comerciales entre Canarias e Inglaterra a través de la historia. El nombramiento de los primeros agentes de la Monarquía inglesa ante las autoridades locales se hizo necesario a medida que Inglaterra, a través de sus mercaderes, factores y tratantes, fue haciendo acto de presencia en la economía isleña. Posteriormente, con la imposición del dominio británico en los mares y el reforzamiento del papel desempeñado por Canarias en el comercio triangular, aumentó considerablemente el poder de los comerciantes británicos establecidos en las islas, lo que obligó a la creación de un consulado con carácter permanente como instrumento para la protección de sus intereses mercantiles. Ya en la etapa contemporánea, cuando cesaron las restricciones al libre comercio y se adoptó el sistema de puertos francos, la masiva afluencia de capitales británicos exigió la multiplicación de las agencias consulares a fin de atender la creciente demanda de servicios por parte de barcos, agentes y compañías. En cualquier caso, en todas las épocas los cónsules de Inglaterra fijaron su residencia allí donde estaba situado el eje mercantil de las islas, demostrando una permanente capacidad de adaptación a las cambiantes circunstancias socioeconómicas.

Pocas noticias certeras se tienen acerca de la «probable» instalación de un consulado británico en Canarias durante el siglo XVI[39]. Para la primera parte de la centuria hay algunas referencias sobre la presencia de comerciantes de Bristol y el paso de navíos ingleses que fondeaban en las radas de Garachico y las Isletas, y a partir de 1553 se detecta la actuación de la primera firma inglesa que opera en las islas, la *Hickman & Castlyn*, dedicada

---

[38] A falta de estudios monográficos sobre los consulados extranjeros en Canarias, hemos de conformarnos con recurrir a las referencias indirectas y a los escasos artículos de divulgación que existen sobre el tema. Para el caso del Consulado Británico, los de RUIZ ALVAREZ, A.: «El real consulado británico» *La Tarde*, Santa Cruz de Tenerife, 27 diciembre 1950; y SARMIENTO DOMÍNGUEZ, M.: «Un poco de historia del Consulado británico», *El Día*, Santa Cruz de Tenerife, 17 diciembre 1987; y sobre la representación consular inglesa en la isla de Gran Canaria, hay una referencia explícita en RODRÍGUEZ DÍAZ DE QUINTANA, M.: *Miller y Compañía: Cien años de historia*, Las Palmas de G. C., 1989, pp. 41-44.

[39] Vid. SARMIENTO DOMÍNGUEZ, M.: art. cit.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

fundamentalmente al comercio de vinos[40]. Más probada parece la actividad desarrollada por algunos representantes de la Corona de Inglaterra en Canarias a lo largo del siglo XVII, a medida que la política de expansión inglesa de la época del mercantilismo aumentó la importancia de los archipiélagos del Atlántico ibérico en el comercio entre Europa y América y reforzó la posición de los mercaderes extranjeros en las «islas del vino»[41]. Durante esta etapa, la representación de los intereses británicos en Canarias estuvo en manos de comerciantes ingleses con residencia en La Laguna y sus principales actuaciones se centraron en mediar en las constantes disputas en las que se veían envueltos sus compatriotas como consecuencia de la rivalidad anglo-española y la incierta política comercial que dominaba en las islas[42].

Al margen de estos orígenes imprecisos, el punto de partida más certero para situar el comienzo de una representación consular de forma continuada lo constituye la creación del Real Consulado Británico en el Puerto de la Cruz en 1701[43]. La elección de este enclave portuario como sede permanente del Consulado no era casual. A lo largo del siglo XVII, durante la época dorada del vino, y aún en el setecientos, el Puerto de La Orotava conoció un notable crecimiento en su actividad marítima y comercial, lo que le llevó a desplazar a Garachico como primer puerto de la isla y disputar la hegemonía mercantil a Santa Cruz de Tenerife. Como ha analizado Agustín Guimerá, su emplazamiento en el centro de la amplia comarca vinícola del norte de Tenerife convirtieron al Puerto de La Orotava en «centro neurálgico» de la economía isleña y en «principal lugar de asentamiento de comerciantes extranjeros», especialmente de la importante colonia de irlandeses, escoceses e ingleses que se había establecido en la isla al amparo del comercio de vinos[44]. El incremento de tales intereses resultó determinante para la definitiva consolidación del Real Consulado, que incluso llegó a disponer de agentes en otros puntos del Archipiélago, y ello a pesar del impacto de la crisis vinícola y de las interrupciones provocadas por las guerras hispano-británicas de 1739-48, 1762-63 y 1779-1783[45].

---

[40] MORALES LEZCANO, V.: Relaciones mercantiles..., op. cit., p. 53.

[41] Cf. al respecto, los trabajos ya citados de A. BETENCOURT MASSIEU y G. F. STECKLEY sobre el comercio de vinos.

[42] Vid. MORALES LEZCANO, V., op. cit., pp. 59-97, y SARMIENTO DOMÍNGUEZ, M., art. cit.

[43] Vid. RUIZ ALVAREZ, A.: art. cit.

[44] Cf. GUIMERA RAVINA, A.: *Burguesía extranjera...*, op. cit., pp. 53-58. Como ha señalado A. CIORANESCU, el origen de la hegemonía del Puerto de La Orotava radicó en la erupción volcánica que cegó la rada de Garachico.

[45] Vid. la relación de los cónsules ingleses en La Orotava y las situaciones de interinidad sufridas durante los períodos bélicos en RUIZ ALVAREZ, A.: art. cit.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Sólo en el primer tercio del siglo XIX, cuando cesó el canto de cisne del comercio de vinos y se derrumbó todo el viejo sistema mercantil, la sede del Consulado británico se trasladó a Santa Cruz de Tenerife. Esto sucedió entre 1825 y 1833, coincidiendo con la adopción de la *Consular Act* que intentó reestructurar el servicio consular y con el desplazamiento del centro de gravedad de las actividades portuarias y mercantiles en el interior de la isla. Por entonces, el Puerto de La Orotava había perdido gran parte de su pujanza comercial a la par que Santa Cruz de Tenerife, después de haberse librado de la tutela administrativa de La Laguna y ganar la batalla por la capitalidad, comenzaba a despuntar como núcleo polarizador de la actividad económica y política. El traslado del Consulado no pudo ser, por tanto, más oportuno en el tiempo, puesto que en las décadas siguientes, con el auge experimentado por la cochinilla como nuevo producto de exportación y el establecimiento de los puertos francos, la capital de la provincia reafirmó su papel privilegiado en el complejo portuario del Archipiélago y, ya definitivamente eclipsados los otros enclaves del norte de la isla, sólo tuvo que disputar la hegemonía a Las Palmas de Gran Canaria[47].

El inicio y consolidación de la serie de informes consulares entre 1854 y 1880 coincide, pues, con ese período en el que Santa Cruz de Tenerife se erigió en centro de operaciones de los intereses británicos establecidos en Canarias. Sintomático de ello era el título de *Teneriffe and Its Six Satellites* que Olivia Stone escogió para su importante libro de viajes sobre las islas y que reflejaba, en parte, la propia estructura organizativa que los ingleses habían dado a su distrito consular de Canarias[48]. El punto de referencia estaba ubicado en la Casa Hamilton, donde se fijó la residencia del Consulado, que contaba con cónsul asalariado y del cual dependían los cinco vicecónsules no asalariados: el de la propia Santa Cruz de Tenerife y los de La Orotava, Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de La Palma y Arrecife de Lanzarote[49]. El esquema unitario se respetó igualmente en la transmisión de la información comercial, que era enviada por los vicecónsules al Consulado para que éste la sistematizara y transmitiera posteriormente a Londres.

---

[46] Cf. GUIMERA RAVINA, A.: *La Casa Hamilton...*, op cit., pp. 28-29 y los datos, no coincidentes en fechas, que facilitan RUIZ ALVAREZ, A. y SARMIENTO DOMÍNGUEZ, M. en sus artículos periodísticos.

[47] Cf. MURCIA NAVARRO, E.: *Santa Cruz de Tenerife, un puerto de escala en el Atlántico*, Oviedo, 1975, pp. 31-34 y 39-40; y GUIMERA PERAZA, M.: *El pleito insular*, 1808-1936, Santa Cruz de Tenerife, 1976, pp. 1-40.

[48] Vid. MORALES LEZCANO, V.: *Los ingleses...*, op. cit., pp. 37-46.

[49] «Report by Consul Grattan», 15 diciembre 1871, en *Reports relative to British Consular Establishments, 1858 and 1871*, PP, vol. LX, 1872, p. 188, p. 188. Sobre la utilización de la Casa Hamilton como sede del Consulado, vid. GUIMERA RAVINA, A.: op. cit., p. 60.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

El predominio santacrucero comenzó a verse cuestionado a mediados de la década de 1880, cuando Las Palmas de Gran Canaria tomó la delantera a la capital de la provincia en la pugna por la hegemonía comercial a partir de la construcción del Puerto de Refugio de La Luz. Las excelentes condiciones naturales que reunía la Bahía de las Isletas para el desarrollo de las faenas marítimas y las facilidades ofrecidas a las inversiones extranjeras fueron factores determinantes para que las compañías navieras comprometidas en la expansión colonial, ahora necesitadas de escalas para el suministro de carbón a los vapores, se decidieran a establecer sus agencias en el nuevo recinto portuario. Con ello, los intereses británicos en Canarias conocieron un nuevo desplazamiento de su centro de gravitación, que ahora se trasladaba a la isla de Gran Canaria, y más en concreto al Puerto de La Luz[50].

Este cambio repercutió de inmediato en la estructura organizativa de la representación consular británica. Aunque el Viceconsulado de Las Palmas siguió a cargo de personal no asalariado, ya en 1892 su presupuesto de gastos de oficina se había equiparado al de Santa Cruz de Tenerife y cinco años después duplicaba al del propio Consulado[51]. En noviembre de 1894 se estableció una agencia consular en el Puerto de La Luz, donde se instaló la sede del Viceconsulado en mayo de 1903, que desde marzo de 1905 pasó a denominarse «de Las Palmas y del Puerto de La Luz»[52]. El incremento de las actividades a desarrollar en esta oficina impuso la necesidad de nombrar un procónsul en 1909 y dos años después el Viceconsulado fue elevado a la categoría de Consulado al tiempo que se nombró otro procónsul para Santa Cruz de Tenerife, con lo que culminó la reorganización iniciada en la década de 1890[53]. Simultáneamente a la concentración de intereses británicos en torno a los dos puertos mayores del Archipiélago, disminuyó la importancia de las otras agencias consulares, aspecto que se notó en el descenso o estancamiento de los presupuestos concedidos a los viceconsulados de La Orotava y Santa Cruz de La Palma y la práctica desaparición del que existía en Arrecife de Lanzarote[54].

---

[50] Vid. QUINTANA NAVARRO, F.: *Barcos, negocios...*, op. cit, pp. 45-68, y *Pequeña Historia del Puerto de Refugio de La Luz*, Las Palmas de G. C., 1985.

[51] Hasta 1891, sólo el Consulado de Santa Cruz disponía de *Office allowance* (100 libras esterlinas), mientras que los viceconsulados en Las Palmas, Lanzarote y La Orotava contaban con 45, 15 y 5 libras, respectivamente, aunque en concepto de *Fee allowance*. En 1895, la *Office allowance* del Viceconsulado de Las Palmas se elevó a 200 libras esterlinas, mientras que el Consulado de Santa Cruz mantuvo su presupuesto anterior y el Viceconsulado de La Palma redujo el suyo a 9 libras. *Foreign Office List* (en adelante F.O.L.), 1891, 1892, 1895 y 1896.

[52] Ibid., 1895, 1904 y 1906.

[53] Ibid., 1910 y 1912.

[54] Ibid., 1893, 1895 y 1909.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

De los consulados extranjeros establecidos en Canarias en el siglo XIX, el británico era sin duda el de mayor importancia. De hecho, sólo Gran Bretaña y Francia estaban representadas por funcionarios de la carrera consular que recibían salarios de sus respectivos gobiernos y, por tanto, no podían ejercer negocios particulares. Sin embargo, el cónsul francés estaba al frente de una simple agencia bajo la jurisdicción del Consulado de Cádiz, mientras que el británico tenía a su cargo un distrito independiente dotado de varios viceconsulados. Además de ellos, Estados Unidos e Italia también disponían de cónsules extranjeros, aunque no se trataba de funcionarios de carrera, sino de comerciantes que no recibían sueldo oficial. Las restantes representaciones consulares estaban ocupadas por ciudadanos españoles a los que se confiaba la defensa de los intereses de una determinada nación, generalmente en función de sus intereses comerciales. Por lo demás, también el consulado británico era el que contaba con más personal a su servicio y el que más agencias tenía en funcionamiento en las islas[55].

En la segunda mitad del siglo XIX, a medida que progresaban los negocios británicos en Canarias y se incrementaba el grado de vinculación de la economía isleña a la órbita del Imperio de la libra esterlina, el Consulado fue acumulando un mayor volumen de actividad. Por la cantidad de asuntos que tramitaba, era uno de los más activos que Gran Bretaña mantenía en España y, sin duda, el que más embarcaciones tenía que inscribir, inspeccionar o peritar hacia finales de siglo, cuando el pabellón inglés representaba aproximadamente el 60% del volumen total del tráfico marítimo que se registraba en los puertos canarios[56]. A ello habría que sumar las labores de atención a la nutrida colonia de residentes y turistas, cuyo número aumentó constantemente a partir del despegue portuario iniciado en la década de 1880. El aumento de los servicios no remunerados que tenía que prestar el Consulado motivó alguna que otra queja por parte de los cónsules, como la realizada por Grattan en una fecha tan temprana como 1871, cuando solicitó la revisión de su salario anual ante el desmesurado incremento del coste de la vida que estaba teniendo lugar en Canarias, lo cual le había llevado a una situación de empobrecimiento personal[57].

Pese a las limitaciones de los presupuestos gubernamentales, las actividades del Consulado en favor del bienestar social de la colonia británica raramente se vieron afectadas por falta de fondos. Cuando la ocasión lo requería, la iniciativa individual —tan del gusto anglosajón— suplía

---

55 «Report by Consul Grattan (on The Consulate of the Canary Islands)», doc. cit., pp. 186-190

56 Vid. QUINTANA NAVARRO, F.: *Barcos, negocios...*, op. cit., p. 46.

57 «Report by Consul Grattan...», doc. cit. pp. 191-192.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

perfectamente la falta de ayudas estatales, y los propios agentes consulares se ponían al frente de un amplio movimiento de captación de donativos y suscripción de acciones con el fin de atender las crecientes necesidades religiosas y culturales de los ingleses afincados en Canarias. Tales mecanismos posibilitaron la construcción de las tres iglesias anglicanas que se erigieron en las principales zonas de influencia inglesa (*The Hole Trinity*, en Las Palmas; *All Saints' Church*, en el Puerto de La Orotava, y *Saint George's Church*, en Santa Cruz de Tenerife), así como el sostenimiento de los cementarios protestantes, la formación de bibliotecas (como *The English Library*, en el Puerto de La Orotava), la puesta en marcha de servicios sanitarios y educativos y la creación de diversas sociedades deportivas y recreativas[58].

La intervención del Consulado en este tipo de iniciativas fue una constante a lo largo del tiempo. Aunque su tarea específica era servir como centro de información y de promoción del comercio británico y proteger las vidas y propiedades de los súbditos del Imperio, como institución representativa del Gobierno de Su Majestad en las islas no podía dejar de participar en cualquier tipo de acontecimiento que afectara a la colonia inglesa, y ello tanto por cumplimiento de una misión oficial como por sentido de pertenencia a una comunidad diferenciada. En cualquier caso, las actividades comerciales y las sociales se relacionaban estrechamente en la práctica, y el modo de abordarlas dependía en buena medida de la labor personal de los distintos cónsules y del carácter que éstos imprimían a su gestión.

2. LOS CONSULES

Los cónsules británicos eran súbditos extranjeros y, como tales, tenían que realizar un serio esfuerzo para captar unas realidades que en principio desconocían y a menudo no comprendían. A través de los informes consulares, se observa como el microcosmos canario es analizado por unos hombres que se encontraban al margen de él y que traen consigo una visión del mundo forjada en otras latitudes. Sus valoraciones, por tanto, a veces resultan superficiales o estereotipadas, y casi siempre mediatizadas por esa conciencia nacional de impronta victoriana en la que el dominio imperial sirve para estimular una excesiva autocomplacencia de lo propio y un cierto desdén de lo

[58] Para una visión más detenida de la «obra social» emprendida por los ingleses en Canarias, cf. los trabajos, ya citados, de V. MORALES LEZCANO, A. HERRERA PIQUE, S. HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ y U. MARTÍN HERNÁNDEZ.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ajeno. Como ha escrito Sánchez Albornoz, la mentalidad de los cónsules, «hecha a una nación más desarrollada, no siempre sabe vencer la distancia que media entre la realidad que se extiende ante su vista y el marco de referencia que posee, tanto como para entender esa nueva realidad, cuando no es el caso de que los intereses nacionales que representa se interponen ante su mirada»[59].

Ahora bien, los cónsules disponían de recursos suficientes para superar su inicial desconocimiento de la realidad y proporcionar una información que, por muy condicionada que estuviera, en última instancia reflejaba la imagen que Canarias estaba proyectando hacia el exterior. De hecho, durante el período que estamos considerando, un cónsul era un personaje con grandes poderes e influencias en el ámbito provincial. En principio, tenía asegurado el disfrute de una serie de privilegios inherentes a su condición de representante oficial de un Estado extranjero. Esto implicaba la garantía de disponer de una cierta inmunidad personal en lo jurídico y de algunas exenciones tributarias en lo económico, además de otros beneficios menores de carácter honorífico. Pero aún más importante que estas cuestiones legales era que la condición de cónsul —como bien señalaba Grattan— abría muchas puertas y disponía a la gente favorablemente hacia su persona, sobre todo al tratar cuestiones comerciales[60].

Si esto era así de modo general, más debió serlo en el caso concreto de los cónsules británicos en Canarias. Su especial relevancia se fundamentaba no sólo en el enorme poder económico y el considerable influjo social que ejercían los ingleses en la vida local, sino también en la pervivencia de los tradicionales patrones de conducta que regulaban el comportamiento colectivo en el seno de la sociedad canaria. Sin duda, esta alta consideración social de la que gozaban los cónsules, extensiva tanto al mundillo cerrado de la colonia británica como al conjunto de la colectividad, estrechamente unida a los mecanismos de dominación económica, facilitaba enormemente el desarrollo de sus labores informativas, aunque éstas también tuvieron un marcado sello personal, como bien se advierte a través de los informes consulares.

Hechas estas consideraciones de carácter general, conviene presentar a nuestros protagonistas, a los responsables directos de los informes consulares que nos ocupan. A falta de datos biográficos pormenorizados sobre los cónsules británicos destinados en Canarias entre 1856 y 1914, hemos de conformarnos con reunir una serie de informaciones fragmentarias. Algunas de

---

[59] SÁNCHEZ ALBORNOZ, N.: «Los informes comerciales...», art. cit., p. 249.

[60] «Report by Consul Grattan...», doc. cit., p. 190.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ellas son referencias puntuales recogidas de otros trabajos sobre la presencia británica en las islas. Pero el grueso fundamental corresponde a los datos que nos proporciona el *Foreign Office List*, ese magnífico anuario que va dando cuenta de los destinos del personal diplomático y consular y las normas que regulaban su funcionamiento, y que constituye una muestra más del esmero que ponía el gobierno británico en garantizar la buena marcha de sus servicios exteriores[61].

Nominalmente, el consulado británico en Canarias tuvo diez titulares a su cargo entre mediados del siglo XIX y el estallido de la Primera Guerra Mundial. No obstante, la duración del mandato de cada uno de ellos fue muy desigual, de tal manera que mientras algunos no culminaron los dos años de permanencia y uno ni siquiera llegó a tomar posesión de su cargo, otros fueron casi una institución en la sociedad isleña, y el último de ellos estuvo al frente del distrito consular nada menos que durante veinte años. El Cuadro 1 ofrece la relación completa de los cónsules, con su fecha de nombramiento y de cese y el tiempo aproximado de duración de sus respectivos mandatos.

Cuadro 1
CONSULES BRITANICOS EN CANARIAS ENTRE 1850 Y 1914

Consules	Fecha Inicial	Fecha Final	Anos de Mandato
H.J. Murray	23.08.1850	03.03.1860	9,5
R.G. Johnson	15.11.1860	10.01.1863	2,2
H. C. Grattan	10.01.1863	15.06.1876	13,4
C.T. Bidwell	15.06.1876	06.04.1877	—
C.S. Dundas	06.04.1877	01.04.1882	5,0
J.H. Dupuis	01.04.1882	01.07.1890	8,2
S.H. Harford	05.08.1890	01.04.1895	4,7
W.S. Gastrell	01.04.1895	18.11.1896	1,6
A.H. Maclean	18.01.1897	20.08.1898	1.6
J.E. Croker	11.11.1898	27.05.1919	20,5

El cónsul Henry John MURRAY inaugura la serie de responsables materiales de los informes consulares británicos sobre Canarias. Nuestro primer protagonista fue enviado a las islas en 1850, destino con el que alcanzó la categoría de Cónsul de Su Majestad. Anteriormente había sido inspector ayu-

[61] En las referencias que aquí se hacen al F.O.L. se indican sólamente los años de edición, dada la ordenación alfabética que presenta este anuario diplomático y consular en su apartado destinado a personal.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

dante en la Oficina de Intervención del Servicio Consular y vicecónsul en Tánger, ciudad en la que acumuló una sólida experiencia en las tareas consulares al haber permanecido nueve años en el cargo, tener un protagonismo activo durante el bombardeo francés de agosto de 1844 y ejercer de Cónsul General interino en 1847. Murray estuvo al frente del Consulado de Tenerife durante la década de la instauración del régimen de puertos francos en Canarias, desde 1850 a 1860, año en que fue trasladado al Consulado de los Estados de Maine y New Hampshire, con sede en Portland[62].

Las noticias que poseemos sobre la presencia del cónsul Murray en la sociedad tinerfeña de su tiempo se refieren más a su esposa, Elizabeth Murray, que a él mismo. «La Cónsula inglesa» —como la rebautizaron en Sevilla— tuvo una presencia activa en la vida cultural santacrucera, destacando en su doble vertiente de pintora y escritora. De ella y de sus cuadros aparecían frecuentes referencias en los periódicos isleños, siempre en tono laudatorio hasta que sobrevino la polémica. Ésta llegó al traducirse al castellano su libro de viajes *Sixteen Years of an Artist's Life in Marocco, Spain and the Canary Islands*, en el que criticaba y ridiculizaba algunas de las costumbres de aquella sociedad encorcetada y pueblerina que era Canarias a mediados del siglo pasado[63]. Quizás fuera la impopularidad de su esposa lo que llevó al cónsul Murray a solicitar el traslado de Canarias, pues abandonó las islas rumbo a su nuevo destino pocos meses después del *affaire* en que se había implicado «La Cónsula».

El sucesor de Murray, Robert Goodschall JOHNSON, fue un cónsul de transición, más por voluntad del destino que por propósito deliberado. Su experiencia previa la había adquirido en varios consulados europeos —Antwerp (Bélgica), en calidad de consejero, y Amsterdam y Riga, ya como cónsul, aunque permaneciendo no mucho tiempo en cada uno de esos destinos. Estuvo en Canarias poco más de dos años, siendo precisamente Tenerife el último de sus servicios en el cuerpo consular británico, pues posteriormente regresó a su país para incorporarse a la administración victoriana tras sufrir varias tragedias familiares, lo que ha llevado a considerársele como el cónsul «de peor suerte» que recaló por Canarias[64]. De su pluma, además, tampoco salió ningún informe consular, por lo que su trayectoria interesa poco a nuestros efectos.

---

[62] F.O.L., 1862 y 1880.

[63] GARCÍA PÉREZ, J. L.: *Viajeros ingleses...*, op. cit., pp. 141-161. Vid. también SARMIENTO DOMÍNGUEZ, M.: art. cit.

[64] F.O.L., 1862 y 1864. Según M. SARMIENTO DOMÍNGUEZ, la mala suerte de Johnson se debió a que se le «murió un hijo al nacer prematuramente. Su mujer, Mina falleció a los tres meses después y su hermana, Mary, lo mismo al año siguiente (1863)», art. cit.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

No sucede lo mismo con el tercero de nuestros protagonistas, el cónsul Henry Colley GRATTAN, que permaneció más de 13 años al frente del Consulado de Canarias. Grattan era un empleado de aduanas que desde su incorporación al *Consular Service* había permanecido 18 años en el *Queen's Foreign Service Messenger*. A su llegada a Canarias no poseía una experiencia contrastada al frente de consulados comerciales y ocupaba uno de los últimos lugares del escalafón de la carrera. En Santa Cruz de Tenerife, sin embargo, debió hallar el placentero y apetecido destino al que aspira todo eficiente funcionario sin muchas posibilidades de promoción profesional en su etapa de madurez, puesto que permaneció en el cargo hasta su retiro definitivo en 1876[65].

Grattan vivió la época del apogeo y posterior declive de la cochinilla y sus informes estuvieron marcados por esa amarga experiencia de prosperidad frustrada. Nada más llegar a Canarias, participó como el que más de las ilusiones de progreso que se difundieron por la sociedad isleña al amparo de la fiebre de la grana; pero tan pronto como conoció a fondo el funcionamiento de aquel efímero negocio pronosticó su futura quiebra, y finalmente desconfió profundamente de las capacidades canarias para superar la crisis. Sus análisis, profundamente críticos, demuestran un gran esfuerzo por conocer a fondo las realidades de las que tenía que dar cuenta, preocupándose de incorporar tanto el dato estadístico como el testimonio oral, y sin duda marcaron la pauta a seguir por los cónsules que le sucedieron en el cargo[66].

El buen quehacer de Grattan al frente del Consulado se vio favorecido por el concurso que le prestaron sus vicecónsules, algunos de los cuales habían acumulado una gran experiencia en el ejercicio de sus tareas. Tales eran los casos de Thomas CARPENTER en La Orotava y Houghton HOUGHTON en Las Palmas, nombrados en 1833 y 1837 respectivamente, ambos con un profundo conocimiento de los mecanismos del comercio de exportación canario y vinculados a las familias pioneras de la posterior penetración de capitales británicos. A ellos habría que añadir John PARKINSON, en Santa Cruz de Tenerife; John Thomas TOPHAM, en Arrecife de Lanzarote, y Floyd Perry LAREMUTH, en Santa Cruz de La Palma, incorporados todos bajo el mandato de Murray y destacados hombres de negocios en sus respectivas plazas[67].

---

[65] F.O.L., 1877.

[66] Vid. infra los apartados de este mismo estudio titulados «Descripción general de la serie» y «Análisis de contenidos. La evolución de las realidades observadas».

[67] F.O.L., 1872 (para Carpenter y Laremuth), 1874 (Houghton), 1891 (Parkinson) y 1893 (Topham).

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Después de la era Grattam, no resultó fácil encontrar el sustituto adecuado para llevar las riendas del consulado británico en Canarias. El 15 de junio de 1876 se nombró a Charles Toll BIDWELL para este puesto, pero no llegó a tomar posesión del mismo. Por entonces, el experimentado Bidwell, que había sido agente de *The Pacific Steam Navigation Company* en Panamá, vicecónsul en dicha ciudad y en Trinidad (Cuba), y cónsul en Mallorca, prefirió mantener el empleo que tenía en el Departamento Comercial del *Foreign Office* antes que trasladarse a Canarias, y luego aceptó un nuevo destino en las Antillas[68]. La interinidad del Consulado fue cubierta, mientras tanto, por el nuevo vicecónsul en Santa Cruz de Tenerife, John Howard EDWARDS, pariente y socio industrial de Lewis Gellie Hamilton, el fundador de una de las más importantes sagas de comerciantes británicos establecidos en Canarias en el primer tercio del siglo XIX[69].

Tal situación duró hasta el nombramiento del Charles Saunders DUNDAS en abril de 1877. El nuevo cónsul era un joven aristócrata de 34 años que había conocido su primer destino en Santos (Brasil) y trabajado unos cuantos meses en el *Foreign Office*[70]. La gestión de Dundas duró cinco años y estuvo presidida por la gravedad de la crisis económica provocada por la caída de la cochinilla en los mercados internacionales. No fue precisamente un cónsul que se prodigara mucho en la elaboración de informes, pues bajo su mandato descendió la producción anual de los mismos. En su descargo, hay que hacer constar la enorme inestabilidad que se registró al frente de los viceconsulados durante su etapa. En Santa Cruz de La Palma, el puesto fue suprimido en septiembre de 1879 y no se volvió a reponer hasta 1892; en La Orotava, poco después de su llegada, dimitió Andrew GOODALL, siendo sustituído por Peter S. REID, y en Las Palmas Horatio WETHERELL, que había sustituído a Houghton en 1874, falleció en 1880, cediendo su puesto a James MILLER, hijo de Tomas Miller Swanston, el fundador de otra destacada saga de comerciantes británicos afincada en la isla desde 1824[71]. A todo ello habría que añadir las difíciles relaciones que Dundas mantuvo con los poderosos Hamilton de Tenerife y que probablemente le llevaron a tener algún que otro conflicto con su propio vicecónsul en Santa Cruz de Tenerife[72].

---

[68] Ibid., 1878 y 1888.

[69] Vid. GUIMERA RAVINA, A.: *La Casa Hamilton...*, op. cit. pp. 30 y ss.

[70] F.O.L., 1878, 1883 y, p.e., 1921, donde se encuentra bajo el nombre de «Viscount of Melville».

[71] Ibid., 1879, 1880, 1881 y 1895. Sobre la saga de los Miller, cf. RODRÍGUEZ Y DIAZ DE QUINTANA, M.: *Miller y Compañías...*, op. cit.; y MILLER, B.: *Canary Saga. The Miller Family in Las Palmas*, 1824-1990, Londres, 1990.

[72] Vid. GUIMERA RAVINA, A.: op. cit., pp. 81-82 y 98.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

A Dundas le sustituyó Joseph Hutton DUPUIS, un veterano de la carrera consular que tenía tras sí 25 años de servicios consulares en destinos tan variados como Italia (Nápoles), Rumanía (Sulina y Galati) y Turquía (Adrianópolis), en calidad de vicecónsul, y en la actual Libia (Bengasi), ya como cónsul[73]. Pese a su vejez, o gracias a ella, Dupuis fue uno de los cónsules del período que más tiempo estuvo al frente del Consulado de Canarias (poco más de ocho años), permaneciendo en el cargo hasta su retiro definitivo en julio de 1890. Su mandato coincidió con los últimos coletazos de la crisis de la cochinilla y el comienzo de la recuperación económica que llegó de la mano del crecimiento del tráfico marítimo en aguas canarias, por lo que sus gestiones se encaminaron, sobre todo, a facilitar el establecimiento de las grandes compañías británicas que comenzaron a utilizar las islas como base de operaciones navales en el Atlántico oriental. Mejor suerte corrieron los informes consulares durante su etapa, favorecidos tanto por la estabilidad observada en los viceconsulados como por las mejoras introducidas por los responsables gubernamentales de la serie.

Después de Dupuis, la jefatura del Consulado recayó en el capitán Samuel Henry HARFORD, uno de aquellos personajes sin experiencia comercial a los que el servicio consular ofrecía la posibilidad de redención después de una agitada carrera militar[74]. Harford, además, tenía tras sí una historia personal muy singular, pues primero había prestado servicios en la Guerra de Crimea, interviniendo en el sitio y asalto de Sebastopol, por lo que fue condecorado, y luego participó en uno de los motines de las tropas indias que, en plena esfervescencia nacionalista, dio paso a la reorganización del ejército colonial y la conversión de la India en un dominio británico, motivo por el cual tuvo que abandonar el ejército en 1868. El ex-capitán, sin embargo, debía tener sus buenos apoyos en Londres, pues posteriormente fue nombrado vicecónsul de la ciudad que le había dado la gloria militar, Sebastopol, hasta su definitiva promoción a cónsul de Canarias en agosto de 1890, para posteriormente repetir cargo al frente de otros dos consulados insulares: Nueva Caledonia y Filipinas[75].

Harford permaneció casi cinco años al frente del Consulado en Santa Cruz de Tenerife y sus informes se atuvieron en gran medida al esquema diseñado en la etapa precedente. De ellos se desprende el gusto etnográfico y viajero de nuestro protagonista, puesto de relieve al comentar algunos deta-

---

[73] F.O.L., 1883.

[74] Vid. PLATT, D. C. M.: «The Role of the British Consular Service...», art. cit., pp. 496-497.

[75] F.O.L., 1891, 1896 y 1899.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

lles de las islas menores o sus visitas al interior de Tenerife[76]. Pero, sin duda, el principal acierto del curioso cónsul en el terreno de la información comercial consistió en haber confiado a una persona de la experiencia y pluma de Alfred Samler BROWN el encargo que le hizo el *Foreign Office* de redactar un informe especial sobre las condiciones económicas, sociales y laborales del Archipiélago. Este inglés afincado en las islas desde hacía ya tiempo, además de impenitente viajero y redactor de la guía turística titulada *Madeira and the Canary Islands*, también era propietario de una finca de mediana extensión en el municipio tinerfeño de San Andrés[77]. Al reunir esa doble condición de estudioso y publicista, de un lado, y de cultivador y empresario, del otro, Brown se había convertido en un observador privilegiado de las realidades canarias, lo que sumado a una estupenda labor de documentación dio como resultado un informe que ha sido considerado como «una verdadera monografía económica, con amplio panorama retrospectivo, probablemente difícil de sustituir»[78].

Los dos cónsules nombrados después de Harford, William Shaw HARRISS-GASTRELL, entre 1895 y 1896, y Allan Henry MACLEAN, entre 1897 y 1898, apenas permanecieron en el cargo poco más de año y medio, tiempo insuficiente para adquirir un conocimiento profundo de la sociedad canaria del momento. Sin embargo, resulta interesante aproximarse brevemente a la trayectoria personal de estos personajes porque pueden servir de prototipos para ilustrar las dos clases de cónsules que convivían en el seno del *Consular Service* británico. Gastrell era un hombre todavía joven y de sólida experiencia comercial que había sido destinado previamente al Consulado de Buenos Aires y que, después de su paso por Canarias, ocupó destacados puestos como agregado comercial en la Embajada británica en Berlín y en las legaciones diplomáticas de Copenhague y Estocolmo, terminando su carrera profesional como Cónsul General en París[79]. Maclean, en cambio, era un viejo militar que se había retirado con el rango de teniente-coronel y al que se le había ofrecido el cargo de cónsul como recompensa por los servi-

---

[76] Sobre los frecuentes viajes del cónsul Harford, vid. infra «Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1891», pp. 367 y 369; e «Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1982», p. 375.

[77] Para la descripción y contextualización de la guía turística de Brown sobre Madeira y Canarias (luego ampliada a Azores), cf. GARCÍA PÉREZ, J. L.: *Viajeros ingleses...*, op. cit., pp. 61-65; y MORALES LEZCANO, V.: *Los ingleses...*, op. cit, pp. 177-184. Para una referencia a sus propiedades en Tenerife, vid. QUINTANA NAVARRO, F.: «Los intereses británicos...», art. cit., p. 168.

[78] SÁNCHEZ ALBORNOZ, N.: art. cit., p. 251.

[79] F.O.L., 1896, 1897 y 1915.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

cios prestados en el ejército colonial. Además, la trayectoria eminentemente europea de Gastrell contrastaba con la africana de Maclean, pues éste perteneció a la Compañía Zulú que había sofocado una de las rebeliones sudafricanas contra la dominación británica y, antes de llegar a Canarias, había sido vicecónsul y cónsul en Dakar[80].

Tanto Gastrell como Maclean, e incluso Harford, vivieron de lleno la fiebre de inversiones británicas en Canarias, motivo por el cual los informes consulares conocieron un impulso decisivo durante sus mandatos. El interés de las compañías navieras en utilizar las islas como estación carbonera hizo que aumentara la demanda de información comercial sobre Canarias por parte de los comerciantes británicos y, en consecuencia, los informes tuvieron que hacerse más frecuentes y detallados siguiendo las recomendaciones de Londres. El impulso decisivo, sin embargo, llegó de la mano de Gastrell, quien en la única memoria que redactó dejó constancia de su reputada profesionalidad, sentando las bases de los informes que se elaboraron en tiempos de Maclean[81]. Ambos cónsules contaron con el concurso de un magnífica colaborador en sus labores informativas: Alexander FERGUSON, agente de *Lloyd* y vicecónsul en Las Palmas entre 1894 y 1898, autor de varios informes de gran interés para detectar las crecientes preocupaciones británicas ante el aumento de la competencia alemana en Canarias[82].

Al último de nuestros protagonistas, John Edward CROKER, hay que considerarlo como una institución al hablar de la presencia inglesa en las islas. No en vano estuvo rigiendo los destinos del Consulado británico durante casi veintiún años, desde noviembre de 1898 hasta mayo de 1919, y un año después fallecía en Santa Cruz de Tenerife, ciudad a la que se había ligado estrechamente durante su mandato. Croker inició su carrera consular en 1886, siendo su primer empleo el de vicecónsul en Madeira, una isla estrechamente vinculada con Canarias, y desde allí fue transferido a Río de Janeiro en 1890 y a Valparaíso en 1893, donde tuvo que desempeñar funciones de Cónsul General en varias ocasiones[83]. Sus destinos anteriores, pues, le habían proporcionado un conocimiento a fondo del carácter de los pueblos latinos, algunas referencias concretas sobre las islas y el dominio del idioma español, factores que a la postre serían decisivos para su plena adaptación a la sociedad isleña.

---

[80] Ibid., 1898.

[81] Vid. infra «Informe sobre el comercio de las Islas Canarias con especial referencia al año 1895», pp. 395 y ss.

[82] F.O.L., 1898

[83] Ibid., 1921

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Durante su mandato, Croker contó con más colaboradores que sus predecesores para el desarrollo de las tareas consulares. Además, poco antes de su llegada a las islas se había producido una profunda renovación al frente de los viceconsulados, que ahora pasaron a estar ocupados por los representantes de la nueva oleada de inversiones británicas que estaba teniendo lugar en Canarias al amparo del crecimiento portuario y del proceso de capitalización agrícola iniciado con las exportaciones de plátanos, tomates y papas. En Santa Cruz de Tenerife, George Hamilton DAVIDSON, que había sustituído a Edwards en 1890, cedió su puesto en agosto de 1897 al joven Robert Carey GRIFFITHS, quién permaneció en el cargo hasta 1931; y en Las Palmas, el relevo de Ferguson fue tomado en 1898 por Peter SWANSTON, quien también disfrutó de una larga estancia al frente de la representación consular, concretamente hasta 1930, desde 1911 en calidad de cónsul[84]. También en 1898 se registró un cambio al frente de la recién creada Agencia consular del Puerto de La Luz, que pasó de las manos de Harold DOUGLAS a Alexander Hoult BAYLIS[85]. La reestructuración iniciada a finales de siglo fue completada por Croker en 1904, cuando Thomas Miller REID pasó a encargarse del Viceconsulado de La Orotava y se nombró procónsul de Las Palmas a Manuel MONIZ con el fin de atender las crecientes necesidades de la oficina del Puerto de La Luz[86]. Finalmente, en 1911-12 se amplió la nómina de colaboradores al instituir los cargos de procónsul en Santa Cruz de Tenerife y de vicecónsul en Las Palmas de Gran Canaria, que recayeron en las personas de Lionel Alexander STROUD y Ernest WOOTTON, respectivamente[87].

Después de los continuos cambios registrados durante los años noventa, con Croker llegó la estabilidad al frente del consulado británico en Canarias, garantizando la continuidad de los informes consulares hasta el final de la serie. Por su edad madura y su conocimiento y experiencia en actividades comerciales, el nuevo cónsul representaba el punto medio equidistante entre los jóvenes funcionarios de carrera con ansias de alcanzar mejores destinos (tipo Gastrell) y los viejos ex-militares incorporados al servicio consular por la vía de los favores o las recompensas (como eran los casos de Harford y Maclean). A ello habría que añadir el hecho de que Canarias, en ese momento de tránsito hacia el nuevo siglo, ya se había convertido en una especie de «colonia sin bandera» del Reino Unido, en un punto más de su *informal empire*, con una nutrida presencia de británicos residentes, creciente número de

[84] Ibid., 1898 (Davidson); 1932 (Griffiths), y 1899 y 1930 (Swanston).
[85] Ibid.. 1899.
[86] Ibid., 1905
[87] Ibid., 1912 y 1913.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

visitantes y sólidos intereses comerciales y agrícolas. Todo ello hizo que Croker tuviera razones poderosas para sentirse en un destino confortable, ya sin solución de continuidad hasta el fin de sus días, que coincidieron precisamente con uno de los momentos más felices que vivieron los súbditos de Su Majestad Británica en Canarias: el fin de la Primera Guerra Mundial[88].

III

LOS INFORMES CONSULARES BRITANICOS SOBRE CANARIAS

Una vez situados los informes consulares en el contexto del sistema de *Commercial intelligence* al servicio del Imperio británico y hechas las necesarias puntualizaciones sobre el Consulado y los cónsules en las islas, conviene centrar nuestra atención en el objeto mismo de la presente edición, en los informes consulares británicos sobre Canarias, y comentar las características del *corpus* documental rescatado. En esta dirección, el primer paso debe consistir en hacer la descripción general de la serie y subrayar la continuidad que ofrece para el estudio de la historia regional durante la segunda mitad del siglo XIX y primer tramo del XX. A continuación, hay que referirse a la forma de elaboración de los informes, a las fuentes de las que se nutren y a los procedimientos que se siguieron para su redacción, envío a Londres y posterior publicación. Finalmente, procederemos a comentar brevemente sus principales contenidos, destacando tanto sus constantes temáticas como la evolución de las realidades observadas durante el período a que se refieren, desde el amanecer de las franquicias hasta el auge económico que precedió al estallido de la Gran Guerra.

1. DESCRIPCION GENERAL DE LA SERIE

El total de documentos consulares editados sobre Canarias comprende 63 informes que ocupan 749 páginas impresas en los *Accounts & Papers* del Parlamento británico. De ellos, 56 se refieren al estado general de los negocios en las islas en un determinado año, con comentarios fundamentalmente

---

[88] Vid el relato sin desperdicio que hace el mejor comentarista de la vida cotidiana de la colonia británica en Las Palmas, ALONSO QUESADA: *Obras completas,* Las Palmas de G. C., 1982, tomo VI, pp. 89-92, así como una referencia al mismo acontecimiento en MORALES LEZCANO, V.: *Los ingleses...*, op. cit., p. 91

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

relacionados con la evolución de la coyuntura económica, la estructura del comercio exterior y el movimiento de la navegación. Otros 7 están dedicados a temas monográficos: el cultivo de la cochinilla; la situación de las clases trabajadoras; la evolución del comercio británico; la miseria; la pesca; las condiciones económicas, sociales y laborales, y la agricultura. Teniendo en cuenta que la colección comienza a publicarse en 1854 y concluye en 1916, podemos decir que el archipiélago canario estuvo presente en el conjunto de la serie a razón de una memoria por año, con un promedio de casi 12 páginas por informe.

Si estas cifras se ponen en relación con el conjunto de la producción diplomática y consular referida a España —ya analizada por Sánchez Albornoz—, descubrimos que las informaciones sobre Canarias ocupan cerca del 9% del total de las 8.650 páginas dedicadas a los distritos españoles[89]. Este porcentaje, aparentemente pequeño, es bastante elevado si consideramos que, por una parte, junto a los informes remitidos por los cónsules, también se encuentran los enviados por los embajadores en Madrid sobre el conjunto del Estado; y por la otra, que además de los informes sobre Canarias y la Península, también se incluyen los de las colonias españolas en ultramar (Cuba, Puerto Rico y Filipinas, hasta 1898, y Guinea, a partir de 1909). De hecho, de una primera evaluación de los índices elaborados por Sánchez Albornoz se desprende que Canarias constituye el tercer distrito consular en cuanto a producción de informes se refiere, situado inmediatamente después de Barcelona y Bilbao y por delante de Málaga, La Coruña y Cádiz, que son los consulados españoles que aparecen con mayor regularidad en la serie[90].

Estos datos cuantitativos dan una primera idea de la importancia que revisten los informes consulares británicos sobre Canarias. A ello hay que añadir su aspecto cualitativo más interesante: la continuidad de su secuencia temporal. Así, entre 1856 y 1914, fechas extremas a que se refieren los informaciones anuales, sólo se produce un vacío significativo al comienzo de su edición, pues no existen memorias para los años 1857, 1859, 1860, 1861 y 1862, aspecto éste que en modo alguno es específico de Canarias, sino general al conjunto de la colección. A partir de mediados de la década de los sesenta, en cambio, cuando la publicación de los informes consulares comienza a hacerse con regularidad, apenas existen lagunas en las informaciones sobre las islas: sólo las referidas a 1877 (compensada por la publicación de dos in-

[89] SÁNCHEZ ALBORNOZ, N.: «Los informes comerciales...», art. cit., p. 248.

[90] Vid. el índice detallado de los informes sobre España, en ibid., pp. 259-260.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

formes monográficos), 1881, 1887 y 1894 (también paliadas por las amplias referencias que contienen los informes inmediatamente posteriores, sobre todo el de 1895). Nos encontramos, en suma, ante una masa documental de excepcional valor para el seguimiento continuado de la situación económica y social del Archipiélago en un lapso de tiempo nada desdeñable como es el de sesenta años.

Una descripción más detallada de la serie nos tiene que llevar, necesariamente, a considerar las distintas etapas que se sucedieron en la edición original de los informes consulares. Aunque ésta ofrece una evidente continuidad, su presentación formal varió con el paso del tiempo, conociendo tres momentos diferenciados. El primero, el de **los resúmenes**, transcurre desde 1854 hasta 1862 y se corresponde con los *Abstracts of Reports on the Trade*, breves recapitulaciones sobre comercio exterior y navegación recibidas por el *Board of Trade* de los embajadores, cónsules y autoridades coloniales a través del *Foreign Office* y el *Colonial Office*. El segundo es la etapa de **los informes** propiamente dichos, entre 1862 y 1886, período en que las memorias consulares se enriquecen considerablemente, presentándose como *Commercial Reports* hasta 1871 y como *Reports* simplemente desde 1872, siendo el *Foreign Office* el organismo encargado de remitirlas directamente al Parlamento. El tercer momento es el de **las series anuales**, que abarca desde 1887 a 1914, cuando los informes se hicieron más minuciosos y sistemáticos, publicándose bajo la denominación general de *Annual Series. Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance* y distinguiéndose entre aquellos que daban cuenta del estado anual del comercio en un determinado distrito consular, la *Annual Series of Trade Reports*, y los monográficos sobre temas diversos, la *Miscellaneous Series of Trade Reports*[91].

Partiendo de esta triple división, el Cuadro 2 proporciona una visión completa de todos los informes que se publicaron sobre Canarias en los *Parliamentary Papers* entre 1854/55 y 1914/16. La relación hace indicación expresa de la fecha de edición de cada documento y del número de informes y de páginas impresas por año. Se observará claramente que durante los 61 años que duró la colección, en sólo 15 ocasiones no se publicó memoria alguna relativa a Canarias, mientras que en otras 12 aparecieron más de un informe en un mismo año, destacando en este sentido las fechas de 1873 y 1898, años en que se publicaron hasta 3 informes sobre distintas materias.

[91] Ibid., pp. 247-249.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Cuadro 2
PRODUCCION DE INFORMES CONSULARES SOBRE CANARIAS

Año de edición	Número de informes	Número de páginas	Contenido de los informes
I) RESUMENES			
1854/55	—	—	
1856	—	—	
1857	1	3	Comercio de Canarias en 1856
1857/58	—	—	
1859	—	—	
1860	—	2	Comercio de Canarias en 1858
1861	—	—	
1862	—	—	
II) INFORMES			
1862	—	—	
1863	—	—	
1864	1	6	Comercio de Canarias en 1863
1865	—	—	
1866	1	7	Comercio de Canarias en 1864
1867	1	5	Comercio de Canarias en 1865
1867/68	1	5	Comercio de Canarias en 1866
1868/69	1	4	Comercio de Canarias en 1867
1870	1	4	Comercio de Canarias en 1868
1871	2	13	Comercio de Canarias en 1869 Métodos de cultivar cochinilla
1872	1	9	Condición de las clases trabajadoras
1873	3	39	Comercio de Canarias en 1870-71 Comercio de Canarias en 1872 Evolución del comercio británico en el pasado
1874	1	6	Comercio de Canarias en 1873
1875	1	11	Comercio de Canarias en 1874
1876	3	9	Comercio de Gran Canaria en 1875 Comercio de Lanzarote en 1875 Comercio de Tenerife en 1875
1877	3	8	Comercio de Gran Canaria en 1876 Comercio de Lanzarote en 1876 Comercio de Tenerife en 1876
1878	2	6	Miseria en Canarias Pesca en Canarias
1879	—	—	
1880	1	9	Comercio de Canarias en 1878
1881	1	19	Comercio de Canarias en 1879-80

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Cuadro 2 (*Continuación*)
PRODUCCION DE INFORMES CONSULARES SOBRE CANARIAS

Año de edición	Número de informes	Número de páginas	Contenido de los informes
1882	—	—	
1883	2	11	Comercio de Tenerife en 1882 Comercio de Gran Canaria y Lanzarote en 1882
1884	2	16	Comercio de Tenerife en 1883 Comercio de Las Palmas en 1883
1884/85	1	9	Comercio de Tenerife en 1884
1886	1	2	Comercio de Las Palmas en 1884
III) SERIES ANUALES			
1887	2	18	Comercio de Canarias en 1885 Comercio de Canarias en 1886
1888	—	—	
1889	1	7	Comercio de Canarias en 1888
1890	1	4	Comercio de Canarias en 1889
1891	—	—	
1892	2	61	Comercio de Canarias en 1890 Condiciones económicas, sociales y laborales de Canarias
1893/94	2	19	Comercio de Canarias en 1891 Comercio de Canarias en 1892
1894	1	4	Comercio de Canarias en 1893
1895	1	4	Comercio de Canarias en 1893 (suplemento)
1896	—	—	
1897	1	50	Comercio de Canarias, con especial referencia a 1895
1898	3	65	Comercio de Las Palmas en 1896 Comercio de Canarias en 1896-97 Agricultura en Las Palmas.
1899	1	14	Comercio de Canarias en 1898
1900	1	14	Comercio de Canarias en 1899
1901	1	21	Comercio de Canarias en 1900
1902	1	22	Comercio de Canarias en 1901
1903	—	—	
1904	2	22	Comercio de Canarias en 1902 Comercio de Canarias en 1903
1905	1	15	Comercio de Canarias en 1904
1906	1	14	Comercio de Canarias en 1905
1907	1	20	Comercio de Canarias en 1906
1908	1	19	Comercio de Canarias en 1907

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Cuadro 2 (*Continuación*)
PRODUCCION DE INFORMES CONSULARES SOBRE CANARIAS

Año de edición	Número de informes	Número de páginas	Contenido de los informes
1909	1	18	Comercio de Canarias en 1908
1910	1	20	Comercio de Canarias en 1909
1911	1	22	Comercio de Canarias en 1910
1912/13	1	25	Comercio de Canarias en 1911
1913	1	23	Comercio de Canarias en 1912
1914	1	23	Comercio de Canarias en 1913
1914/16	1	22	Comercio de Canarias en 1914.

La primera etapa de producción consular fue la más incompleta. Durante los nueve años que duró la publicación de los *Abstracts*, sólo aparecieron dos informes referidos específicamente a Canarias: los correspondientes a 1856 y 1858, editados en 1857 y 1860 respectivamente. Ambos fueron redactados por el cónsul Murray y, en conjunto, apenas llegaron a ocupar 5 páginas impresas, lo cual venía a representar sólo el 3% del volumen total de información destinada a España[92]. Sus contenidos fundamentales se refieren a comentarios sobre la situación del comercio exterior y el protagonismo que en él desempeñaba Gran Bretaña, así como algunos datos sobre la navegación en las islas.

La precariedad informativa inicial cambió radicalmente a partir de la publicación de la memoria de 1863, fecha que se puede considerar como el verdadero punto de arranque de los informes consulares sobre Canarias. Esto coincidió con la remodelación de la colección, que entró en su etapa de informes propiamente dichos, presentados bien como *Commercial reports* o como *Reports* sin más. La mejora también tuvo mucho que ver con la llegada a las islas del cónsul Grattan, cuyo mandato resultó altamente beneficioso para la producción de documentos de forma regular y sistemática. Siguiendo las instrucciones recibidas del *Foreign Office*, a él se debió el esquema básico a que se atuvieron las memorias anuales a partir de entonces, así como la utilización de cuadros estadísticos con profusión. De ese modo, entre 1864 y 1886 se editaron 30 documentos que ocuparon 198 páginas impresas de los *Accounts & Papers*, lo que representaba casi el 10% del espacio destinado a España[93].

Con ligeras variaciones, los informes anuales se estructuraron durante esta segunda etapa sobre la base de seis grandes apartados temáticos: «Co-

[92] Ibid., loc. cit.
[93] Ibid., loc. cit.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

mercio», «Navegación y marina mercante», «Agricultura», «Población e industrias», «Obras públicas» y «Comentarios generales», siendo paradigmático de ello la memoria dedicada a los años 1870-71[94]. Por norma general, los dos primeros apartados figuraban siempre en las memorias, al recoger las informaciones que más interesaban a los fabricantes y comerciantes británicos. Los restantes aparecían y desaparecían en función de las novedades que se registraban en cada sector de actividad, y en ocasiones también surgían otros epígrafes nuevos de forma individualizada, como «Clima», «Cabotaje y pesca» y «Emigración», de acuerdo con los criterios de relevancia que manejaban los distintos cónsules en momentos determinados.

Además de estos apartados generales, a partir del informe de 1873 Grattan añadió otros especiales, reproduciendo en ellos el mismo esquema temático anterior, pero concretados a cada uno de los distritos viceconsulares dependientes del Consulado en Santa Cruz de Tenerife. Con ello se incorporaron a las memorias anuales las informaciones recogidas por los vicecónsules en La Palma, Lanzarote y, con mayor frecuencia, Las Palmas (o Gran Canaria, indistintamente), individualizándose también el distrito de La Orotava con el mandato del cónsul Dupuis. Fue precisamente esta práctica la que garantizó la elaboración de informes anuales para 1875 y 1876, años en los que el consulado británico en Canarias vivió en situación de interinidad hasta la llegada del cónsul Dundas[95]. Con éste, y sobre todo con Dupuis, continuó la información diferenciada por islas, sobre todo la específica de Gran Canaria, que fue adquiriendo mayores dimensiones a medida que se entraba en la década de los años ochenta y crecía la importancia de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y del Puerto de La Luz.

Al margen de las memorias regulares de carácter anual, Grattan elaboró tres informes de carácter extraordinario sobre temas monográficos referidos a las islas. El primero fue redactado en 1870 a iniciativa del propio Cónsul, que consideró oportuno elaborar un «Report on the Method of Rearing Cochineal in the Canary Islands» ante la creciente importancia que había adquirido el cultivo y comercialización de la cochinilla en la economía canaria[96]. Los otros dos respondieron al cumplimiento de sendas instrucciones cursadas por el *Foreign Office*, coincidiendo con una época en la que el Parlamento británico estudiaba medidas para perfeccionar el servicio diplomático y consular del Imperio y me-

---

[94] Vid. infra «Informe del cónsul Grattan sobre el comercio de las Islas Canarias durante los años 1870-71», pp. 99-109.

[95] Vid. infra los informes elaborados por los vicecónsules Wetherell, Topham y Edwards para 1875 y 1876, pp. 183-208.

[96] Vid. infra «Informe del cónsul Sr. Grattan sobre el método de cultivar cochinilla en las Islas Canarias (1870)», pp. 79-88.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

jorar la calidad de las informaciones recibidas. Tales fueron los casos del «Report on the Condition of the Industrial Classes in the Canary Islands», remitido el 15 de marzo de 1872, y del «Report on the Past Condition of British Trade in the Canary Islands», enviado el 14 de diciembre del mismo año, y cuyo mayor interés estriba en la explotación que hace Grattan de los archivos del Consulado para dar cuenta de la situación del comercio británico en las islas con anterioridad a la propia aparición de la serie, proporcionando datos para los años 1764-1770 y 1813-1853, algo que viene a enriquecer notablemente la secuencia temporal de las informaciones de Canarias en los *Parliamentary Papers*[97].

Dundas, el sucesor de Grattan, también elaboró otros dos informes sobre temas monográficos. Ambos fueron redactados en 1878 y con ellos el Cónsul pretendió paliar la carencia de informaciones referidas a 1877, el año de su llegada a las islas. El primero, el «Report on the Distress in the Canary Islands», pese a su título genérico, reflejaba de forma puntual la coyuntura depresiva que atravesó las islas con la caída del comercio de la cochinilla y su efecto más dramático: la extensión de la miseria entre las capas sociales más desfavorecidas, especialmente en las poblaciones de Lanzarote y Fuerteventura. El segundo, el «Report on the Fisheries in the Canary Islands for the Year 1877», también a pesar de su título, tenía un contenido más global, referido a la situación de las pesquerías en las islas, precisamente en un momento en que crecía el interés —tanto nacional como extranjero— por la explotación de los bancos pesqueros en aguas próximas a Canarias[98].

El esquema de memorias regulares inaugurado por Grattan en 1864 permaneció inalterable hasta la aparición de las series anuales a partir de 1887. Fue entonces cuando la edición de los informes se perfeccionó en un doble sentido: por una parte, se adoptó una numeración correlativa con referencia explícita al informe previo de cada distrito consular; y por la otra, la presentación de sus contenidos se hizo de forma más sistemática. En esta segunda dirección, durante los primeros años de esta nueva etapa se abandonó la práctica de diferenciar la información por grandes epígrafes temáticos, adoptándose el criterio de destacar las materias tratadas en cada párrafo o grupo de párrafos mediante palabras claves y frases cortas situadas al margen del

[97] Para el primero, vid. «Circular addressed to Her Majesty's Secretaries of embassy and Legation. and to Her Majesty's Consuls. from whom Reports on the Condition of the Industrial Classes had been received», 30 septiembre 1871, en P. P., 1872, vol. LXII, p. 175; y para el segundo, «Circular addressed by Earl Granville to He Majesty's Consuls», 30 abril 1872, ibid., 1873, LXVII, 353.

[98] Vid. infra «Informe del cónsul Dundas sobre la miseria en las Islas Canarias (1878)» e «Informe del cónsul Dundas sobre la pesca en las Islas Canarias durante el año 1877», pp. 209-217.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

texto. Sin embargo, desde el informe anual de 1891 ambos métodos —división por grandes apartados y colocación de anotaciones al margen— se combinaron de tal forma que la consulta de los contenidos de cada informe se puede efectuar con gran comodidad y prontitud. No en vano era éste el objetivo primordial de tales cambios, a los que también se sumó la colocación de portada, sumario y mapa al comienzo de los informes y la paginación individualizada para cada uno de ellos. Sin duda, un minucioso trabajo editorial digno de encomio y, lamentablemente, tan poco imitado en otras latitudes tanto en aquella época como en algunas más recientes[99].

La mejor presentación editorial estuvo acompañada de un notorio aumento del volumen de la información publicada. Durante la etapa de las series anuales, los cónsules de Canarias produjeron casi el mismo número de informes que en la etapa anterior (31 en total), pero ahora ocupaban unas 546 páginas impresas frente a las 198 de la época de los ***Reports***; es decir, el 73% del total de producción consular sobre las islas en el conjunto de la colección. Esto representaba sólo un 8,4% del volumen total de páginas dedicadas a España en esta tercera época, pero también se había incrementado el interés británico por los distritos consulares industriales (Barcelona y Bilbao) y multiplicado la capacidad de elaboración estadística nacional, lo que se reflejaba en los abultados informes remitidos por la embajada británica en Madrid[100].

Como ha señalado Sánchez Albornoz, los cambios introducidos en los informes fueron mejorando la serie, «pues las memorias alcanzan mayor precisión y mayor extensión» a medida que avanzamos en fechas[101]. En lo que se refiere a Canarias, y ciñéndonos a sus aspectos meramente cuantitativos, esta mejoría fue obstensible tanto en el número de años cubiertos como en el volumen de páginas que alcanzaban los documentos con el paso del tiempo. Basta echar una ojeada al Cuadro 3 para comprobar esta circunstancia. Dejando al margen los siete informes monográficos (no incorporados a dicho cuadro), el promedio de años cubiertos en cada década con las memorias anuales aumentó progresivamente hasta situarse al nivel óptimo de un informe por año a partir de 1900. Sólo la década de 1880 alteró ligeramente esta tendencia, pero también en ella las memorias ganaron en extensión. Al respecto, el dato que resulta más revelador es el promedio del número de páginas por informe que se va registrando en cada década, de tal modo que de las 2,5 páginas de los años cin-

[99] Sobre las adaptaciones formales que han sufrido estos aspectos de la edición original en esta obra, vid. infra, en este mismo estudio, el apartado «La compilación y presentación del *corpus* documental».

[100] Vid. SÁNCHEZ ALBRONOZ, N.: art. cit., passim.

[101] Ibid., p. 247.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

cuenta se pasa a las 23 páginas por informe en el quinquenio 1910-14, con un incremento medio interdecenal de casi el 25% a lo largo de todo el período.

Cuadro 3
PRODUCCION DE INFORMES ANUALES POR DECADAS

Décadas	Número de años cubiertos	Promedio de años cubiertos	Número de págs. impresas	Promedio de págs. por informe
1854-59	*2	0,3	5	2,5
1960-69	7	0,7	35	5,3
1870-79	9	0,9	67	7,4
1880-89	8	0,8	77	9,6
1890-99	9	0.9	164	18.2
1900-09	10	1	171	17,3
1910-14	5	1	115	23
TODAS (1854-1914)	**50**	**0,8**	**636**	**12,7**

Si a las memorias anuales de carácter regular añadimos las extraordinarias sobre temas monográficos, la década de 1890 se nos revela como la de mayor producción de informes, y ello pese al vacío existente para el año 1894. Durante este decenio, se elaboraron doce documentos que ocuparon un total de 231 páginas impresas, el 31% del volumen total de la información consular sobre Canarias en todas las épocas. Lo curioso del caso es que esto sucedió en la etapa aparentemente menos propicia para la elaboración regular de informes, dada la gran inestabilidad por la que atravesó el consulado británico en Santa Cruz de Tenerife en aquel momento, sucediéndose hasta cuatro cónsules distintos en apenas ocho años: Harford, Gastrell, Maclean y Croker. Este hecho nos situa ante otra de las características relevantes de la producción consular británica: su enorme capacidad de adaptación a las circunstancias y, estrechamente unido a ello, el protagonismo desempeñado por los vicecónsules y algunos destacados miembros de la colonia inglesa establecida en las islas, cuyo conocimiento más directo de la realidad les convertía en privilegiados reporteros de los asuntos locales en una fase de expansión de los negocios británicos y, por tanto, de fuerte demanda de información sobre Canarias.

En efecto, de las 231 páginas impresas en la década de 1890, más de la mitad correspondieron a documentos elaborados por los encargados del distrito viceconsular de Las Palmas o colaboradores ajenos al consulado británico. Particularmente activo en las labores informativas se mostró el vicecónsul Ferguson, autor de los dos informes más interesantes que existen sobre

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Gran Canaria: uno referido al comercio en 1896, y otro de carácter monográfico dedicado a la agricultura. Mención especial merece el «Report on the Condition of Labour and Social and Economical Condition of the Canary Islands», de 54 páginas impresas, que elaboró Samler Brown por encargo del cónsul Harford sobre la base del modelo de una memoria similar sobre las condiciones de trabajo en Italia. Sin duda, este informe constituye no sólo el documento más largo, sino también el de mayor calidad de la serie, dada la riqueza de sus contenidos temáticos, con referencias a todos los planos del análisis de la realidad isleña, y las numerosas observaciones particulares que contiene, sobre todo en cuanto a la visión que los ingleses tenían de Canarias y de su papel en la sociedad canaria[102].

Si excepcional fue la década de los años noventa en cuanto a riqueza de contenidos y variedad de firmas, también de excepcional cabe calificar la etapa de Croker al frente del Consulado por la regularidad que alcanzaron las memorias anuales durante su mandato. A partir de 1898, éstas no dejaron de enviarse a Londres en ningún año hasta el final de la serie, y los informes se perfeccionaron aún más en su forma de presentación y en el tratamiento de sus contenidos. Las estadísticas se homogeneizaron en lo posible y, por tanto, resultaban más fáciles de contrastar para sus destinatarios. Los índices, por su parte, se hicieron más detallados, tratando de corregir las deficiencias observadas en ediciones anteriores. Asimismo, la información ofrecida tendió a la sistematización y, en general, los temas fueron abordados con mayor profundidad de análisis y coherencia expositiva.

La regularidad observada en la etapa de Croker sólo tiene parangón con lo que había acontecido en el período de Grattan. Era lógico que así fuera, pues ambos cónsules permanecieron en el cargo durante un período prolongado y esa continuidad les proporcionaba indudables ventajas. Al aumentar el grado de conocimiento que tenían de la realidad canaria y ampliar el círculo de relaciones sociales que permitía el acceso a las fuentes de información, la estabilidad del mandato consular tenía una repercusión directa en la calidad de las memorias realizadas. Esto nos lleva a mencionar otro aspecto de interés para el análisis de la producción de informes consulares: con frecuencia, los cambios que en ellos se registraban no hacían sino traducir el efecto de los relevos de personal habidos en el Consulado. De hecho, algunos cónsules imprimieron un sello personal a los documentos que elaboraban; otros se limitaron a reproducir los esquemas que habían heredado de sus predece-

[102] Vid. infra «Informe sobre las condiciones económicas, sociales y laborales de las Islas Canarias (1892)», pp. 937-1.011.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

sores en el cargo, y también hubo quienes apenas tuvieron tiempo de redactar o supervisar informes.

Esa estrecha relación entre la duración del mandato consular y la producción de informes puede seguirse a través de los datos que proporciona el Cuadro 4. En él se observa claramente que a partir de 1863, fecha en que comienza a regularizarse el sistema de información consular, el número de informes elaborados por cada cónsul es directamente proporcional al tiempo de permanencia en el cargo, a excepción del momento de interinidad en que estuvo vacante el Consulado debido a la elaboración simultánea de tres informes por año, uno para cada distrito viceconsular de Tenerife, Gran Canaria y Lanzarote. Lo mismo puede decirse con respecto al número de páginas impresas por cónsul, aunque en este caso las principales excepciones se producen como consecuencia del reseñado protagonismo del vicecónsul Ferguson y de Samler Brown durante la etapa de Harford y por el carácter exhaustivo de la única memoria elaborada por Gastrell, la anual de 1895. De igual forma, puede comprobarse el incremento progresivo que arroja el promedio de páginas por informe con las excepciones ya referidas de Gastrell al alza y de Dupuis a la baja, esta última bastante relativa, puesto que este cónsul duplicó el número de memorias anuales en tres ocasiones al realizar informes separados para Tenerife y Gran Canaria. En suma, excepciones al margen, puede decirse que la producción consular mejoró sustancialmente a medida que avanzamos en fechas y que la continuidad de los cónsules en su cargo fue un factor que contribuyó a esta mejoría.

Cuadro 4
PRODUCCION DE INFORMES POR CONSULES

Consules	Número de informes	Número de páginas	Promedio págs./año	Promedio págs/inf.	Años de mandato consular
Murray	2	5	0,7	2,5	7 (1854-60)
Johnson	0	0	0	0	2 (1861-62)
Grattan	14	109	8,4	7,8	13 (1863-75)
—	6	17	8,5	2,8	2 (1876-77)
Dundas	4	34	6,8	8,5	5 (1878-82)
Dupuis	10	67	8,4	6,7	8 (1883-90)
Murray	2	5	0,7	2,5	7 (1854-60)
Harford	6	88	17,6	14,6	5 (1891-95)
Gastrell	1	50	50	50	1 (1896)
Maclean	3	65	32,5	21,6	2 (1897-98)
Croker	17	314	18,5	18,5	17 (1899-1915)
TODOS	**63**	**749**	**12,1**	**11,8**	**62 (1854-1915)**

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Con estos detalles en la mano, podemos cerrar esta descripción general tratando de dibujar el perfil general que describió la serie a lo largo de sus sesenta años de duración. *Grosso modo*, los informes consulares británicos sobre Canarias nacieron en la década de 1850, pero al comienzo fueron muy esporádicos y necesitaron tiempo hasta su aparición de forma continuada en el decenio siguiente. En los años setenta se terminaron de asentar, definiendo su estructura básica de análisis y regularizando sus niveles de producción, ya sin solución de continuidad. Durante la década de 1880 mantuvieron el tono anterior con algunos altibajos, pues si bien aumentó la cantidad de información, también se produjo alguna que otra interrupción significativa. En los años noventa los informes dieron el salto definitivo a la plena madurez, enriqueciéndose tanto en contenidos como en perspectivas de análisis. Finalmente, con el nuevo siglo vivieron su etapa de senectud, exhibiendo una mayor constancia en su elaboración y cosechando los frutos de la experiencia adquirida en el tratamiento de los temas, hasta que la Primera Guerra Mundial determinó su brusca desaparición.

2. PROCESO DE ELABORACION

Las anteriores consideraciones sobre los cambios registrados en los informes consulares a lo largo del tiempo nos llevan a plantear el otro gran problema relacionado con la producción de este tipo de documentos: su proceso de elaboración. ¿De qué fuentes, y a través de qué medios, se valían los cónsules para obtener informaciones que ni siquiera estaban al alcance de los propios comerciantes canarios? Esta debe ser otra de las cuestiones a desvelar si se pretende esclarecer al máximo la importancia y el alcance del *corpus* documental que analizamos.

En principio, los cónsules se nutrían de todo tipo de fuentes para la elaboración de sus informes[103]. Realizaban, para empezar, una labor de síntesis de las publicaciones periódicas a su alcance: prensa, anuarios comerciales y memorias estadísticas principalmente, aunque también se servían de todo tipo de folletos y libros de la época, no dudando en recurrir a las bibliotecas cuando era preciso consultar obras de referencia o publicaciones clásicas sobre temas canarios. Junto a la utilización de las fuentes impresas, desarrollaban importantes tareas de recopilación de datos en archivos, tanto públicos como privados, destacando en este sentido la búsqueda sistemática de documentación

[103] Cf. SÁNCHEZ ALBORNOZ, N.: art. cit., pp. 250-251, y GÓMEZ MENDOZA, A.: «Guía para la consulta...», art. cit., p. 89.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

original en las oficinas de aduanas y en las empresas dedicadas al comercio de importación y exportación, fundamentalmente las británicas. Pero también empleaban con asiduidad el recurso de las fuentes orales: conversaciones con autoridades públicas y miembros de las élites locales, entrevistas con agentes comerciales y gerentes de compañías extranjeras e impresiones recogidas de miembros diversos de la colonia británica. Por último, realizaban frecuentes visitas a explotaciones agrícolas y pueblos del interior de las islas, lo que les ayudaba a conocer directamente las formas paisajísticas, los métodos de cultivo y los usos y costumbres de la población campesina.

A caballo entre el reportaje periodístico y la investigación detallada, entre la crónica y la etnología, los informes ponían a prueba la capacidad, diligencia y perseverancia de los cónsules a la hora de obtener los datos que les interesaban y de presentarlos de forma sistemática y coherente. Algunos de ellos se distinguieron no sólo como excelentes informantes, sino también como publicistas de probada capacidad de análisis. En líneas generales, las memorias redactadas por Grattan, Dundas y Croker, sin olvidar la única elaborada por Gastrell y algunas de las de Dupuis, pueden servir como exponente de la mejor calidad lograda en la serie sobre Canarias, aunque algunos vicecónsules, como Wetherell y sobre todo Ferguson, tampoco se quedaron a la zaga. Sobre todos ellos, destaca el extraordinario trabajo realizado por Samler Brown en su informe monográfico de 1892, sin duda la mejor muestra de la ingente labor de documentación previa que tenían que realizar los cónsules y sus colaboradores antes de proceder a la redacción de las memorias.

En todos los casos, estos agentes de información destacados en el extranjero tenían que vencer no pocas dificultades para obtener las cifras y noticias puntuales que demandaban los fabricantes y comerciantes británicos a través del *Foreign Office* y el *Board of Trade*. El primer obstáculo que se interponía en su camino era, sin duda, la falta de estadísticas oficiales sobre producción y comercio, algo que en España, y particularmente en Canarias, echaron en falta todos los cónsules sin excepción, desde Murray a Croker. El lamento continuo sobre la carencia básica de datos certeros en los que apoyarse para la elaboración de los informes es una constante que se reproduce casi sistemáticamente al comienzo de todas las memorias y que en ocasiones llega a revestir tintes de desesperación[104].

[104] «Es difícil formarse una opinión certera, y mucho menos detallada, sobre las atividades comerciales en estas islas, debido a la imposibilidad de obtener infomación fiable, si es que se consigue», sentenció el «Informe del cónsul Dundas sobre el comercio de Tenerife durante el año 1878» (vid. infra p. 220), aunque similares observaciones se pueden encontrar al comienzo de casi todos los informes.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

La penuria de la producción estadística española tenía su fundamento último en el escaso grado de modernización alcanzado por el Estado en su proceso de construcción a lo largo del siglo XIX. A niveles más concretos, reflejaba la falta de control del poder civil sobre las instituciones, la ineficacia de la administración pública, la inercia en que se movía la maquinaria burocrática y hasta la incompetencia de algunos funcionarios[105]. Al respecto, los cónsules se quejaban con frecuencia de la carencia de personal instruido para atender las labores estadísticas en los organismos oficiales, de la desidia de la administración central para demandar de las aduanas locales relaciones detalladas de los artículos importados y exportados, de la despreocupación por la corrección de los errores que se reproducían año tras año, del descuido en el tratamiento homogéneo de las series de datos, del retraso u omisión a la hora de publicar las memorias oficiales o de la negligencia de algunos burócratas encargados de acometer estas tareas[106]. En tales condiciones, disponer de una buena amistad entre los jefes o empleados de los organismos públicos era condición necesaria, aunque no suficiente, para la obtención de datos oficiales, generalmente entregados como «favor especial» —como señalaba Grattan— y obtenidos «solamente después de incontables molestias y gastos» —como precisó Swanston[107].

Pero el principal problema que presentaban las estadísticas oficiales era su dudosa fiabilidad, dados los mecanismos que se utilizaban para su elaboración o los cálculos erróneos en que se basaban. Ya en la primera memoria de la serie se advierte que los informes consulares sólo pueden ofrecer un «cálculo estimado» de las importaciones canarias, al no existir datos al respecto[108]. Desde entonces Murray apuntó algo en lo que insistiría Grattan posteriormente: a partir del establecimiento de los puertos francos en Canarias, y dado el sistema que se adopta para recaudar el impuesto *ad valoren* del 1 por 1.000 sobre los artículos importados del extranjero, resultó imposible obtener una relación detallada de los diferentes países y de sus cantidades[109].

---

[105] Una breve reseña a la fragilidad estructural del Estado, con referencia clara a la burocracia, puede encontrarse en JULIA, S.: «El fracaso de la República», en *Revista de Occidente*, núm. Extraordinario I, noviembre 1981, pp. 201-202.

[106] Vid. infra las quejas al respecto en, «Informe del cónsul Grattan sobre el comercio de las Islas Canarias durante los años 1870-71», p. 99, e «Informe del cónsul Grattan sobre la situación del comercio británico en las Islas Canarias en el pasado (1872)», pp. 111 y 134.

[107] Ibid., p. 135, e «Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1905», p. 681.

[108] «Informe general del Sr. Murray, cónsul británico en Tenerife, sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1856», p. 7.

[109] Vid. infra «Informe del cónsul Sr. Grattan sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1863», pp. 24-26.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

El fallo estructural del sistema recaudatorio en las aduanas canarias fue descrito con mayor agudeza por el vicecónsul Wetherell. En su informe sobre el comercio de 1895, abundó en la ausencia de cifras exactas sobre las actividades comerciales de Las Palmas y, lejos de atisbar esperanza de mejoría alguna, negaba toda posibilidad de conseguir «datos fidedignos» en el futuro. Sus negras perspectivas se basaban, no ya sólo en lo errores de cálculo y procedimiento en que incurría la administración española al confeccionar las estadísticas oficiales («las cuentas se llevan muy mal» y «los informes son completamente incorrectos» —apuntó—), sino sobre todo en el hecho de que tales estadísticas se recopilaban a partir de las relaciones entregadas por los importadores, «los cuales, con muy pocas excepciones, generalmente declaran la mitad o incluso una cuarta parte de la verdadera cantidad, para evitar el impuesto[110].

Con independencia de que la estimación de Wetherell pudiera resultar algo exagerada, esta observación nos proporciona una de las claves básicas para comprender las limitaciones, y a la vez la importancia, de los datos que aportan los informes consulares. Las deficiencias se debían no sólo a la mala calidad de las estadísticas que se confeccionaban en Canarias, sino también a la gran incidencia que tenía el contrabando en el comercio exterior de las islas, algo que quedaba al margen de todos los cálculos de las oficinas de aduanas. La relevancia de las informaciones consulares radicaba, precisamente, en los esfuerzos que los cónsules y sus ayudantes hacían para corregir las limitaciones de las estadísticas oficiales con el recurso a otras fuentes alternativas o complementarias, sobre todo las privadas, o mediante labores de recopilación de datos en los propios archivos de las dependencias públicas.

Por la posición social que representaban en el entramado social de la época, los cónsules tenían aseguradas varias vías de acceso a fuentes privadas. Disponían, en primer lugar, de las estadísticas que les proporcionaban los otros consulados establecidos en Canarias, que estaban situados en inmejorables condiciones para cuantificar el volumen y los valores del comercio canario con sus respectivos países. Contaban, además, con la ayuda de los principales hombres de negocios de la localidad, más propicios a facilitar datos a los consulados extranjeros que a los organismos nacionales, pues aquéllos no perseguían objetivos fiscales. Pero los cónsules británicos, en particular, tenían garantizada la estrecha colaboración con sus compatriotas a la hora de hacer averiguaciones concretas sobre las actividades mercantiles en el pasado y estimaciones sobre las tendencias que apuntaban los negocios en

[110] «Informe del vicecónsul Wetherell sobre el cormercio de la isla de Gran Canaria durante el año 1875», p. 185.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

el futuro, y no es preciso recordar que los británicos eran quienes controlaban, en buena medida, los principales mecanismos del comercio de importación y exportación de las islas.

Desde los años sesenta y setenta los cónsules habían obtenido valoraciones confidenciales sirviéndose de estas fuentes privadas[111]. Pero fue Dupuis quien precisó claramente las vías de acceso a esta información privilegiada en su primer informe, datado en 1883: ante la carencia absoluta de estadísticas oficiales, la estimación «imperfecta» que podía transmitir a Londres sobre las transacciones comerciales se debía a las facilidades que le habían dado sus colegas extranjeros, algunos comerciantes y, sobre todo, los residentes británicos, «cuya información es la mejor», y tales datos —matizó— le merecían «toda confianza» pues daban una idea «bastante aproximada» de la coyuntura económica por la que atravesaban las islas y del valor de sus principales importaciones y exportaciones[112]. Posteriormente, los sucesores de Dupuis siguieron sus pasos en la triple dirección apuntada e incluso Croker, en su memoria de 1902, especificó que «se ha intentado averiguar las opiniones de los principales hombres de negocios y éstas se han comprobado, en la medida de los posible, mediante investigación personal e indagaciones»[113].

De forma paralela a la utilización de fuentes privadas, los cónsules británicos pusieron en práctica un método de los más efectivo para paliar la carencia de información oficial: proceder ellos mismos a confeccionar las estadísticas que la administración española no realizaba. Con esta finalidad, en algunas ocasiones los cónsules tenían que enviar a sus ayudantes a las dependencias de aduanas a fin de explotar *in situ* los registros oficiales; en otras, cuando afloraba la «amabilidad» hispana o se cultivaban las buenas relaciones, eran las propias autoridades aduaneras las que facilitaban copias de los documentos originales[114]. Esta labor consular de elaboración de estadísticas a partir de la consulta de fuentes directas se perfeccionó con el paso del tiempo, de tal suerte que se hizo de forma sistemática a comienzos del siglo XX. Desde 1903 el cónsul Croker explicó en sus informes el procedimiento seguido: a partir de las copias de los manifiestos de embarque de los buques y «a costa de grandes esfuerzos», se elaboraba relación detallada de las importaciones contabilizadas en las oficinas de aduanas, con indicación aproxima-

[111] Vid. una clara referencia de ello en «Informe del cónsul Dundas sobre el comercio de las Islas Canarias durante los años 1879-80», p. 248.

[112] «Informe del cónsul Dupuis sobre el comercio de Tenerife durante el año 1882», p. 259.

[113] «Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1902», p. 606.

[114] Vid. infra, p.e., el «Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1903», p. 619.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

da de las cantidades, aunque no de sus valores, para los que no había una fuente precisa de cálculo[115].

Contra lo que pudiera pensarse, aún en una fecha tan tardía como la de la primera década del siglo XX, cuando España hacía 50 años que había entrado en su etapa estadística, en Canarias persistían los obstáculos que impedían conocer con exactitud los resultados de su actividad económica. Como apuntara Croker con evidente tono de reproche en su memoria de 1909. «no es competencia de ningún departamento y oficial de estas islas el reunir y publicar estadísticas»[116]. Sin duda, esta dificultad representó un auténtico quebradero de cabeza para los cónsules, pero sus continuos esfuerzos para superarla, bien fuera recurriendo a informes privados o bien procediendo a sistematizar datos oficiales, han hecho posible que hoy dispongamos de unos indicadores inestimables —pese al carácter meramente aproximado que tengan la cifras— para el análisis retrospectivo de aquellas realidades.

Una vez sistematizada la información, la redacción de las memorias consulares no presentaban problemas. Todo era cuestión de seguir las pautas marcadas por los modelos anteriores que se guardaban en los archivos del Consulado; disponer de un poco de tiempo para enlazar datos oficiales y privados, lecturas realizadas, comentarios recogidos e impresiones particulares, y finalmente, confiar en la capacidad de transmisión clara y precisa de la información, algo a lo que tanta importancia se le daba en los manuales del servicio diplomático y consular británico. Concluido el informe, el cónsul de turno lo remitía al *Foreign Office* directamente, generalmente mediante oficio de remisión sin más aclaraciones, algunas veces explicando los detalles relacionados con su elaboración y, en su caso, aclarando los motivos que habían retrasado su envío.

Ya en Londres, los originales eran impresos en los *Accounts & Papers* con el fin de hacerlos llegar a sus destinatarios finales. En este proceso, algunas palabras, sobre todo los topóminos, sufrían una transcripción errónea por el desconocimiento de los funcionarios encargados de realizar estas tareas. En otras ocasiones, era el propio cónsul encargado de la redacción el que desconocía la escritura correcta del término castellano, y muchas veces se tomaba la precaución de entrecomillar expresiones típicamente canarias en el texto. Pese a los inevitables errores, los detalles de la edición se cuidaban al máximo y sólo el tamaño de los informes obligaba a emplear un tipo de letra quizás excesivamente pequeño, aunque no como para dificultar su lectura. En cualquier caso, más que la forma, interesa entrar en detalle en el análisis de sus contenidos.

[115] «Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1909», p. 768.
[116] Ibid.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

3. ANALISIS DE CONTENIDOS

Los informes consulares sobre Canarias dan cuenta de todo tipo de noticias referidas a la economía y a la sociedad isleñas y a sus relaciones con el mundo exterior. A excepción de los acontecimientos políticos, pocos aspectos del conjunto de fenómenos que conformaban la realidad isleña escapaban a la atenta, curiosa, altiva y a veces inquisidora mirada de los cónsules británicos. Unos eran comentados de forma detenida y con gran lujo de detalles, otros planteados superficialmente, y algunos tan sólo mencionados de paso; todos ellos, sin embargo, tenían algo de común: ser abordados desde una atalaya privilegiada de observación, con actitud distante y ajena, aunque profundamente interesada al mismo tiempo. Ahora bien, no todos los asuntos revestían la misma importancia para los intereses imperiales que los cónsules representaban, ni tampoco se esperaba de ellos que prestaran similar atención a los distintos acontecimientos que tenían lugar en su distrito. Era precisamente ese sesgo interesado, el de las conveniencias nacionales en juego, el que marcaba las preferencias informativas consulares y, por tanto, el que determinaba el alcance que tiene la serie para cada uno de los temas de que trata.

Las constantes temáticas

«First things first» (las cosas prioritarias, primero) —aconseja el clásico proverbio inglés—, y lo primero, en este caso, se identificaba con la acepción mercantil de la palabra «business». El negocio, los negocios ingleses en Canarias, su conservación y su incremento si era posible: tal era la finalidad última que perseguía la cuidada labor informativa que había sido encomendada a los cónsules. Estos, en consecuencia, no pasaban por alto cualquier aspecto, por muy colateral que fuera, que pudiera interesar a sus compatriotas en sus propósitos de incrementar su participación en los mercados exteriores y de mejorar sus fuentes de abastecimiento. Para ello los cónsules no dudaron en plantearse las preocupaciones de los empresarios británicos que, situados a miles de kilómetros de distancia y viviendo en «otra civilización», desconocían los entresijos del mercado local, por lo que sus informes están plagados de advertencias, consejos y recomendaciones sobre las condiciones en que debían enviar sus productos, las formas que tenían que adoptar en sus transacciones comerciales con Canarias y los requisitos que era preciso reunir para hacer negocios en las islas.

De acuerdo con esa finalidad prioritaria, los informes consulares se detuvieron especialmente en comentar todos los aspectos relacionados con la ac-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

tividad productiva y mercantil. Ésta es la razón por la cual su máximo interés como fuente documental se sitúa en el campo específico de la historia económica. Los datos y comentarios que aportan, bien complementados con el recurso a otras series documentales, pueden ser un buen instrumento para cubrir lagunas en todos los aspectos microeconómicos relacionados con el mercado canario —la oferta y la demanda, la producción y el consumo, los precios—; para perfilar la evolución de las magnitudes macroeconómicas —los niveles de renta y riqueza, sobre todo—; para profundizar en el estudio de los factores de producción —tierra, trabajo y capital—; para matizar cuestiones relacionadas con el dinero y la banca; para captar sensibilidades frente a las políticas fiscales y arancelarías puestas en práctica, y para ampliar, en definitiva, el conocimiento de las estructuras y coyunturas económicas.

Casi todos los informes, sobre todo cuando éstos alcanzan su etapa de madurez, tienen como punto de partida unas consideraciones generales sobre el estado de los negocios en el momento concreto a que se refieren. Se da cuenta así, en una primera y rápida visión que sirve al usuario a modo de introducción, de la coyuntura anual por la que atraviesan las actividades económicas de las islas en comparación a años anteriores. Y en esta labor, se intenta desvelar las claves interpretativas que explican las situaciones de prosperidad, estancamiento o recesión. Surgen, de este modo, los factores que han condicionado la situación del comercio internacional (guerra y paces, mercados y capitales, fletes y precios, alzas y bajas), los acontecimientos nacionales que han incidido en la evolución del mercado canario (revoluciones, políticas gubernamentales, tipos de cambio) y los fenómenos específicamente locales que han contribuido a provocar determinados avances y retrocesos (epidemias y pérdidas de cosechas, expectativas y ansiedades, viejos hábitos y nuevos estímulos).

A continuación los informes entran a analizar de forma más detenida los distintos sectores productivos. Entre ellos, el comercio exterior ocupa siempre el foco de atención preferente. Así, en ninguna memoria anual faltan las noticias relacionadas con la evolución de las importaciones y exportaciones, acompañadas de un abundante material estadístico, no siempre elaborado con criterios homogéneos, pero sí lo suficientemente ilustrativo para observar las tendencias registradas. Además, conforme se avanza en el tiempo las informaciones tienden a concretarse por productos, lo que permite seguir de cerca las alzas y bajas de cada uno de los artículos importados o exportados a lo largo de períodos significativos y la participación que en ellos tiene cada una de las islas o los distintivos países extranjeros. En ocasiones, se añade información detallada sobre los impuestos de aduanas y consumo, los derechos de puerto y navegación y las reglamentaciones oficiales al uso.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Los transportes y las comunicaciones también merecen un tratamiento preferente. En este sentido, se examina en detalle y con bastante continuidad a lo largo de la serie el movimiento de la navegación en aguas canarias y el conjunto de las actividades marítimas, tanto en lo que se refiere al comercio exterior como al cabotaje interinsular. Mayor seguimiento tiene, desde luego, el tráfico de buques entre Canarias y Gran Bretaña y las colonias británicas, algo para lo que los informes constituyen una fuente insustituible desde todos los puntos de vista, llegándose en ocasiones a un nivel de pormenorización digno de un monografía. De igual forma, las memorias incluyen referencias concretas a los medios de transporte interior y al estado de los caminos y las carreteras, informándose de cualquier novedad de progreso o estancamiento que se registrara en este terreno.

Junto al comercio y la navegación, la agricultura constituye el otro gran foco de atención de los informes consulares. No podía ser de otro modo si pretendían dar cuenta de la situación de una economía que, como la canaria, era fundamentalmente agraria y que basaba gran parte de su crecimiento en la producción agrícola destinada a los mercados europeos, y fundamentalmente al británico. Como Samler Brown puntualizó en su informe sobre las condiciones económicas y sociales, «desde que Bethencourt desembarcó en Lanzarote en 1402 y el sometimiento final de Tenerife en 1496, la historia de las Islas Canarias ha sido de interés, principalmente, como reflejo del progreso o retroceso de su agricultura[117]. Y precisamente debido a ese «interés» británico por las cosechas y frutos del Archipiélago, las noticias sobre el sector agrícola son abundantes a lo largo de la serie. Destaca, sobre todo, el espacio dedicado a los cultivos de exportación, de tal modo que la historia de la cochinilla primero, y la del plátano y el tomate luego, puede seguirse a través de las informaciones y comentarios consulares. Pero también se encuentran comentarios sobre los productos agrícolas dedicados al abastecimiento del mercado interior, subrayándose la estrecha relación que guardan sus alzas y bajas con la trayectoria del sector exportador.

En sus análisis sobre la agricultura canaria los cónsules no descuidaron prácticamente ningún aspecto relacionado con la producción y productividad agrarias. Factores de peso como las condiciones climáticas y edafológicas, la estructura de la propiedad de la tierra, los tipos de explotaciones agrarias, los sistemas y técnicas de cultivo, el problema del agua, la articulación entre agricultura y ganadería y el estado de los bosques pueden encontrarse junto a minuciosas descripciones de las distintas zonas agrícolas y las labores que

[117] «Informe sobre las condiciones económicas...», doc. cit., p. 940.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

requería cada uno de los productos cosechados. En ocasiones, también aparecen referencias concretas a los beneficios que generaba un determinado cultivo por unidad de superficie cultivada y al conflicto de intereses que se podía desatar entre propietarios y arrendatarios, o entre cosecheros y exportadores.

Menor tratamiento recibe, en cambio, el sector industrial, indudablemente por su escasa importancia en el conjunto de la actividad económica del Archipiélago. En este apartado, los cónsules encontraron pocas cosas dignas de mención: sólo la información referida a la industria de la seda en La Palma o a la artesanía de los calados en La Orotava tiene una cierta continuidad en el tiempo, mientras que ocasionalmente se da noticia de algunas tentativas de establecer nuevas industrias, que generalmente solían fracasar al no responder a las expectativas creadas. Asimismo, la pesca —otra frustración isleña, por su escaso grado de capitalización— cuenta con esporádicas referencias en varias memorias, además de un informe monográfico dedicado al tema. Por último, los hoteles y la construcción de chalés se convierten también en un tema habitual de análisis cuando se entra en la etapa de irrupción del turismo de élites, ya en el tránsito del siglo XIX al XX.

Sin llegar al análisis pormenorizado que se hace del comercio exterior o de la agricultura, todo lo relacionado con el dinero, la banca y el crédito cuenta con menciones esporádicas que resultan, cuanto menos, interesantes. Sobre todo en la última etapa de la serie, en la «era Croker», se recoge con detenimiento la evolución de los tipos de cambio y las fluctuaciones monetarias relacionadas con el comercio exterior. Los elevados intereses crediticios y el bajo nivel de ahorro disponible están siempre presentes como factores restrictivos del crecimiento económico canario, y tampoco faltan las referencias puntuales al carácter abusivo del sistema tributario, parcialmente compensado —como señalo Brown— por la práctica generalizada de eludir los impuestos.

Con bastante frecuencia las informaciones consulares sobre las distintas actividades económicas van acompañadas de enjundiosos comentarios sobre las prácticas mercantiles que se desarrollan en las islas, ya fueran de naturaleza productiva o especulativa, ya estuvieran relacionadas con aspectos estrictamente comerciales o con el modo de llevar las explotaciones agrícolas. Destaca, en este sentido, las anotaciones sobre la escasez de capitales y la debilidad de las estructuras empresariales canarias y, todavía en mayor medida, la alusión a la falta de espíritu de empresa por parte de los poderes económicos isleños, algo en lo que insistieron prácticamente casi todos los cónsules. En la misma línea discursiva, los informes abundan en críticas hacia los métodos puestos en práctica por agricultores y comerciantes locales, a quienes se consideraba bastante inclinados a las inversiones poco productivas, a la

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

búsqueda del negocio fácil y rápido sin hacer previsiones de futuro y a las prácticas lucrativas en los negocios, lo cual era juzgado —de acuerdo con la ortodoxia liberal británica— como algo deshonesto y, sobre todo, poco inteligente.

El consumo es otro aspecto que puede seguirse de forma privilegiada a través de los informes consulares. Este importante componente de la demanda —a menudo descuidado por la historiografía, debido a la falta de fuentes disponibles— es tratado de forma general al analizar la evolución de los diferentes artículos, y más específicamente en los abultados informes realizados por Gastrell y Ferguson en los años noventa bajo los efectos de la creciente competencia que los productos alemanes hacían al comercio británico. En cualquier caso, estas cuestiones aparecen constantemente asociadas al carácter limitado del mercado canario, condicionado por la escasa capacidad adquisitiva de la mayoría de la población y unos hábitos de consumo muy frugales.

Finalmente, tampoco faltan alusiones a la política económica y a las demandas que los grupos de presión isleños planteaban ante la administración central. Las expectativas de expansión comercial siempre quedan relacionadas con el mantenimiento de la libertad comercial, la disminución de los impuestos, las facilidades a la inversión de capital extranjero y la mejora de la comunicaciones con el exterior. El cónsul Grattan, en su informe sobre la condición del comercio británico en el pasado nos acerca a las constantes presiones ejercidas por los comerciantes ingleses para liberarse de las restricciones que pesaban sobre el comercio con anterioridad al establecimiento de los puertos francos. Posteriormente, la polémica proteccionismo *versus* liberalismo que aparece profusamente recogida en los informes sobre otros distritos españoles deja de tener sentido en Canarias, por lo que los comentarios consulares se centran en evaluar las principales medidas gubernamentales que afectan a determinadas ramas de la producción y el comercio y, al final de la serie, subrayan el incremento de los intercambios del Archipiélago con los mercados peninsulares.

Si es grande el interés que los informes tienen para la historia económica, no es menos la contribución que hacen al campo —más impreciso de contornos, pero no menos necesitado de tratamiento— de la historia social. Es quizás en este terreno donde los comentarios consulares se revelan más novedosos si cabe, al aportar el punto de vista de los ingleses —en ocasiones con conocimientos de causa, otras veces cargado de ideas preconcebidas y estereotipos culturales— sobre la estructura de la sociedad canaria, las actitudes de sus diferentes grupos sociales y los condicionantes socio-mentales que pesaban en el comportamiento colectivo de los isleños.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Sobre la naturaleza y características de la estructura social canaria, hay que leer el conjunto de los informes consulares para descubrir los rasgos que más se enfatizan en ellos; a saber, su carácter desarticulado y dependiente, su débil capacidad para atenuar las profundas diferencias sociales y, en consecuencia, su escaso grado de modernización en comparación a las sociedades europeas de la época. Ello hay que ponerlo en estrecha relación con las pinceladas que se dibujan en varios informes sobre la creciente saturación demográfica de unas islas que, continuamente supeditadas a los avatares del mercado internacional, se veían obligadas a recurrir a la emigración como paliativo del hambre y la miseria que soportaban las clases menos favorecidas de la población.

Más explícitas son las valoraciones consulares sobre el comportamiento de los distintos grupos sociales. Resultan especialmente significativos los comentarios acerca de las actitudes de las clases dominantes canarias, en particular de los terratenientes agrícolas y los comerciantes, sobre quienes los cónsules hacen recaer la mayor parte de las responsabilidades al analizar las causas del atraso económico de las islas. Sin duda, fueron Grattan y Brown los que más duras críticas vertieron sobre estos dos colectivos; el primero no ahorró calificativos al referirse a «la miopía y la avaricia de muchos comerciantes», y el segundo abundó en el papel histórico que habían desempeñado los terratenientes canarios en la reproducción de la pobreza de las islas, destacando «la extravagancia y el despilfarro» que caracterizó a este grupo social durante las épocas de «vacas gordas»[118]. Parecidos o similares comentarios también pueden encontrarse en los informes de Dundas, Harford y Ferguson, así como en los de Croker para el último período que cubre la serie.

La condición social de las clases trabajadoras también recibe tratamiento detenido. El «Informe del cónsul Grattan sobre la condición de las clases trabajadoras en las Islas Canarias», elaborado en 1872, y la parte que Brown dedica a «La situación laboral» en su informe de 1892, constituye las referencias inmediatas para una primera aproximación al tema, aunque tampoco debe descuidarse la consulta del resto del informe Brown y de las memorias anuales, donde pueden encontrarse comentarios puntuales referidos al mundo del trabajo en general y al trabajo campesino en especial. Las valoraciones sobre el trabajador canario en ocasiones se revelan contradictorias, depen-

[118] Los comentarios del primero sobre «el modo egoísta de comerciar» pueden encontrarse en el «Informe del cónsul Grattan sobre el comercio de las Islas Canarias durante los años 1870-71», p. 109, así como en el «Informe del cónsul Grattan sobre la situación del comercio británico...», doc. cit., pp. 143-144 y passim. Para el análisis de Brown, vid. «Informe sobre las condiciones económicas...», doc. cit., pp. 945-947 y 954.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

diendo de la experiencia personal y del grado de sensibilidad social de los distintos cónsules, pero todos ellos destacan la escasa cualificación laboral, los bajos salarios de la mano de obra, las duras condiciones de trabajo y de vida, la ausencia de espíritu vindicativo y el apego a la tradición como rasgos más característicos de la población trabajadora.

Frente a las escasas luces que caracteriza a las clases dominantes canarias y la pobreza en que vive la mayoría de la población, los informes consulares oponen el papel desempeñado por los extranjeros en la sociedad isleña. A ellos, y particularmente a los británicos, quedan asociadas siempre las empresas con visión de futuro, las actitudes más abiertas a la modernización y los esfuerzos más decididos en la creación de empleo y riqueza, comentarios que —para ilustrar mejor la condición «superior» de los súbditos del Imperio— se entrecruzan con una clara conciencia del dominio incuestionable que ejercían los capitales del Reino Unido en las islas. Menor atención se le presta, en cambio, a las minorías marginadas, por ejemplo a presos, mendigos y vagabundos, a los que Brown dedica pequeños apartados en su informe. Las mayorías tradicionalmente olvidadas por la historia, en especial las mujeres, cuentan con algunas observaciones sumamente interesantes en varios informes, referidas por lo general a sus condiciones laborales o a la escasa consideración social que recibían, sobre todo por parte de las clases bajas.

Por encima de los aspectos ya clásicos sobre la estructura de la sociedad y los grupos sociales, los nuevos temas de la historia social también encontrarán algunas referencias en los informes consulares. La alimentación, la salud, la vivienda y la educación son aspectos que generalmente se abordan en paralelo con la condición de las clases trabajadoras, pues son ellas las que padecían los efectos del gran déficit de políticas sociales. El deterioro del medio ambiente como consecuencia del proceso de desforestación y la degradación de la arquitectura doméstica tampoco pasan desapercibidos a los ojos de algunos observadores. Y de igual de forma, alguna anotación aislada puede encontrarse sobre la religiosidad y el trato dispensado por los canarios a animales, enfermos y visitantes, y en mayor medida, sus actitudes hacia lo foráneo y los foráneos.

Esto nos lleva a considerar el último de los terrenos de la historia para el que puede ser sumamente útil recurrir a los informes consulares: el de mentalidades colectivas, ese campo complejo y hetéreo de las «prisiones de *longue durée*» —por ejemplar la expresión de Braudel— y, por tanto, horizonte privilegiado para indagar en los componentes socio-culturales de lo que ha dado en llamarse «identidad» canaria. Porque es justamente en ese plano referido a las pautas de comportamiento y las actitudes mentales, en el de las resistencias al cambio en suma, donde confluyen muchas de las observaciones que se hacen en los informes sobre el carácter y el estilo de vida de los

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

canarios. Es cierto que cuando nos acercamos a esta dimensión se nota más el efecto contaminante de esa visión del mundo netamente anglófila que traen consigo los cónsules y que invariablemente proyectan sobre las realidades observadas; pero tampoco es menos cierto que es justamente aquí, tamizando adecuadamente los juicios, donde podemos encontrar las reseñas más significativas de la imagen que los canarios proyectaron como pueblo hacia el exterior a lo largo del siglo XIX y comienzos del XX.

Por el contrario, el interés de los informes consulares como fuente para el estudio de la historia política es bastante menor. No falta algún que otro comentario referido a las instituciones isleñas, a determinados acontecimientos políticos y, sobre todo, a las relaciones de Canarias con el gobierno central, pero éstos sirven más de complemento a la descripción de la situación económica y social que como análisis de las estructuras de poder. Las razones de esta «laguna» son obvias. Para empezar, las propias instrucciones recibidas por los cónsules sobre los asuntos que debían abordar en sus informes excluían expresamente los comentarios políticos, que quedaban reservados a los despachos oficiales canalizados a través de la Embajada en Madrid[119]. Además, por lo general los ingleses se despreocuparon de los avatares de la política local siempre que las decisiones adoptadas no afectaran a sus pujantes negocios, por lo que se limitaron a ejercer presión en el proceso de toma de decisiones por la vía de las influencias sociales. Los informes, en consecuencia, contienen pocas alusiones a la azarosa vida política del Archipiélago, y quizás como paradigma de ese escaso interés por lo político baste señalar que para nada se menciona el pleito insular, problema candente a lo largo de todo este período.

Evidentemente, los centros de atención que inspiraron las informaciones consulares evolucionaron a lo largo del tiempo, en la misma medida que evolucionó la propia sociedad isleña. Por ello es preciso dar un paso más en el análisis de contenidos y referirse expresamente al perfil dibujado por las preocupaciones coyunturales en clave de secuencia temporal.

La evolución de las realidades observadas

Los sesenta años que cubren los informes impresos coinciden con el período en que Canarias entró de lleno en la contemporaneidad. De acuerdo con esa tendencia universal a nacionalizar las edades de la historia, ya es fre-

[119] Vid. SÁNCHEZ ALBORNOZ, N.: art. cit., p. 251.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

cuente señalar el año de 1852 —el del reconocimiento pleno del hecho diferencial canario— como punto de partida de un proceso de «crecimiento económico moderno» que, después de un largo período de incubación, sólo alcanzó su madurez a partir de la década de 1880 y sobre el que se impuso un obligado paréntesis a raíz del estallido de la Primera Guerra Mundial en 1914. Ese proceso estuvo estrechamente vinculado a la consolidación del capitalismo en Europa y a la articulación de una intrincada red de relaciones desiguales a escala planetaria: el sistema de «economía-mundo», al que Canarias se incorporó de forma activa a partir de su conversión en importante punto de apoyo de la expansión colonial europea. El lapso temporal que abarcan los informes no puede ser, por tanto, más oportuno para profundizar en los cambios que se produjeron en las islas en esa etapa crucial de su Historia, en la que se ponen las bases de su definitiva configuración como una sociedad capitalista[120].

Durante los primeros años, los informes dan cuenta de un estado de cosas que puede ser definido como el típico de una etapa de transición, a medio camino entre la vieja crisis que no acaba y las nuevas esperanzas que no cuajan. Los síntomas de declive se aprecian al aludir a la caída del comercio de vinos, orchilla y barrilla, unos productos que fueron languideciendo hasta su casi total desaparición y cuyo seguimiento puede hacerse con cierto detenimiento a través de los informes de Murray y Grattan, sobre todo en el de éste último dedicado a la situación del comercio británico en el pasado. Las renovadas ilusiones, por otra parte, se depositan en los beneficios que a medio y largo plazo traería consigo el establecimiento de los puertos francos y, sobre todo, en la mayor importancia que iba adquiriendo la grana de la cochinilla, cuyas exportaciones se incrementaban de forma considerable año tras año. Será precisamente el auge de la cochinilla el que determine el aparcamiento de las preocupaciones de antaño y el comienzo de una fase de prosperidad, coincidiendo con la etapa de Grattan al frente del Consulado.

La prosperidad, sin embargo, fue efímera, como bien muestran los informes consulares de los años sesenta, que dibujan claramente una trayectoria que

---

[120] Para una caracterización general del período, cf. MORALES LEZCANO, V.: «Esbozo de Canarias en la edad contemporánea (1850-1936)», en *Historia General de las Islas Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria, 1977, pp. 292-298; BRITO GONZÁLEZ, O.: «Dinámica de la economía canaria contemporánea», en NUEZ CABALLERO, S. de la, dir.: *Noticias de la Historia de Canarias*, tomo III, pp. 37-64; NOREÑA SALTO, M. T.: «Sociedad y política», ibid., pp. 66-84; MACÍAS HERNÁNDEZ, A.: «Algunas consideraciones...», art. cit., y MILLARES CANTERO, A.: «Canarias en la edad contemporánea», en *Historia de los pueblos de España. Tierras fronterizas (1): Andalucía, Canarias*, Barcelona, 1984, pp. 342-372.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

evoluciona del entusiasmo inicial a la decepción manifiesta. En su primer informe, Grattan se mostró «gratamente» sorprendido por la buenas expectativas de progreso material que se advertían en Canarias, destacando el esfuerzo que se estaba realizando en el campo de las obras públicas. No obstante, el Cónsul se desilusionó pronto y su primera actitud optimista se transformó en puro escepticismo, al constatar que toda posibilidad de desarrollo económico tropezaba continuamente con la «desidia» y falta de iniciativa isleñas. Esta línea discursiva se irá incrementado a medida que se avanza en fechas para culminar a comienzos de los años setenta, cuando el pesimismo impregna casi todos los comentarios consulares sobre la situación económica y social de las islas.

La experiencia vivida con la cochinilla será el gran paradigma en que se sustente esta percepción pesimista de la realidad canaria. La fiebre de inversiones desatada al amparo de este producto de exportación fue criticada abiertamente por Grattan, quien mostró su preocupación por el abandono a que eran sometidos el resto de los cultivos, advirtiendo que «...esta dependencia del éxito continuado de una sola rama de la agricultura podría llevar consigo mucha angustia en el caso de que se descubriese un proceso químico que superara este tinte, actualmente sin rival»[121]. El Cónsul, además de profético, se mostró sensible ante las consecuencias sociales de la desmesurada especulación que generaba la grana, centrando sus observaciones sobre la disminución del poder adquisitivo de las clases trabajadoras y el problema del abastecimiento de agua a las ciudades. La especial preocupación de Grattan por la cochinilla le llevará a redactar un informe monográfico sobre su cultivo, que constituye, sin duda, un estudio etnohistórico de gran valor para la recuperación de unos usos campesinos perdidos, algo que ya sólo recuerdan los más viejos lugareños de las zonas rurales donde el insecto del nopal pervivió de forma residual después de su desaparición como producto rentable.

Los últimos informes de Grattan y las memorias de los vicecónsules Wetherell, Topham y Edwards durante el tiempo en que el Consulado estuvo vacante tienen como principales preocupaciones la depresión generalizada y los intentos de buscar alternativas. Es la época en que abundan los comentarios sobre las posibilidades futuras del tabaco y en menor medida del azúcar como productos de exportación, con desiguales valoraciones entre Grattan, que se muestra completamente escéptico, y los vicecónsules Topham, Laremuth y Miller, que albergaban mayores esperanzas. En cualquier caso, ni siquiera éstas servían para compensar el tono pesimista que traslucían los in-

[121] «Informe del cónsul Sr. Grattan sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1867», p. 60.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

formes, a menudo salpicados de continuas lamentaciones sobre las oportunidades desaprovechadas durante la anterior etapa de esplendor.

El desasosiego siguió marcando el pulso vital del Archipiélago y de los informes consulares durante la etapa de Dundas, y aún durante los primeros años del mandato de Dupuis. El primero de ellos profundizó en las argumentaciones de Grattan al referirse a la casuística explicativa del atraso económico de las islas. Así, la falta de «energía»y espíritu emprendedor de los canarios, el peso de la tradición y la no adopción de las modernas técnicas de producción siguieron presidiendo todos los análisis sobre la crisis. En medio de ésta, tres preocupaciones centraron la atención de los cónsules: las tentativas de reconversión de la economía canaria basadas en el tabaco y la caña de azúcar; las deficiencias de las comunicaciones con Europa, que impedían aprovechar a fondo las posibilidades de las franquicias, y las consecuencias sociales de la depresión, es decir, la extensión de la miseria a amplias capas de la población.

El discurso «anti-apatía» isleña de Grattan, primero, y de Dundas y Dupuis luego, respondía a una realidad objetiva, aunque tampoco era desinteresado. Tal percepción entroncaba directamente con las aspiraciones británicas de obtener mayores facilidades al establecimiento de negocios extranjeros, un punto en el que los cónsules insistieron, apuntándolo como remedio para superar la grave crisis por la que Canarias atravesaba en ese momento. A buen seguro que este planteamiento influyó en la presión ejercida por la burguesía local para demandar del Estado las infraestructuras necesarias que permitieran aprovechar la renta de situación canaria al amparo de la fase de expansión imperialista que ya se vislumbrara en el horizonte inmediato. Y en efecto, cuando tal expansión se hizo efectiva, Canarias comenzó a recuperarse del «crack» de la cochinilla, y de forma inmediata inicío el despegue de su «crecimiento económico moderno».

A través de los informes de Dupuis puede seguirse la recuperación económica de los años ochenta. Esta quedó confirmada en el tramo final de la década, cuando Canarias comenzó a popularizarse entre los europeos como estación carbonera para la navegación atlántica y centro de descanso para turistas y enfermos. Paralelamente, fue preciso experimentar la inviabilidad del «modelo cubano» basado en el tabaco y el azúcar y, al amparo de las crecientes comunicaciones con Europa, descubrir las grandes posibilidades de la producción hortofrutícola. Las primeras referencias al creciente papel que adquiría la nueva «tríada» exportadora —plátanos, tomates y papas— datan de 1885, y desde entonces el negocio frutero se convirtió en unos de los ejes vertebradores de las preocupaciones consulares.

La reactivación económica, sin embargo, no se produjo de forma pareja en todas las islas. Llegó primero a Gran Canaria, donde ya desde 1882 se

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

apreciaron síntomas de notable mejoría a partir de la construcción del Puerto de La Luz, el cual garantizó la conquista de la hegemonía comercial para la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria a corto plazo. En Tenerife, en cambio, la crisis no tocó fondo hasta 1886, año en que todavía se dejaron sentir los efectos de la crisis de la grana. Cuando las nuevas alternativas cuajaron, La Palma se incorporó a la tendencia expansiva registrada en las islas centrales. No ocurrió lo mismo con Gomera, Hierro, Lanzarote y Fuenteventura, islas que redujeron drásticamente su importancia comercial tras el colapso del comercio de la cochinilla.

El salto decisivo a la nueva fase de prosperidad tuvo lugar durante los años noventa. Los exhaustivos informes consulares de esta década dieron cuenta de un proceso contradictorio, de cambio y pervivencias al mismo tiempo, y cuya resultante final parecía ser la configuración de una sociedad dispar que entraba en la senda de la modernidad manteniendo claros componentes de atraso. Así, la revalorización estratégica de las islas, la creciente afluencia de visitantes, la mejora de las comunicaciones con el exterior, la puesta en marcha de los servicios públicos modernos y la extensión de los nuevos cultivos de exportación fueron fenómenos paralelos al mantenimiento de las estructuras agrarias tradicionales, los altos índices de analfabetismo de la población, la precariedad de la mano de obra y la persistencia de la emigración.

Reflejo de esa dualidad de realidades contrapuestas es el informe misceláneo sobre las condiciones económicas. sociales y laborales redactado por Samler Brown en el momento que Canarias entraba de lleno en su nuevo ciclo expansivo. Como su propio autor indicó, esta memoria constituye un «punto de referencia no sólo útil, sino imprescindible» para el diagnóstico de las causas que motivaron la prosperidad de las islas a finales del siglo XIX y, al mismo tiempo, una pieza sumamente interesante para acercarse a las inercias que actúan en la larga duración de la Historia. Después de hacer un recorrido sumario por las distintas etapas de la evolución económica del Archipiélago, Brown asocia el resurgimiento comercial registrado a partir de 1884-85 a la doble función de las islas como puerto de escala en el Atlántico oriental y centro abastecedor de productos hortofrutícolas tempraneros, y unido a ello, describe la creciente afluencia de capitales, técnicas y turistas extranjeros. Pero lejos de detenerse en los fenómenos exógenos, profundiza en las repercusiones internas de tales procesos, en el comportamiento de los diferentes grupos y en los grandes problemas sociales que van a presidir la vida del Archipiélago durante toda la etapa de «crecimiento económico moderno».

Junto a la dinámica interna de cambios y pervivencias, el incremento de la participación alemana en el comercio de Canarias constituyó otra de las

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

preocupaciones fundamentales de esta etapa. El tema, estrechamente vinculado a la mayor pluralidad de la economía mundial en la era del imperialismo y la pérdida de la supremacía inglesa en el terreno industrial, fue objeto de alguna referencia puntual desde mediados de los años ochenta, pero comenzó a analizarse de forma sistemática en la década siguiente. Los informes de Gastrell, Ferguson y Maclean se extienden en amplias consideraciones sobre el particular. En ocasiones sus comentarios sobrepasan en interés el estricto marco local, pero a menudo se entremezclan con puntuales observaciones sobre las formas, gustos y hábitos de los consumidores isleños, proporcionándonos además una detallada descripción de la evolución de los distintos productos importados y de la competencia desatada entre ingleses y alemanes por hacerse con el control del mercado canario.

La creciente prosperidad de las islas no se vio alterada hasta la coyuntura finisecular derivada del desastre del 98. Según los informes consulares, la sangría de hombres y de recursos monetarios que sufrieron las islas como consecuencia de la Guerra de Cuba y la sucesión de una serie de malas cosechas que dieron al traste con las expectativas exportadoras fueron las causas principales de la recesión económica que tuvo lugar en el Archipiélago durante el trienio 1896-1898. Para Swanston, ninguna otra parte del Estado había sufrido tan intensamente las consecuencias socio-económicas de la crisis colonial como Gran Canaria, debido al drenaje de población para el ejército español, a sus efectos sobre el tipo de cambio y a la consiguiente reducción de las importaciones, aunque tampoco dejó de reconocer que el comercio británico prosiguió su desarrollo en clave de progreso constante como consecuencia del incremento de las actividades portuarias.

Una vez finalizada la Guerra de Cuba, la recuperación económica fue inmediata y desde 1899 se entró en fase de prosperidad sostenida hasta prácticamente el estadillo de la Gran Guerra en 1914, coincidiendo con la era «Croker» al frente del Consulado. Ello no impidió que éste consignara en sus informes la irrupción de pequeñas coyunturas de estancamiento o recesión en el volumen de los negocios de las islas, más notorias y prolongadas en Tenerife que en Gran Canaria, casi siempre en función de los avatares del comercio internacional (la Guerra de los Boers, en 1900; el estancamiento financiero de Europa, en 1906-1907, y la depresión del comercio marítimo alemán, en 1908) y de la incidencia de las variaciones de los tipos de cambio (con tendencia al fortalecimiento de la peseta durante todo el período). Tampoco estuvieron ausentes de estos pequeños baches los factores estrictamente locales, como la irrupción de algún que otro brote de epidemia (en 1908) y, en general, los efectos perturbadores de la lucha que se desató entre los grupos de presión canarios por hacerse con el control del arriendo de los puertos francos (1900-1901 y 1906-1907).

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Al margen de los ritmos de la coyuntura, los informes subrayaron la dinámica de progreso como nota característica de la situación de Canarias durante la primera década del siglo XX. Como componentes esenciales del crecimiento económico, Croker siguió aludiendo al incremento del tráfico marítimo y la creciente afluencia de turistas, aunque también destacó un factor específico de la nueva centuria: el importante proceso de capitalización agraria que se desarrolló en torno a la agricultura de exportación. En efecto, con el nuevo aumento de la demanda de plátanos y tomates en los mercados europeos se desató una nueva fiebre de inversiones en el campo canario. El acondicionamiento de laderas y barrancos, la captación de nuevas fuentes de suministro de agua, la realización de obras para la canalización del riego y la aplicación de los abonos artificiales supuso un enorme esfuerzo de movilización de recursos que, según el Cónsul, repercutió de inmediato en el incremento del valor de la tierra y la demanda de trabajo, provocando efectos positivos en todos los sectores económicos y capas sociales.

Sin embargo, junto a esta visión optimista del progreso también se expresó otra percepción del crecimiento como generador de desequilibrios económicos y desigualdades sociales. La extensión de la superficie destinada a los cultivos de exportación se hizo en detrimento de los productos destinados al abastecimiento del mercado local en un momento de vertiginoso crecimiento de la demanda, lo que ocasionó el encarecimiento del coste de la vida. Esta circunstancia, unida a la puesta en práctica de tendencias especulativas en los tipos de cambio y en el mercado de consumo y al mantenimiento de los bajos salarios, provocó la disminución del poder adquisitivo de la mayoría de la población. En esta línea de reflexiones, ya en 1906 Croker observó que «las islas han pasado de ser un lugar relativamente barato para vivir a convertirse gradualmente durante los últimos años en un sitio excesivamente caro»[122]. Poco tiempo después, Swanston señalaba que «aunque son pocos los casos de auténtica miseria, por todas partes son evidentes el ahorro y las restricciones»[123]. Y en 1913, momento álgido de la prosperidad, el vicecónsul en la Orotava anotaba que ésta se había limitado «casi totalmente a los propietarios y arrendatarios de tierras», mientras que «las demás clases han padecido el gran aumento del coste de alimentos corrientes, como papas del país, maíz, higos y otras frutas»[124].

122 «Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1906», p. 695.
123 «Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1909», p. 785.
124 «Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1913», p. 895.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Las limitaciones de un crecimiento excesivamente supeditado a los flujos de la demanda externa se pusieron de manifiesto al sobrevenir la Gran Guerra de 1914-1918. La interrupción de la serie nos ha privado de seguir al detalle la percepción inglesa de una coyuntura de especial dramatismo para el Archipiélago, pero el informe de 1914 es revelador al respecto. El impacto del conflicto fue inmediato, determinando la paralización del comercio de frutas y del abastecimiento de carbón, lo que hizo disparar los precios y reducir drásticamente la demanda de empleo. Toda ilusión de mantenimiento de la prosperidad de los negocios se desvaneció por completo y la alarma se generalizó entre una población que al margen de rezar para que el conflicto cesara —como apuntó el Cónsul—, empezó a forjarse una memoria colectiva que desde entonces asoció la guerra en el mundo con el hambre en Canarias. Sin duda, tenía razón Croker al señalar que con el estallido de la contienda «seguramente en el mundo neutral hubo pocos puertos tan afectados por ésta como estas islas»[125].

En síntesis, la evolución de las realidades observadas por los cónsules entre 1845 y 1914 describe la sinuosa trayectoria seguida por una sociedad en proceso de cambio hacia la configuración de sus perfiles contemporáneos. En ese proceso, el dominio aristocrático fue cediendo terreno ante el mayor empuje burgués y los sectores económicos tradicionales perdieron peso específico ante la irrupción de una agricultura especializada y la creación de una vasta red de servicios. Al pasar de una a otra situación, Canarias dio un salto considerable hacia la modernidad en todos los aspectos, como bien subrayaron los cónsules, si bien mantuvo claros síntomas de atraso y, desde luego, para nada se desprendió de su «sino» histórico, caracterizado por la fragilidad interna y la dependencia externa, asociadas en gran medida a su propia condición insular.

IV
LA EDICION DE LOS INFORMES CONSULARES

Es obligado concluir este estudio dejando constancia de los criterios generales que han sido observados en la presente edición. Conviene aclarar de entrada que los *Informes Consulares Británicos sobre Canarias* no es un facsímil, sino la versión de una serie de documentos que han sido traducidos del inglés al castellano y adaptados en su forma de presentación editorial. En consecuencia, aunque se haya procurado respetar al máximo el contenido y la for-

[125] «Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1914», p. 907.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ma de los *Consular Reports* impresos en los *Parliamentary Papers*, el resultado alcanzado no puede recoger fielmente todos los elementos y matices de la edición original. Teniendo en cuenta este fundamento básico para comprender la naturaleza del producto final que el lector tiene en sus manos, tres aspectos concretos merecen las debidas puntualizaciones: la compilación y presentación del *corpus* documental, la traducción y la elaboración de los índices.

1. LA COMPILACION Y PRESENTACION DEL *CORPUS* DOCUMENTAL

La recopilación de los documentos originales constituyó la primera etapa del proyecto editorial. Ciertamente, no resultó difícil acometer esta labor puramente archivística. Gracias a la excelente iniciativa del Servicio de Estudios del Banco de España de reproducir en microfilm los informes consulares de todos los distritos españoles, los relativos al Archipiélago estaban fácilmente localizables en Madrid[126]. No obstante, una vez compulsados los fondos de dicha Biblioteca con el inventario elaborado por Sánchez Albornoz fue preciso acudir a Londres para completar las lagunas detectadas y proceder a la verificación completa de la serie[127]. La doble vía seguida ha permitido que la presente edición recoja la totalidad de los documentos sobre Canarias que fueron publicados en los *Accounts & Papers* del Parlamento británico entre 1854 y 1916.

Al margen de la colección que nos ocupa, otras informaciones consulares han sido objeto de publicación por departamentos ministeriales del Reino Unido de forma esporádica. Con anterioridad al inicio de la serie, unas escasas y breves referencias sobre las islas aparecen recogidas en algunas memorias generales sobre el servicio consular británico, las cuales también figuran impresas en los *Parliamentary Papers*[128]. Con posterioridad a la Gran Gue-

[126] Agradecemos profundamente la desinteresada colaboración que nos prestó el Director y todo el pesonal de la Biblioteca del Banco de España en las tareas de recopilación. Sin su inestimable ayuda, el trabajo se hubiera disparado en sus costes y dilatado en el tiempo.

[127] Entre las lagunas detectadas a partir de los índices de la documentación depositada en la Biblioteca del Banco de España, figuran los informes anuales correspondientes a 1875, 1876, 1884, 1885, 1886, 1889, 1891, 1892 y los dos de 1877 sobre la miseria y la pesca, todos ellos referenciados por Sánchez Albornoz en su inventario, en el que, a su vez, no aparece el informe de 1864. Todo esto hizo aconsejable la consulta de la colección original al completo, depositada en la *British Library*.

[128] Vid., p.e., «Consular Agents: A Report of British Ships and their Tonnage...», P.P., 1830, vol. XXI, p. 34; y «Consular Agents: Canary Islands», P.P., 1838, XLVII, p. 309.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

rra, el *Foreign Office* publicó un informe misceláneo de carácter descriptivo sobre Canarias utilizando datos bibliográficos y los últimos informes consulares redactados por Croker[129]. El *Department of Overseas Trade*, por su parte, inició en los años veinte la publicación de los *Overseas Trade Reports* en los que figuran tres informes específicos sobre el Archipiélago[130]. Como quiera que tanto unos como otros no forman parte de los informes consulares que se publicaron con regularidad entre 1854 y 1916, no hemos estimado adecuado introducirlos en la presente edición a fin de mantener la homogeneidad de la serie.

La estructura original de la colección ha sido respetada en la presente edición, de tal modo que su presentación formal parte de la triple distinción entre «resúmenes», «informes comerciales» y «series anuales». Como durante las dos primeras épocas (la de los *Abstracts*, primero, y la de los *Commercial Reports* o *Reports*, luego) no hubo una diferenciación clara entre informes ordinarios y extraordinarios, éstos siguen una ordenación estrictamente cronológica. A partir de la tercera época, en cambio, los documentos se han colocado siguiendo los criterios de la edición inglesa de la *Annual Series*, es decir, separando los informes anuales de los misceláneos, razón por la cual estos últimos figuran al final de los primeros pese a haber sido elaborados con anterioridad a los que inmediatamente les preceden. Igualmente, también se ha procurado seguir al máximo la división de epígrafes y subepígrafes observada en los originales, si bien aquí nos hemos concedido alguna licencia para introducir unos pocos apartados que habían sido omitidos en la edición inglesa, bien fuera por descuido o por error de impresión[131].

En lo que atañe a la presentación formal del *corpus* documental, resta por hacer un par de aclaraciones menores. La primera es que el lector observará cómo a partir del informe de 1885 algunos párrafos se introducen con una palabra o grupo de palabras que figuren en letra cursiva y negrilla. Estas entradillas corresponden a las anotaciones que se situaban en los márgenes del texto de la edición original a modo de guía pormenorizada de contenidos. Evidentemente, este detalle editorial ha sido preciso adaptarlo formalmente,

---

[129] «Canary Islands», *Foreign Office Historical Section*, núm. 130, Londres, 1919.

[130] DEPARTAMENT OF OVERSEAS TRADE: *Report on the Trade and Economic Conditions of the Canary Islands*, by T. J. Morris, Londres, 1921; *Report on the Trade and Economic Conditions in the Canary Islands*, by P. Helyar, Londres, 1927; y *Economic Conditions in the Canary Islands*. Report by J. P. Trant. Londres. 1931.

[131] Por ejemplo, algunos informes consulares recogen el epígrafe de «Importaciones» pero no el de «Exportaciones», o viceversa, dentro del apartado destinado al «Comercio». Estas pequeñas omisiones del original han sido añadidas en la presente edición.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

sobre todo con el fin de que el texto gane en homogeneidad a lo largo de toda la serie, puesto que no todos los informes los traían incorporados. La última precisión es que tampoco se incluyen en esta edición todas las portadas y mapas que se situaban al comienzo de cada informe a partir de la aparición de las series anuales, aunque se reproduce una muestra de ella a modo de ilustración.

2. LA TRADUCCION

Las labores de traducción han sido realizadas por un equipo de profesores de la Escuela Universitaria de Traductores e Intérpretes de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Se trataba del primer encargo serio que llegaba a dicha Escuela desde su creación y, desde luego, en principio el trabajo parecía arduo, con sus 749 apretadas páginas, y bastante complejo, sobre todo por su estilo literario, que incluía algunos tecnicismos y giros y expresiones ya en desuso. Sin embargo, dado el interés de la obra, la sección de inglés estimó que el esfuerzo merecía la pena y aceptó el reto. «El hecho cierto» —confesaban los traductores al valorar su experiencia— «es que empezamos a traducir, entre otras razones, para enseñar, y terminamos aprendiendo cosas muy interesantes»[132]. Destacaban, al respecto, que el vicecónsul Ferguson apuntara en 1897 que una «excelente inversión» era el establecimiento de «un buen colegio o internado de corte inglés», (afiliado) «a alguna de las grandes escuelas nacionales, con el fin de ofrecer cursos conversacionales en todas las lenguas comerciales modernas: español, francés, portugués, alemán y árabe»[133]. Ésta era, precisamente, la idea que impulsó, casi un siglo después, la creación de la propia Escuela Universitaria de Traductores e Intérpretes. Y realmente, fue preciso que ésta naciera para que los informes consulares británicos sobre Canarias se tradujeran al castellano.

Al ser una obra realizada por distintos autores, era más factible de ser traducida en equipo. El criterio seguido por los traductores fue proceder a una división del trabajo en función de los cónsules que habían elaborado los informes. Con este sistema se pretendió garantizar el tratamiento homogéneo de los diferentes estilos individuales y respetar la coherencia global de la obra, aunque ello implicara un reparto desigual en la asignación de las tareas de tra-

[132] Este apartado ha sido elaborado a partir de una nota redactada al efecto por los propios traductores. Agradecemos a todos ellos su entusiasta colaboración.

[133] Vid. infra «Informe sobre el comercio de Las Palmas durante el año 1846», p. 504.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ducción. De esta forma, Margaret Hart se encargó de traducir a Murray, Grattan, Harford y los dos informes misceláneos; Karina Socorro Trujillo a Dundas, Gastrell, Maclean y los vicecónsules Wetherell, Edwards y Topham; Isabel Pascua Febles a Dupuis; Virgilio Moya Jiménez a Ferguson, y Ana Luisa Peñate Soares a Croker. En cualquier caso, después de las labores individuales de cada traductor, la primera versión fue sometida a un riguroso proceso de revisión, lo cual ha servido para unificar al máximo su estilo literario.

La principal dificultad que planteó la traducción fue la necesaria adaptación del lenguaje de la época a los usos lingüísticos hoy en vigor. Como norma general, se adoptó el principio de intentar resolver todos los problemas que pudieran surgir en este terreno por la vía del equilibrio. Como quiera que el traductor tiene tantas obligaciones con el autor como con el lector, se procuró guardar la máxima fidelidad al texto, aunque facilitando su compresión. En la práctica, esto implicó un esfuerzo para combinar adecuadamente el mantenimiento del estilo con la transmisión del sentido. Cuando el estilo original del texto pudo ser respetado sin hacer incomprensible su lectura, siempre se optó por mantenerlo, pero en el caso de flagrante contradicción entre ambos, los traductores se inclinaron por comunicar al lector el sentido del texto en detrimento de su estilo.

Además de esta consideración general, hay que explicar otras decisiones concretas que se tomaron durante el proceso de traducción. Así, las monedas, pesas y medidas no se han convertido a sus equivalentes españoles. Se optó, al respecto, por lo que en traductología se llama una «transferencia», de tal forma que el lector se encontrará a menudo con palabras como «penique», «chelín», «pinta», «yarda», «libra», «acre», etc. Dos motivos llevaron a esta elección; de una parte, se trata de una obra especializada, de unos documentos que servirán como fuente histórica, y no de un trabajo de divulgación, por lo que conviene respetar al máximo el lenguaje técnico empleado; de la otra, muchos de los informes incluyen cuadros de las equivalencias vigentes en la época en que fueron escritos, por lo que el usuario podrá efectuar las conversiones que precise a partir del propio texto. Idéntica decisión se tomó con las temperaturas, siempre expresadas en grado fahrenheit a lo largo de la obra, otro aspecto que revela el esfuerzo de los cónsules para adaptarse a las necesidades de los destinatarios de sus informes.

Ciertos topónimos y expresiones geográficas plantearon algunos problemas de fácil solución. Se observará, en primer lugar, que donde dice «España» debe decir «la Península». No se trata de ninguna confusión de los traductores, sino de la transcripción exacta de los documentos originales, que unas veces hacen referencia a la Península con la palabra «Spain» y otras —las menos— con el sintagma «the Peninsula». El cónsul Croker, en particular, a menudo obvia una

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

y otra fórmula y emplea la expresión «la madre patria». Lo mismo puede decirse de la ya corriente confusión entre «Inglaterra» y «Gran Bretaña», en la que también incurrían los propios cónsules británicos. Por otra parte, algunos topónimos figuraban erróneamente escritos en la edición original, de tal forma que de vez en cuando aparecía «Cauzarote» por «Lanzarote» o «Arquaniquin» por «Arguineguín». En este caso, sí se ha procedido a su corrección, al entender que los fallos obedecían, sobre todo, al proceso de transcripción que sufrían los originales en Londres antes de ser impresos.

Por lo que a los nombres comunes se refiere, también es preciso hacer algunas aclaraciones. Palabras como «zeguias» (por «acequias») y «chierne» o «cherna» (por «cherne») se dejaron tal y como figuraban en el original, al considerar que los autores de los informes las escribían de oído, como si en aquellos tiempos sólo existiera el verbo y no los diccionarios. Otras, en cambio, como «gofia» (por «gofio») o «garabanza» (por «garbanza»), que en otras partes del texto aparecían bien escritas, han sido debidamente corregidas en la traducción, en aplicación del mismo criterio expuesto al analizar el caso de los topónimos. Cuando había dudas razonadas en cuanto a si el error era debido a la escritura del autor o a los fallos de la transcripción efectuada en Londres, se optó por respetar la expresión original, haciéndolo constar debidamente en el texto con la aclaración «(sic)». Por último, la versión castellana ha conservado el entrecomillado que los cónsules aplicaron a algunas palabras de uso particular en Canarias, como «gofio» o «mago».

En otro orden de cosas, es obligado aclarar que no se han traducido todos los escritos de remisión que se acompañan a los informes consulares. En la mayoría de los casos, se trata de oficios de carácter meramente formal y, por tanto, carentes de interés a los fines de la presente edición, estimándose innecesaria su transcripción. Su texto, a partir de la aparición de la series anuales, quedó unificado de la siguiente forma:

> «My Lord,
>
> I HAVE the honour to forward to your Lordship, herewith enclosed, the annual report on the trade and commerce of this Consular district for the year.....
>
> I have, &c.»[134]

Otras veces —las menos— este tipo de escritos contenían una síntesis de los principales contenidos del informe o algunas aclaraciones puntuales so-

[134] «Report on the Trade and Commerce of the Canary Islands», P.P., 1887, vol. LXXXVI, núm. 148, p. 1.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

bre su procreso de elaboración. En este caso sí se han traducido, habiéndose incorporado al *corpus* documental en el lugar de su ubicación original: al comienzo de la memoria de referencia.

3. LOS INDICES

Si cualquier libro requiere índices, una obra de consulta como ésta no podía prescindir de ellos en modo alguno. En esta dirección, la densidad y el volumen del *corpus* documental han exigido un esfuerzo descomunal de sistematización con el fin de facilitar su consulta[135]. Ni que decir tiene que en los *Informes Consulares Británicos sobre Canarias* el usuario habrá de iniciar la búsqueda de noticias sobre algún tema o aspecto concreto a partir de sus índices. De ahí que sea necesario dar cuenta de los criterios utilizados en su elaboración.

El **índice sistemático** ha procurado ser minucioso. Al responder a la idea —tan británica— de combinar los aspectos temáticos con los geográficos, e incluso con los onomásticos, en él se ha pretendido establecer todas las relaciones terminológicas posibles siguiendo la doble vía de la concentración y la descomposición de las referencias. A tal fin, los términos de interés general han sido utilizados para fijar entradas específicas y complementarias al mismo tiempo. Así, voces como «comercio», «comunicaciones», «cultivo», «empresas», «exportaciones», «impuestos», «inversiones» y «tráfico marítimo», por mencionar algunas de las más siginificativas, tienen sus correspondientes llamadas individualizadas, pero a su vez aparecen como apartados concretos dentro de otras voces, sobre todo en las referidas a países y productos. Estas últimas han sido cuidadas con el máximo detalle, de tal forma que, por ejemplo, la voz «Alemania» aparece desglosada en apartados tales como «colonias», «comercio», «competencia con», «comunicaciones», «empresas», «exportaciones», etc.; y la voz «papas», por su parte, se desglosa en «consumo», «cultivo», «empaquetado», «exportaciones», «fletes», «importaciones», «plagas», «precios», «producción» y «transporte». Con esto se ha pretendido lograr la máxima especificación posible a fin de que se pueda acceder fácilmente tanto a un aspecto muy puntual como a una temática compleja.

Entrando en detalles más concretos, el índice puntualiza la localización geográfica de los topónimos canarios, puesto que se ha estimado que podrían

---

[135] El «trabajo duro» del índice sistemático debe apuntarse en el buen hacer de ALBERTO PONCE GONZÁLEZ, a quien agradezco profundamente su desinteresada colaboración en esta tarea.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

no ser bien ubicados por los lectores foráneos. No se ha hecho lo mismo, en cambio, con los pertenecientes al resto de los territorios españoles o extranjeros, que se suponen bien conocidos de todos. Evidentemente, se ha prescindido de incluir una voz temática referida a «Canarias», al ser el objeto básico de análisis al que remite el libro constantemente. Se entiende, por tanto, que toda alusión a «exportaciones» o «importaciones», por ejemplo, debe ponerse en relación con las islas, habiéndose añadido las preposiciones «de» y «a» en los casos necesarios. También conviene aclarar que la voz «puertos canarios» no comprende sino las referencias de carácter general, dado que cada uno de los puertos del Archipiélago dispone de una voz específica. Por otra parte, los informes a menudo confunden los términos que se refieren a una determinada ciudad y a su puerto marítimo; en la medida de lo posible, se ha intentado evitar una doble referencia en sus voces correspondientes. Lo mismo ha sucedido con los términos de «Gran Canaria» y «Las Palmas de Gran Canaria», pues los cónsules tienden a identificar la isla con la ciudad, una vieja costumbre, en fin, que parece persistir con el paso del tiempo.

Para continuar con los términos geográficos, algunas voces merecen aclaración. La voz «América», por ejemplo, a menudo es confundida con la de «Estados Unidos» por los autores de los informes; en los casos en que no ha habido dudas acerca de la existencia de esta confusión, se ha prescindido de incluir su referencia en el concepto amplio del continente americano y se ha transferido a la voz específica del citado país. En otras ocasiones, los cónsules utilizan el término «Continente» para referirse a «África» o «Europa», pero lo hacen de forma contextualizada, por lo que no han existido dificultades para su correcta identificación. En los casos de términos que hacen alusión a áreas continentales concretas, como «Antillas», «Indias Occidentales» o «Río de la Plata», debe tenerse en cuenta que estas voces no incluyen las reseñas a los países localizados en esas regiones, como Cuba o Argentina, por ejemplo, que deben ser consultadas por separado. Las menciones a «África occidental» que aparecen en los documentos pueden encontrarse en el índice en la voz «África: costa occidental de» y en otras más concretas referidas a las áreas de dominación europea en dicha zona, por cuanto su utilización es indistinta a lo largo del texto.

En las voces alusivas a países, se ha incluido el concepto «referencias a» para indicar las menciones que se hacen a los mismos al tratar temas relacionados con otros países. Así, por ejemplo, bajo la entrada de «Alemania: referencias a» pueden encontrarse las citas a este país como lugar de procedencia y destino de embarcaciones británicas con el fin de evitar confusiones con el tráfico marítimo alemán, que tiene su propio apartado. Naturalmente, en la voz «España» se han incluido todas las formas de referirse a este concepto,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

bien sea bajo la denominación de «la Península» o «la madre patria». Asimismo, los interesados en «Sudáfrica» deben tener en cuenta que los informes contienen varias menciones a «África del Sur». Por otra parte, se ha estimado innecesario individualizar las referencias a las diferentes colonias que pueden encontrarse en los informes, puesto que suelen mencionarse como «Gran Bretaña y sus colonias», «Francia y sus colonias», etc., y por tanto, se encuentran recogidas en cada una de las potencias coloniales, excepción hecha del caso de Marruecos, por referirse a «Marruecos y las colonias (de África Occidental)».

En cuanto a los productos, todos los que aparecen a lo largo de los informes tienen entrada individualizada. No obstante, conviene aclarar que existen términos generales como «cereales», «frutas», «frutos secos» o «granos» que no recogen todas las menciones a los distintos productos que comprenden, sino la aparición concreta de tales palabras en el texto. De esta forma, el usuario que, por ejemplo, quiera disponer de todas las referencias sobre producción y comercio de frutas, además de consultar esta voz genérica, debe acudir también a las específicas de «higos», «naranjas», «plátanos», etc.; y el que pretenda indagar en los cereales, tiene que hacer lo mismo con «avena», «centeno», «maíz» y «trigo». Para facilitar esta búsqueda combinada, y ya no sólo con los productos, sino con cualquier otro tipo de voces, se ha establecido los oportunos cruces de palabras, de tal forma que en muchas de las entradas se remite a otras que las complementan.

Por último, algunas voces genéricas pueden recoger varias expresiones directamente relacionadas con ellas que no disponen de entradas específicas, fundamentalmente debido a las pocas menciones de que son objeto a lo largo de los informes. Es el caso de «clima», voz que remite a todos los aspectos que lo conforman: temperaturas, vientos, lluvias, sequías, temporales, etc. Lo mismo sucede con el concepto «artesano», que comprende a los albañiles, canteros, carpinteros, zapateros, hojalateros, mecánicos, herreros, orfebres, relojeros y, en general, a todos los oficios afines. También ocurre esto con «vivienda», donde se pueden encontrar todas las referencias concretas a edificios, casas, chalés, cuevas, chozas y cualquier otro tipo de alojamineto de carácter permanente. Sí recibe un tratamiento individualizado, en cambio, el término de «hoteles», por obvias razones de diferenciación con el concepto «vivienda», además de por disponer de un mayor número de reseñas.

El **índice general** necesita pocas aclaraciones. Quizás la única sea advertir que se han incorporado nuevos epígrafes a aquellos informes que no habían sido suficientemente delimitados en sus distintas partes por los cónsules. Esta decisión se ha tomado con la doble finalidad de, por una parte, ofrecer una guía más detallada de contenidos y, por la otra, lograr una mayor ho-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

mogeneidad en la composición del propio índice. En cualquier caso, estos añadidos son perfectamente detectables al figurar entre corchetes y, además, siempre han sido realizados al filo de los apartados que va configurando el texto y teniendo en cuenta la estructura original de la serie.

El usuario de los *Informes Consulares Británicos sobre Canarias* —ya sea investigador especializado, estudioso interesado o simple aficionado— tiene en sus manos un *corpus* documental de gran importancia para rastrear en la historia contemporánea de Canarias. Ha sido dotado, además, de la oportuna contextualización y de los correspondientes instrumentos de consulta. Sólo resta desear que esta edición sea del gusto y provecho de muchos y, sobre todo, que contribuya a evitar «la incomprensión del presente», que —como observó Bloch— «nace fatalmente de la ignorancia del pasado»[136].

F.Q.N.
Las Palmas de Gran Canaria, julio de 1992

[136] BLOCH, M.: *Introducción...*, op. cit., p. 38.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CORPUS DOCUMENTAL

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

I

RESUMENES

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME GENERAL DEL SR. MURRAY, CONSUL BRITANICO EN TENERIFE, SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1856.

Hasta 1816, el valor de las exportaciones de las Islas Canarias fue muy superior al habido en los últimos años. En el período de referencia, el vino de Tenerife se vendía a precios que fluctuaban entre las 22 y la 37 libras esterlinas la pipa; la barrilla, de 28 a 30 libras por tonelada; el coñac blanco, de 28 a 40 chelines la garrafa; y la orchilla, de 16 a 20 libras el quintal. Los precios de dichos artículos han ido descendiendo y ya no se exportan en cantidades importantes. La demanda de vino de Tenerife había experimentado un declive mucho antes de la plaga de lo viñedos con precios tan bajos como las 8 libras para el vino corriente y las 18 libras para el de calidad superior. En la actualidad ese sector del comercio se encuentra totalmente paralizado. Las existencias de vino en todas las islas no superan las mil pipas, ya que casi no se ha producido vino en los últimos cuatro años. La barrilla ha perdido su posición preeminente en Inglaterra y Francia debido en gran parte a la fabricación de los alcalinos británicos, bajando su precio hasta las 6 libras por tonelada. El coñac, por supuesto, ya no se destila, y la orchilla de estas islas se ha visto sustituida por otros líquenes que se pueden comprar a precios más baratos en la costa occidental de Africa, sobre todo en los alrededores de Angola.

La caída de estos artículos de exportación habría representado un desastre de grandes proporciones para la prosperidad comercial de las Islas Canarias de no haber sido por la introducción del cultivo de la cochinilla hace algunos años, cuya producción ha ido aumentado progresivamente

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

con éxito hasta la fecha. Es de prever que de la situación actual, con una explotación relativamente pequeña de la tierra dedicada a la producción de este cultivo, se pase a otra, a fechas no muy lejanas, en la que la cochinilla asumirá cada vez más importancia y producirá un aumento paralelo en la importación de artículos británicos y del extranjero.

El sistema de puertos francos, existente en las Islas Canarias desde octubre de 1852, ha demostrado ser beneficioso en general, tanto respecto al gran alivio que ha supuesto para los comerciantes, al verse liberados de las restricciones y retrasos irritantes de la Oficina de Aduanas y el desembolso de las elevadas sumas por el inmediato pago de impuestos, como por el incremento de la demanda y consumo de artículos extranjeros en las islas. No se han visto realizados, sin embargo, los sueños de un gran centro comercial, en parte debido a la escasa información sobre el sistema de puertos francos en el extranjero, y en parte por una falta de iniciativa comercial. Otro obstáculo al pleno éxito del sistema de puertos francos es la falta de confianza en su continuidad, ya que el gobierno español se reserva el derecho de reestablecer los impuestos de aduanas. Esta inseguridad general se ha sentido hasta tal punto que la Cámara Provincial de Comercio recientemente solicitó al gobierno español que decretara la estabilidad del sistema durante otros diez años además de ofrecer una cantidad producida por un incremento en el porcentaje sobre las importaciones. Esta suma sería más que suficiente para financiar no sólo el establecimiento de una línea de comunicación por barcos de vapor entre las islas, transporte largamente deseado, sino al mismo tiempo para cubrir un déficit en la Hacienda Provincial. El gobierno español, a la hora de conceder el sistema de puertos francos, no hizo ningún sacrificio en términos de ingresos al imponer unos tributos elevadísimos sobre los intereses, tanto mercantiles como sobre bienes inmuebles, en sustitución de los perdidos impuestos de aduanas.

Una cosa que se ha echado en falta en estas islas es la existencia de un establecimiento bancario. Al escasear el capital, los tipos de interés o descuentos son exorbitantes y el dinero es difícil de obtener. Aunque el tipo de interés legalmente está fijado en un 6 por 100 anual, éste se puede burlar fácilmente, y se exige un tipo de interés muy superior incluso si la petición va avalada por las mejores garantías. Un banco agrícola y comercial, al proporcionar una ayuda a los terratenientes a un tipo de interés y descuento justo y comedido, redundaría beneficiosamente en el desarrollo de los recursos de las Islas Canarias.

La mayor parte del comercio extranjero de estas islas se lleva a cabo con Gran Bretaña, siendo Francia el segundo país en importancia. El co-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

mercio con los Estados Unidos ha bajado debido a la escasez del vino, por lo que no se precisa ya importar grandes cantidades de toneles. El comercio con Holanda y las ciudades de la Hansa se limita a tres o cuatro pequeñas embarcaciones al año, ya que el principal artículo de importación de estos países —tejidos de lino— es casi inexistente debido al incremento en el consumo de artículos de algodón procedentes de Gran Bretaña. Hay bastante comercio con la Península, que se transporta sólo en carenas españolas, pues las leyes de navegación prohíben el comercio entre puertos españoles en embarcaciones extranjeras. Con las Indias Occidentales españolas y Venezuela hay un comercio activo en productos coloniales, transportados en embarcaciones que pertenecen principalmente a estas islas.

IMPORTACIONES

Debido a la manera en que se recauda el impuesto del 1 por 1.000 sobre las importaciones del extranjero con el sistema de Puertos Francos, es imposible obtener una relación detallada de los diferentes artículos por países o las cantidades de los mismos; no existe, además, una estadística oficial. El único cálculo estimado (que parece ser inferior a la realidad) es la suma total de las importaciones en los últimos cuatro años, que se detalla de la siguiente manera:

	£
1853	248,000
1854	243,700
1855	290,300
1856	277,500

De estas importaciones anuales, se puede afirmar con toda seguridad que la mitad son británicas, una cuarta parte francesas, y el resto españolas y de otros países.

Las importaciones británicas consisten en algodón, artículos de lana y lino, cerámica, herramientas, y una gran variedad de otras artículos; en 1856, más de 16.000 toneladas de carbón se importaron de Gran Bretaña debido a la demanda producida por las nuevas líneas de barcos de vapor británicos y extranjeros que cargaron carbón en el Puerto de Santa Cruz, Tenerife.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Las importaciones francesas consisten en sedas, artículos de lana, algodon, artículos de decoración, perfumería, sombreros, cuero, licores, artículos de papelería, azúcar refinada, sillas, sillas de montar, joyas etc.

Las importaciones de Holanda y de las ciudades de la Hansa son mantequilla, queso, jamones, holandas, garrafas, lino, algodón y artículos de lana, hierro, etc.

Las importaciones de los Estados Unidos son de madera, tabaco, aceite de ballena, sillas, harina y varios artículos menores.

Las importaciones de España y de sus colonias son de aceite de oliva, jabón, coñac, cuero, artículos de lana, papel, vino, cordelaje, perdigones, azúcar, café, cacao, ron, melaza, y tabaco elaborado y en hoja.

EXPORTACIONES

Los artículos de exportación de las Islas Canarias consisten en cochinilla, barrilla, vino, seda ordinaria, atún, lajas, papas y cebollas, almendras, pieles de cabra, pescado salado, cítricos, orchilla, pamelas de Argol, etc.

La cochinilla.—Ya que la cochinilla es el principal artículo de exportación y va cada vez más en aumento, puede ser de interés dar la siguiente relación de su progreso gradual desde el año 1831:

	Libras		Libras
1831	8	1844	139.950
1832	120	1845	221.350
1833	1.319	1846	232.338
1834	1.882	1847	292.495
1835	5.658	1848	373.385
1836	6.008	1849	522.310
1837	7.020	1850	782.670
1838	24.548	1851	368.109
1839	28.642	1852	806.254
1840	77.041	1853	796.524
1841	100.566	1854	864.345
1842	74.589	1855	1.135.912
1843	78.994	1856	1.501.716

Todo indica que este importante incremento anual seguirá, ya que hace poco los cultivadores empezaron a producir con la energía adecua-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

da. Debido a su natural apatía, estuvieron mucho tiempo sin comprender dónde estaba su propio interés y tampoco les podía inducir a que invirtiesen el capital necesario. Sin embargo, en muchos casos hubo considerable entusiasmo, resultado directo de la plaga de los viñedos, que dejó tierra inculta muy apropiada para el cultivo de la cochinilla. El precio actual de la cochinilla es de tres chelines y ocho peniques la libra.

La Barrilla.—La cosecha de barrilla durante el pasado año puede calcularse en ciento cincuenta mil quintales. La mayoría se destinó a los puertos del Mediterráneo, donde parece ser que las cosechas fallaron; todo lo demás se destinó a los Estados Unidos y a Belfast. Este producto ya no se cultiva como en años anteriores, como resultado de la disminución de su demanda.

Vino.—No se exportaron sino doscientas pipas de vino durante el año. No se ha producido vino apto para la exportación en los últimos cuatro años debido a la persistencia de la plaga de los viñedos. Los vinos que se exportaron fueron de anteriores cosechas. Las existencias actuales de vino en estas islas son muy escasas y no exceden las mil pipas. En caso de que las viñas se recuperasen, el comercio vinícola aún tardaría unos cuantos años antes de poder alcanzar su nivel de actividad anterior, ya que muchas vides se arrancaron y los campos fueron destinados a otros cultivos.

La seda ordinaria.—Aproximadamente once mil cuatrocientas catorce libras de seda ordinaria fueron exportadas durante el año. Este artículo se produce principalmente en la isla de La Palma donde hay algunos fabricantes nativos. Este comercio podría hacerse muy productivo si se le dedicara más energía y capital.

Atún.—Se prepararon y exportaron casi 8.000 quintales de atún, sobre todo a la Península. Los establecimientos principales para este tipo de pesca están en la isla de la Gomera.

Lajas.—Se embarcaron para La Habana y Sudamérica alrededor de 180.000 yardas cuadradas de lajas para enlosar. Las canteras principales están en Tenerife y Gran Canaria. Estas piedras se cortan en cuadrados de 18 pulgadas y se llevan como lastre en los barcos que traen carbón al Puerto de Santa Cruz.

Papas y cebollas.—Alrededor de dieciocho mil quintales de papas y cebollas fueron embarcados a las Américas y a la costa occidental de Africa. El incremento de las comunicaciones marítimas en este puerto supondrá una mayor exportación de estos artículos.

Almendras.—Alrededor de trescientos quintales de almendras fueron exportados, principalmente con destino a los Estados Unidos. En años

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

anteriores se había exportado cantidades muy superiores. Se cultivan principalmente en las islas de La Palma y Gran Canaria.

Pieles de cabra.—Se enviaron cuatro mil ochocientas pieles de cabra curtidas a la Península. La calidad se considera buena.

Sombreros de paja.—Más de dos mil sombreros de paja fueron fabricados en Santa Cruz de Tenerife y enviados a La Habana.

Pescado salado.—Cerca de ochocientas quintales de pescado salado fueron embarcados el año pasado, con destino principalmente a La Habana.

La zona de pesca intensa en la costa occidental de Africa, que se extiende desde Santa Cruz y Agadir en la costa de Marruecos hasta Cabo Blanco, es muy productiva y da empleo a 34 embarcaciones de distintos tonelajes, desde 20 a 50 toneladas de cargamento. Muchas de éstas emplean una tripulación de 40 a 45 hombres. El producto de esta zona pesquera provee la alimentación básica de la población trabajadora de estas islas y supone no menos de 70.000 quintales anuales.

Se está llevando a cabo un interesante experimento por un caballero que ha dedicado mucho tiempo y esfuerzo en mejorar el sistema actual de cura y preparación del pescado con vistas a su presentación en los mercados españoles y mediterráneos. Se ha mejorado la calidad del pescado a través de este nuevo proceso; sin embargo, los gastos que conlleva y la inferioridad del producto impedirán que tenga éxito en la competencia con los productos de las zonas pesqueras de Terranova en los mercados españoles. La pesquería se encuentra en el Puerto de Arrecife en la isla de Lanzarote.

Valor Total de las Exportaciones.—El valor total de las exportaciones de las Islas Canarias se calcula en unas 330.000 libres esterlinas.

31 de marzo de 1857

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEL SR. MURRAY, ANTERIOR CONSUL BRITANICO EN TENERIFE; SOBRE EL COMERCIO BRITANICO Y EXTRANJERO Y LA NAVEGACION EN LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1858.

Tanto el comercio extranjero como el británico han mostrado una actividad considerable durante este año. Lamento decir que, ya que no existen informes oficiales publicados sobre las importaciones y exportaciones, no puedo, por lo tanto, dar más que un cálculo aproximado de la situación de los asuntos comerciales. Sin embargo, puedo afirmar con plena seguridad que se detecta un incremento progresivo, resultado del sistema de puertos francos y la constancia en la producción de la cochinilla. El cultivo generalizado de la cochinilla ha producido un consumo más universal de artículos del extranjero por sectores de la población, que antes, durante la época de prosperidad del cultivo vinícola, no fueron sino consumidores limitados. Esto es resultado de la mayor distribución entre estos sectores del producto de la tierra bajo cultivo de la cochinilla, en comparación con la situación que se daba cuando existía el cultivo vinícola. Una de las razones de esta mayor distribución, entre otras, es la mayor cantidad de mano de obra que continuamente se necesita para el cultivo de la cochinilla, y que además, el trabajo de las mujeres, e incluso de los niños, sea adecuado para muchas de las operaciones a un salario equitativo, lo que no sería el caso del cultivo vinícola.

El hecho de que las líneas de barcos de vapor, tanto británicas como francesas y sardas, hayan dejado de hacer escala en Tenerife en su trayecto a América del Sur, ha tenido ciertas repercusiones perjudiciales en el comercio en general y, más específicamente, en el comercio con Gran

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Bretaña. Las primeras, al retirar un medio de transporte regular y rápido para el transporte de la cochinilla a los mercados de Londres, y las otras dos líneas al dejar de necesitar periódicamente grandes cantidades de carbón y de suministros. El hecho de que la línea de contrata británica dejara de arribar a Tenerife parece obedecer a una inadecuada representación, en cuanto al ahorro de tiempo así generado en los viajes de ida y vuelta. El trayecto que todavía siguen estas embarcaciones queda a unas tres o cuatro millas del anclaje en este puerto de Tenerife y, por lo tanto, cada vez que pasan a esta distancia deben apreciar que este retraso de unas horas sería más que suficiente para efectuar un intercambio de correo.

Se esperaban importantes resultados comerciales de la reciente inauguración del transporte por barco de vapor entre las islas y Marruecos, llevado a cabo por una línea francesa además de la británica ya que, debido al existente sistema de puertos, se creía que los comerciantes de Mogador frecuentarían estos mercados e intercambiarían productos. Esto no se ha visto realizado y me dan a entender que ha sido por la siguiente razón: aunque los artículos británicos y extranjeros pagan un impuesto de importación nominal en Mogador, las autoridades moras permiten que se contraten transacciones de contrabando de importancia, y los artículos de consumo, por lo tanto, se consiguen igual de baratos que en las islas, donde no existe ningún sistema de impuestos. La importancia comercial de estos barcos de vapor, por lo tanto, ha sido muy limitada; sin embargo, han representado una gran comodidad para las islas, a las que ofrecen un modo de transporte entre ellas y la Península, cosa que el gobierno español no había facilitado antes, en parte por dejadez y en parte por falta de interés, aunque constaba como promesa.

La implantación del sistema de puertos francos ha provocado considerables cambios en el sistema comercial de estas islas; antes había unos cuantos consignatarios que, al ejercer el control sobre el capital, procuraban pagar los impuestos de aduanas para conservar su parcela de comercio; ahora, el tráfico mercantil está mucho más repartido ya que todos los propietarios de tiendas piden directamente a Inglaterra y a Francia para que les suministren los artículos, situación que producirá, a mi parecer, una mayor y más variada importación de la que existía hasta la fecha.

Las obras públicas en estas islas progresan, pero lentamente. En Tenerife, las dos más importantes son el muelle en Santa Cruz, la capital, y una carretera principal que atraviesa la isla; ambas obras, al completarse, serán de un valor inestimable para el comercio. La primera creará

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

instalaciones para la desestiba y la segunda permitirá el transporte de suministros y productos desde el interior, los cuales se transportan en la actualidad en caballos y mulas a unos elevadísimos costes.

En Gran Canaria también progresan las obras del muelle en Las Palmas, la capital, y de la carretera que atraviesa la isla.

IMPORTACIONES

No ha habido cambios en el tipo de productos importados de Gran Bretaña desde mi último informe. La demanda de carbón ha sido menor este año, debido a la disminución en la cantidad de barcos de vapor que hacen escala en Tenerife.

La importación de artículos franceses se ha incrementado considerablemente, sobre todo en lo que respecta a la ferretería, alfarería, camas de hierro y jabón: este último artículo antes se importaba casi exclusivamente desde la Península. Desde los comienzos del sistema de puertos francos en 1852, se dice que la cantidad de tráfico de artículos franceses se ha cuadruplicado. El comercio francés disfruta de la ventaja de transportarse a unos fletes muy inferiores al de los artículos ingleses. Los artículos que se importan desde Marsella cuestan solamente de 15 a 30 francos por tonelada y el flete desde Inglaterra fluctúa entre los 35 y 60 chelines. Esta diferencia de precios se puede explicar por la cantidad de embarcaciones francesas que siguen hasta sus colonias en la costa occidental africana y que encuentran conveniente hacer escala en Tenerife para proveerse de verduras y frutas que venden después en los puertos adonde van destinadas, un tráfico altamente remunerativo, escasas veces efectuado por las embarcaciones británicas que van con rumbo a la costa de Africa. Las tarifas del puerto, que suman unos cinco dólares el barco, no suponen ningún obstáculo a este comercio.

El comercio interior y colonial español muestra un incremento constante pero no necesita de ningún comentario específico, excepto decir que el vino para consumo en estas islas se importa en cantidades importantes.

El comercio con Cerdeña se limita a una cantidad limitada de importaciones de arroz y macarrones. Sin embargo, estas embarcaciones suelen llevar varios miles de emigrantes al año y por lo tanto necesitan grandes cantidades de avituallamiento, causando así un tráfico portuario de importancia.

El comercio con los Estados Unidos se ha limitado muchísimo, debido al estancamiento del comercio vinícola. Este comercio hacía necesa-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

rio antes la importación de grandes cantidades de duelas (para los toneles).

Hubo varios cargamentos de maíz, aceite de oliva en pocas cantidades, cera, almendras, alpiste y otros artículos de poca importancia, importadas desde Marruecos. El comercio del trigo con el extranjero ha cesado, ya que se ha cumplido el plazo fijado por el gobierno español para su libre importación.

Las demás importaciones de otros países son tan limitadas, tanto en cantidad como en calidad, que no merecen comentario alguno.

EXPORTACIONES

El principal y más importante artículo de exportación de las Islas Canarias es la cochinilla. El informe oficial muestra un total de 900.000 libras exportadas durante el año; pero se cree que esta suma es muy inferior a la cantidad real que se embarcó, a pesar de una cosecha muy inferior a la esperada debido a las vicisitudes desfavorables del tiempo atmosférico durante la época. Un análisis comparativo de las cantidades exportadas arroja el siguiente resultado: tres quintas partes a Gran Bretaña, y las otras dos quintas partes se dividen entre Francia y España. Se sigue cultivando nuevas plantaciones y se destinan grandes cantidades de dinero a esta misma empresa, por su propia naturaleza lucrativa. El Marqués del Duero (el General Manuel Concha), exiliado en Tenerife por el gobierno español en su día, fue informado sobre este cultivo durante su estancia aquí y desde que se fue ha invertido por lo menos 10.000 dólares en la siembra de plantaciones que, a su debido tiempo, producirán grandes beneficios. Varios de los propietarios más adinerados también han seguido su ejemplo, y todo hace prever que la producción aumentará enormemente en poco tiempo. En la actualidad, la cochinilla se cotiza en 3 chelines y cuatro peniques la libra.

La producción vinícola durante el pasado año de 1858 fue muy superior, tanto en cantidad como en calidad, a la de años anteriores, con un total de unas 1.500 pipas. La situación actual del comercio vinícola de Canarias es de punto muerto, ya que los vinos nuevos, si los hay de una calidad suficientemente buena, no estarán disponibles para su exportación hasta pasados otros dos años.

Los otros artículos normales de exportación casi no muestran ninguna variación notable de su normal tráfico limitado.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

El experimento mencionado en el informe anterior en la isla de Lanzarote, referido al proyecto de mejorar la preparación y cura del pescado de las zonas pesqueras en la costa africana para su exportación a los mercados extranjeros, no parece haber progresado notablemente aunque el empresario ha obtenido apoyo financiero de la Compañía Española de Crédito Mobiliario para seguir adelante con su empresa.

Tabaco.—Después de haber efectuado varias pruebas, se ha comprobado que la calidad del tabaco cultivado en estas islas es extraordinaria y, al ser fácil de cultivar, se ha intentado promover su plantación, tanto en Tenerife como en Gran Canaria a una escala mayor de lo que se había proyectado anteriormente, con vistas a convertirlo en un artículo de exportación y consumo general. Se han obtenido semillas de las especies mejores, tanto de La Habana como de Virginia. No obstante, se teme que se pueda ejercer presión al gobierno español para que ponga obstáculos al cultivo generalizado de esta planta en las Islas Canarias, ya que afectaría a los intereses de La Habana.

Al comparar los resultados del transporte británico durante 1858 con los de los años anteriores de 1856 y 1857, les tengo que informar de la disminución gradual en la cantidad de embarcaciones y de tonelaje total, en parte ocasionada por la retirada de los vapores de la línea a Brasil de la Real Compañía de Correos, que llevaban haciendo escala en Tenerife desde 1851; puesto que estas embarcaciones eran de gran tonelaje, su desaparición ha causado un importante diferencial en los resultados anuales. El hecho de que otras varias líneas extranjeras de barcos de vapor que antes cargaban carbón, tanto en sus viajes de ida como en los de vuelta, hayan dejado de pasar por aquí, ha producido una disminución considerable en la demanda de carbón, el cual se transportaba principalmente en embarcaciones británicas. También debe apuntarse que durante el año 1858 este puerto de Tenerife no fue frecuentado por la cantidad habitual de barcos de guerra franceses ni de otras embarcaciones que necesitasen carbón. Se puede atribuir la disminución en la cantidad agregada de las embarcaciones británicas y su tonelaje a este conjunto de circunstancias.

Los resultados del transporte marítimo español indican que se encuentra en la misma proporción que en los dos años anteriores; refleja una disminución de escasa importancia en la cantidad de embarcaciones y algún aumento en el tonelaje total, debido a la sustitución de los barcos de vapor españoles, bajo contrato para cubrir el servicio de correos de La Habana, en lugar de los vapores franceses.

Los resultados de este año demuestran una disminución en el tonela-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

je total del tráfico marítimo francés; pero si tenemos en cuenta la retirada de la línea francesa a Brasil, que antes representaba una gran parte del tonelaje, se comprobará que, con la excepción de estos barcos de vapor, la cantidad de embarcaciones francesas de menor tonelaje que arriban y comercian en este puerto muestra un incremento considerable.

Con respecto a las embarcaciones de Cerdeña, hay un aumento en el número de barcos con una disminución en el tonelaje, causada por el cese de la línea sarda de barcos de vapor desde Génova a Río de la Plata; por lo demás, los comentarios sobre el incremento de tráfico francés son igualmente aplicables al de Cerdeña.

El tráfico marítimo de los Estados Unidos y de otros países que hacen escala en las Islas Canarias suma en total unos doce barcos solamente y, por ser tan limitado en los últimos años, no merece ningun estudio comparativo.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

II

INFORMES COMERCIALES

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Commercial Reports

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEL CONSUL SR. GRATTAN, SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1863.

Las Islas Canarias son trece: Tenerife, Gran Canaria, La Palma, Lanzarote, Fuerteventura, Gomera, y El Hierro que están habitadas; Alegranza, la Graciosa, Montaña Clara, Roque del Este, Roque del Oeste y la isla de Lobos, que no están habitadas.

La superficie total de las siete islas habitadas es de 283 leguas cuadradas, y la de las no habitadas, 3 leguas cuadradas. Están situadas entre los 27° 37' y 29° 15' latitud norte, y 13° 25' y 18° 10' longitud oeste.

Fueron conquistadas en el año 1494 por los españoles, a quienes pertenecen desde entonces. Aunque los habitantes actuales son españoles y no hablan otro idioma que no sea el castellano, su carácter y apariencia física difieren en algunos aspectos de los de la España peninsular. Son producto de una mezcla de los antiguos habitantes, los guanches, con los españoles y otros europeos que los sometieron. Son altos y robustos, de una disposición tranquila, naturalmente benévolos y de buenos modales, aunque perezosos e indolentes. Los robos y los asesinatos son crímenes casi desconocidos en las islas, pero los hurtos y otros delitos menores son frecuentes.

POBLACION E INDUSTRIAS

La población de las distintas islas, según el censo de 1860, es la siguiente:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Tenerife	93.709
Gran Canaria	68.970
La Palma	31.138
Lanzarote	15.837
Fuerteventura	10.996
La Gomera	11.360
El Hierro	5.026
Total	237.036

El incremento de la población desde el año 1857 es de 2.990, aparte que se calcula en 2.400 las personas que emigraron a Cuba durante estos tres años, no incluidas en aquella cantidad; se estima que el 22 por 100 de la población de la isla de Cuba son canarios.

De la población total de las Islas Canarias, 206.214 personas no saben leer ni escribir. Recientemente el gobierno ha establecido muchas escuelas y actualmente hay alrededor de 300 instituciones, entre públicas y privadas, destinadas a la educación, a las que asisten entre 7.000 y 8.000 niños.

Las islas constituyen una provincia de España que se divide en 97 distritos, siete de los cuales son judiciales. El Capitán General, el Gobernador Civil y las otras autoridades principales residen en Santa Cruz, Tenerife, que es la capital.

La provincia cuenta con 5 ciudades, 10 pueblos, 34 aldeas y 489 caseríos.

Hay 269 eclesiásticos, 821 oficiales gubernamentales, 5.609 hombres activos y jubilados, que pertenecen al ejército y a la milicia, y 4.166 «matriculados», es decir, hombres disponibles para el servicio en la marina; 21.906 propietarios, 1.237 comerciantes, 2.460 artesanos de ambos sexos, 168 maestros y maestras de escuela (públicas y privadas) y 3.328 personas pobres.

La mayoría de la mano de obra disponible se emplea en la agricultura. El salario de una jornada de trabajo es poco más de un chelín. La seda se manufactura en pequeñas cantidades en el pueblo de Icod, en la isla de Tenerife, y también en Santa Cruz en la isla de La Palma, donde se hacen telas para vestidos y lazos de muy buena calidad. Desde el año 1860 se estableció en La Palma un taller de hilar, al estilo francés. El comercio, sin embargo, está en declive y los artículos sólo se manufacturan por encargos de los residentes y otras personas.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

NAVEGACION Y MARINA MERCANTE

El siguiente cuadro muestra el número total de embarcaciones, incluidas las dedicadas al cabotaje, que entraron en los distintos puertos del archipiélago desde el año 1858 a 1862, ambos inclusive:

Años	Españoles	Extranjeros	Total
1858	2.572	422	2.994
1859	2.669	327	2.996
1860	2.619	321	2.940
1861	2.535	343	2.878
1862	2.242	417	2.659

Los puertos principales del archipiélago son Santa Cruz, en la isla de Tenerife, con una población de 13.228 habitantes, situada en el lado noroeste de la isla, y La Orotava con 7.224 habitantes en el lado noroeste de la misma isla; Las Palmas, con 14.308 habitantes, en el lado noroeste de la isla de Gran Canaria; Santa Cruz de La Palma, situada en el lado este de la isla de La Palma, con una población de 5.216 habitantes; Arrecife y Puerto Naos, con 2.761 habitantes, situados en el lado este de la isla de Lanzarote.

Los puertos más seguros son los de Santa Cruz en Tenerife y Puerto Naos en Lanzarote. Casi todo el comercio extranjero y colonial se absorbe por Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas en Gran Canaria. Llevan años construyendo un muelle en Santa Cruz, Tenerife. En la actualidad aparenta escasa actividad en la obra. Se extiende casi 300 metros dentro del mar, en dirección este. La intención es de seguir con el trabajo hasta que llegue al doble de su longitud actual, en la misma dirección, para entonces doblar el muro hacia el norte, hasta que la longitud entera llegue a los 1.045 metros.

Un contramuelle de 312 metros de largo va a construirse al este de la ciudad en dirección hacia el otro, encerrando así una gran extensión de agua con buen anclaje desde dos a nueve brasas. La boca del muelle para la entrada de buques es de 300 metros entre los extremos de ambos muelles. Esta obra, una vez acabada, contribuirá enormemente al valor de esta isla; será inestimablemente ventajosa desde el punto de vista comercial.

Se está también construyendo un muelle en el puerto de Las Palmas en Gran Canaria.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

En la actualidad no hay sino un faro en el archipiélago, para más señas en el muelle de Santa Cruz, Tenerife. Dentro de unos pocos meses, se dice que otros siete, que llevan bastante tiempo en obras, estarán listos. Están situados de la siguiente manera: uno en Punta Anaga, Tenerife; otro en La Isleta, Gran Canaria; otro en el promontorio de Cumplida, en la isla de La Palma; y uno en la isla desierta de Lobos. Además de todos estos faros, se proyecta la colocación de luces en los puertos de Las Palmas en Gran Canaria, Arrecife, Puerto Naos en la isla de Lanzarote y en Santa Cruz, en la isla de La Palma.

En las distintas islas se construyen embarcaciones destinadas al comercio costero. Hay goletas de carga de 50 a 200 toneladas, y también se han construido algunas embarcaciones capaces de transportar 400 toneladas de carga para el comercio con América y la península española.

COMERCIO

Los puertos del archipiélago fueron declarados puertos francos en el año 1852. Se recauda, sin embargo, un impuesto «*ad valorem*» del uno por mil sobre todos los artículos importados, sean traídos en carenas españolas o extranjeras. Hay unos derechos variables sobre el maíz y el grano importados a las islas, que suben o bajan según el precio del mercado del artículo, y tienen el efecto de mantener el precio del trigo entre 60 y 70 chelines, el de la cebada entre 30 y 46 chelines y el del maíz de 30 a 55 chelines el cuarto. El maíz y el grano importados en embarcaciones españolas paga sólo la mitad del tributo fijado por la tarifa. Se recauda igualmente un impuesto sobre los puros, que no excede de 4 reales de vellón la libra, y sobre la hoja de tabaco a razón de 2 reales de vellón la libra, cuando se importa en embarcaciones de cualquier país sin distinción.

Las exportaciones de las islas consisten en cochinilla, vino, barrilla, orchilla, lajas, piedras porosas, algunas frutas, papas y cebollas; el valor total de las exportaciones suma unas £ 300.000 al año.

Los vinos de Tenerife, desde hace tiempo, gozan de una gran reputación, pero desde que el *oidium* atacó a las viñedos el cultivo de la uva prácticamente se ha abandonado por completo. Actualmente no se exportan más de 200 a 300 pipas al año. En 1830 produjeron tan sólo en Tenerife 25.000 pipas y casi otras tantas en el resto de las islas. Algunos terratenientes están empezando a cultivar nuevos viñedos, pero no es muy probable que su ejemplo se extienda, ya que la plantación de cactus o

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

nopal, para la producción del insecto de la cochinilla, les permite obtener una rentabilidad sobre la inversión en el primer año, mientras que un nuevo viñedo no representará fuente de beneficio antes de los cuatro o cinco años; además, de seguir manteniéndose el precio actual de la cochinilla en los mercados europeos (alrededor de 3 chelines y 2 peniques la libra), el beneficio que se obtiene de una plantación de cochinilla será mayor que el del viñedo.

La cochinilla es el principal artículo de exportación de los terratenientes y constituye la riqueza principal de las islas. Se exportó por primera vez en 1831. El siguiente cuadro muestra la evolución anual de las exportaciones desde aquella fecha.

	Libras		Libras
1831	8	1847	292.495
1832	120	1848	373.385
1833	1.319	1849	522.310
1834	1.882	1850	782.670
1835	5.658	1851	368.108
1836	6.008	1852	806.254
1837	7.020	1853	790.524
1838	24.548	1854	864.345
1839	28.642	1855	1.135.912
1840	77.041	1856	1.501.716
1841	100.566	1857	878.845
1842	74.589	1858	897.142
1843	78.994	1859	1.119.503
1844	139.950	1860	1.087.654
1845	221.350	1861	2.244.007
1846	232.338	1862	1.693.825

Las fluctuaciones en las cantidades exportadas cada año, como se ve en el cuadro anterior, son resultado del calor excesivo o de las fuertes lluvias, fenómenos ambos que matan muchos de los gusanos.

Se calcula que una fanegada de tierra (igual a 1 acre, 16 pérticas, 6 yardas cuadradas) destinada al cultivo de la cochinilla, con riego suficiente, puede producir en un año por lo menos 250 libras de grana de cochinilla, listas para vender. Esta cantidad, a su precio actual de 3 chelines y 2 peniques la libra, producirá 39 libras, 1 chelín y 8 peniques, tras deducir una quinta parte para cubrir los gastos de plantación, siembra, etc. El beneficio neto del cultivador sumará unas 31 libras y 15 chelines.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Las importaciones consisten en casi todos los tipos de manufacturas europeas y americanas de lana, lino, algodón, seda, cuero, ferretería, mobiliario, cuchillería, pianos y carruajes. También se importa una gran cantidad de carbón a Santa Cruz. Tenerife, desde Inglaterra. El valor total de las importaciones en los últimos 5 años de todos los puertos del archipiélago aparecerá en el siguiente cuadro, obtenido de las aduanas, y representa el valor declarado por los importadores:

	1859 £	1860 £	1861 £	1862 £	1863 £
Desde países extranjeros	249.155	260.409	253.796	265.384	253.249
América	36.503	50.735	35.677	37.776	35.571
España	47.609	43.223	33.021	34.115	35.185
Total	332.817	354.363	322.494	337.275	324.005

Es probable, no obstante, que el valor real de los artículos importados sea mayor al que figura en el cuadro, ya que, independientemente del impuesto *«ad valorem»* del uno por mil que se recauda por aduana, la contribución anual que impone el Estado a los importadores se calcula en proporción al valor declarado de los artículos importados por ese cuerpo. Un comité, elegido por ellos mismos, decide en qué proporción debe contribuir cada uno, y se presentan quejas de que algunas personas están cargadas en exceso como consecuencia de los pagos injustos hechos por otras.

Hay tres casas comerciales establecidas desde hace muchos años en Santa Cruz de Tenerife, cuyos negocios en conjunto alcanzan un alto porcentaje del total del comercio de importaciones y exportaciones de esa isla.

Ya que en la Oficina de Aduanas no se guarda ninguna relación, por capítulos separados, del valor de las importaciones de los distintos países, es más difícil obtener esta información. El siguiente cuadro muestra el valor aproximado de los artículos importados de todos los países en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, durante el año 1862:

Procedencia	£
Inglaterra	57.642
Francia	30.054
España	49.502
Otros países	22.162
Total	159.360

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

No hay bancos en las islas, y el establecerlos sería del mayor beneficio a las instituciones comerciales y agrícolas. No se pueden obtener adelantos por menos de 12 ó 15 por 100 anual.

AGRICULTURA

Las siete islas tienen una área total de 280 leguas cuadradas; sólo una tercera parte está cultivada. La tierra es muy alta y de naturaleza volcánica: el punto más destacado es el pico de Tenerife, que alcanza la altura de 15.396 pies por encima del nivel del mar. El suelo por la costa es de pobre calidad; sin embargo, produce trigo, cebada y maíz, y mucha fruta. Las cosechas son tan próclives al deterioro, por la sequía durante el verano y por las fuertes lluvias que a menudo predominan en la estación invernal, que no se puede contar sino con una buena cosecha de cada cinco. Sin embargo, el cactus crece muy bien allí y en casi todas las partes cultivadas de la isla. El suelo en las llanuras de la parte norte de Tenerife, alrededor de la ciudad de La Laguna, es de buena calidad y profundo. Rinde en la proporción de 45 a 1 y en él se pueden cultivar los árboles más altos que probablemente existen allí desde los tiempos más remotos. La cantidad media anual de maíz producida en las islas es la siguiente: 80.000 cuartos ingleses de trigo y más o menos la misma cantidad de cebada, 9.000 cuartos de centeno y 63.000 cuartos de maíz. Las papas se cultivan en grandes cantidades. Son de muy buena calidad y se exportan principalmente a las Antillas. Casi todos los otros tipos de verduras y frutas cultivadas en Europa y en países tropicales se producen aquí en abundancia. Hay unos pocos pinares muy buenos en las partes más elevadas de las islas, que contienen entre otros árboles, hayas, olmos, lentiscos, 18 variedades de laureles y pinos autóctonos de las islas, que crecen hasta alcanzar una gran altura y grosor, y producen una madera valiosa para construir, chapear y otros fines. Se supone que el pino canario de tea es indestructible. Las vigas hechas de su madera han aguantado siglos en perfecto estado de conservación.

Es de esperar que estos bosques valiosos, ahora limitados en su extensión, se preservarán de ulteriores destrucciones mediante los cuidados adecuados; forman una de las facetas más bellas de estas islas. Se han hecho intentos, a pequeña escala, para cultivar tabaco, pero hasta ahora sin éxito decisivo. La planta cubana cultivada aquí ha producido una calidad inferior de hoja, fuerte y basta; pero se espera que, con más

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

experiencia en esta rama de la agricultura, con el tiempo se pueda mejorar la calidad de la cosecha.

El algodón cultivado por algunos propietarios se ha dado bien y es de buena calidad, pero es dudoso que exista suficiente tierra adecuada para cultivar la planta en cantidades como para hacer de ésta una empresa provechosa. Se dice que la cabra es el único cuadrúpedo autóctono de las islas. Las otras razas de animales se han introducido y aclimatado y se dice que han mejorado de forma natural desde su introducción. El ganado y las aves conocidos en Europa son corrientes aquí; la carne es de buena calidad y se vende entre 3 y 4 peniques la libra. El camello se utiliza mucho como bestia de carga. Se cría en la parte sur de Tenerife y en la isla de Fuerteventura y es un animal muy dócil y fuerte; se alimenta de comida más corriente. Un buen ejemplar vale 10 libras. Las perdices y codornices se encuentran en grandes cantidades y también los becardones en los meses de lluvia. Ningún otro tipo de caza existe en las islas; los conejos sin embargo, son muy numerosos en las montañas.

OBRAS PUBLICAS

Las obras públicas de las islas consisten principalmente en las fortificaciones de la capital y de los otros puertos, y en la construcción del muelle en Santa Cruz. Las defensas de las principales fortalezas son formidables y se conservan en inmejorable estado. Casi se ha terminado una magnífica carretera macadamizada entre Santa Cruz de Tenerife y la ciudad y puerto de La Orotava en el lado norte de la isla, distancia de casi 7 leguas. Se programa continuar esta carretera para que rodee casi por completo la costa de la isla, comunicando así los pueblos y las aldeas más importantes con el puerto principal. La naturaleza montañosa y rocosa de la tierra hace que esta empresa sea difícil y costosa. Sin embargo, se está llevando a cabo con mucha energía y los grandes beneficios que se obtendrán al terminarla compensarán ampliamente el trabajo y los gastos. Se están construyendo nuevas carreteras, y reparando y mejorando viejos caminos de tierra en todas las islas con una actividad digna de alabanza. Se han formado asociaciones en las islas con vistas a construir acueductos y depósitos en las islas para recoger las aguas de las montañas. También se podrían crear presas con el mismo propósito en la entrada de los numerosos barrancos que cruzan las montañas y por los cuales pasa abundante agua en su curso hacia el mar en la estación lluviosa, la cual, si se retiene y emplea con el propósito de regar esta vasta canti-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

dad de tierra ya casi estéril en la costa, junto con el maravilloso clima, haría el suelo más productivo, y aumentaría enormemente la prosperidad y riqueza de las islas. Falta, sin embargo, el capital necesario para llevar a cabo esta obra de utilidad a escala suficientemente grande.

CLIMA

El clima en las Islas Canarias varía según la altitud de la tierra. En la costa el calor en verano es sofocante, pero se mitiga en gran parte por los vientos alisios que prevalecen durante seis meses del año, es decir, de abril a octubre. La estación invernal es extremadamente templada. En las tierras, a una altura de unos 1.700 pies sobre el nivel del mar, el verano es mucho menos caluroso, pero en el invierno hay mucha humedad y hace frío como resultado de la gran cantidad de lluvia que cae. En las regiones más altas de las islas, el frío en invierno es intenso y las cimas de las montañas están a menudo cubiertas de nieve. La temperatura máxima media en el puerto de Santa Cruz, Tenerife, es de unos 80° F., y la mínima media es de 64°. El clima es muy parecido en las islas de Tenerife, Gran Canaria, La Palma, Gomera y el Hierro. En Fuerteventura y Lanzarote, que están situadas más próximas a la costa africana, a menudo prevalece la sequía, lo que hace que las islas sean menos productivas y el clima menos agradable. Hay una fuente abundante de excelente agua en las primeras islas mencionadas, aunque no suficiente para el riego, pero en Fuerteventura y Lanzarote escasea incluso para uso doméstico.

Se supone que el clima de estas islas es el mejor del mundo. No hay fiebres ni otras enfermedades endémicas y la gente es sana, fuerte y vive hasta muy vieja. Según el censo de 1862, había 1.252 personas en las islas entre las edades de 80 y 100 años y tres con más de 100 años. La fiebre amarilla ha hecho presencia en algunas islas en tres momentos distintos, a intervalos de unos 18 años. Se supone que la enfermedad se trajo en los buques que hacían escala en las islas, y que venían de La Habana o de otros lugares infectados.

Santa Cruz, 12 de marzo de 1864.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEL CONSUL SR. GRATTAN SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1864.

NAVEGACION Y MARINA MERCANTE

Los siguientes cuadros muestran el número de embarcaciones británicas y extranjeras que han entrado y despachado en el puerto de Santa Cruz de Tenerife durante el año 1864.

ARRIBADAS

Años	Británicos			Extranjeros		
	Núm. barcos	Tonelaje	Tripulación	Núm. barcos	Tonelaje	Tripulación
1863.....	77	25,253	1,749	205	90,075	5,844
1864.....	120	37,756	2,505	224	103,237	6,62 *(sic)*

Años	Totales		
	Núm. barcos	Tonelaje	Tripulación
1863.....	282	115,328	7,595
1864.....	344	140,993	9,131

DESPACHADAS

Años	Británicos			Extranjeros		
	Núm. barcos	Tonelaje	Tripulación	Núm. barcos	Tonelaje	Tripulación
1863.....	78	24,797	1,773	205	90,075	5,844
1864.....	119	37,560	2,498	224	103,237	6,626

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Años	Totales		
	Núm. barcos	Tonelaje	Tripulación
1863.....	283	114,872	7,617
1864.....	343	140,797	9,124

COMERCIO DE CABOTAJE

Años	Arribadas			Despachadas		
	Núm. barcos	Tonelaje	Tripulación	Núm. barcos	Tonelaje	Tribulación
1863.....	754	31,331	7,825	754	331	7,825
1864.....	593	36,750	5,886	593	36,640	5,985

A las embarcaciones británicas y extranjeras no se les permite dedicarse al comercio de cabotaje.

Las obras en los muelles de Santa Cruz de Tenerife y en Las Palmas de Gran Canaria progresan, aunque lentamente. Se calcula que el coste de estas obras una vez completadas y de otras mejoras proyectadas en los distintos puertos de la provincia sumará unas 435.948 libras esterlinas. Se están construyendo 11 faros en distintas partes de la costa: dos en la isla de Tenerife, uno en Gran Canaria, dos en la isla de La Palma, uno en Fuerteventura, uno en la isla de Lobos, uno en Alegranza y tres en la isla de Lanzarote. Los faros de las islas de Tenerife y Fuerteventura ya fueron presentados en 1864, según informe de la Oficina Hidrográfica del Almirantazgo de Londres. Los restantes ocho faros, se afirma, se completarán y se notificarán durante el presente año; su coste supondrá unas 36.916 libras esterlinas.

COMERCIO

Exportaciones

El siguiente cuadro muestra el valor total de las exportaciones de las Islas Canarias durante el año a los distintos países de Europa, África y América:

	£
A Inglaterra.....	116.074
Francia.....	87.355

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

	£
España	67.898
Alemania	9.019
Italia	340
Portugal	293
Marruecos y las Colonias de la Costa Occidental	7.913
Las Antillas Españolas	42.089
Los Estados Unidos	2.817
Otros países	5.986
Total	339.784

El siguiente cuadro muestra la cantidad y valor de los principales artículos exportados durante el año:

Artículos	Cantidad	Valor (£)
Cochinilla (libras)	1.674.600	238.322
Vino (pipas)	745	11.602
Papas (quintales)	35.658	8.429
Seda Ordinaria (quintales)	135	7.993
Garbanzos (quintales)	13.777	7.875
Trigo (hectls.)	7.783	7.748
Lajas (yardas cuad.)	90.997	6.923
Almendras (quintales)	2.897	5.710
Pescado salado (quintales)	14.736	5.595
Barrilla (quintales)	33.491	5.542
Cebollas (quintales)	21.392	4.791
Coñac (pipas)	486	3.847
Cebada (hectls.)	10.088	3.379
Orchilla (quintales)	901	1.874

La cochinilla es el primer producto de las islas; la cantidad exportada a los distintos países de Europa y a África fue la siguiente:

		Libras
A	Inglaterra	833.200
	Francia	570.000
	España	236.000
	Alemania	20.800
	Italia	1.000
	Africa	13.600
	Total	1.674.600

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

De esta cantidad, 1.546.100 libras corresponden a la calidad «grana» y las restantes 128.500 libras a las de «granilla» y «polvo», estas últimas de inferior valor. El valor total del conjunto de las cantidades es 238.322 libras esterlinas. En el año 1863 la cantidad exportada fue 1.884.250 libras.

Importaciones

El valor total de las importaciones en los distintos puertos de Canarias, durante el año 1864, de los diferentes países de Europa, África y América aparecen en el siguiente cuadro:

		£
Desde	Inglaterra	180.266
	Francia	83.959
	España	60.396
	Alemania	9.627
	Italia	450
	Holanda	799
	Argel y Marruecos	16.017
	Antillas Españolas	52.487
	Estados Unidos	21.067
	Otros países	840
	Total	425.928

El siguiente cuadro muestra la cantidad y el valor de los principales artículos importados durante el año:

Artículos	Cantidad	Valor (£)
Artículos de algodón	—	62.649
Artículos de lino	—	29.620
Bebidas alcohólicas (pipas)	4.175	29.009
Tabaco (quintales)	2.950	26.866
Artíc. de Lana	—	24.561
Guano (quintales)	30.025	19.930
Vino (pipas)	1.530	19.020
Azúcar (quintales)	14.882	17.830
Aceite (arrobas)	34.100	16.983
Pieles	—	16.199
Harina (quintales)	15.479	11.066
Madera	—	9.969

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos	Cantidad	Valor (£)
Artículos de seda	—	9.378
Carbón (toneladas)	7.730	8.688
Ferretería	—	8.390
Jabón (quintales)	4.666	7.495
Pescado Salado (quintales)	18.918	6.831
Lino (quintales)	9.737	5.880
Maíz (hectolitros)	5.238	4.643
Sombreros	—	3.452
Sal (quintales)	76.540	3.371
Café (quintales)	866	3.014
Papel	—	2.989
Telas mezcladas	—	2.952
Algodón hilado (quintales)	170	2.767
Loza (quintales)	2.267	2.727
Mantas	3.388	2.684
Petróleo (arrobas)	6.060	2.494
Vidrio	—	2.420
Cordelaje para aparejos	—	2.349

Los siguientes cuadros dan la cantidad y el valor de los distintos artículos exportados e importados hacia y desde Inglaterra durante el año:

Artículos exportados desde las Islas Canarias a Inglaterra:

Artículos	Cantidad	Valor (£)
Almendras (quintales)	510	1.217
Barrilla (quintales)	5.401	891
Cochinilla (quintales)	8.332	109.747
Orchilla (quintales)	104	226
Seda ordinaria (quintales)	1.472	982
Vino (pipas)	125	2.534
Otros artículos	—	477
Total	—	116.074

Artículos importados a las Islas Canarias desde Inglaterra:

Artículos	Cantidad	Valor (£)
Aceites:		
Linaza (arrobas)	1.240	703
Oliva (arrobas)	40	38
Petróleo (arrobas)	1.640	827

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos	Cantidad	Valor (£)
Acero (quintales)	17	31
Bebidas alcohólicas (pipas)	185	2.571
Algodón hilado (quintales)	167	2.712
Arroz (quintales)	79	68
Pescado salado (quintales)	100	95
Cacao (quintales)	110	377
Café (quintales)	15	81
Carbón (toneladas)	7.730	8.688
Cerveza (arrobas)	1.380	915
Cobre bronceado (quintales)	287	1.483
Guano (quintales)	29.577	19.638
Ferretería	—	6.161
Hilos (quintales)	100	310
Herramientas	—	426
Platos de latón (quintales)	610	548
Pianos (unidades)	15	1.018
Jabón (quintales)	102	176
Cordelaje para aparejos (quintales)	678	1.284
Lino (quintales)	9.029	3.231
Loza (quintales)	2.247	2.675
Madera	—	375
Mantas (unidades)	3.388	2.684
Papel	—	143
Artíc. de Perfumería	—	189
Pieles	—	50
Pólvora (quintales)	122	716
Sacos (unidad)	18.637	1.193
Sombreros	—	579
Tabaco (quintales)	1.182	7.709
Té (quintales)	25	302
Telas:		
Lino	—	24.029
Lana	—	13.570
Mezclilla	—	2.243
Seda	—	2.709
Algodón	—	58.810
Velas	—	85
Vidrios	—	597
Varios	—	10.227
Total	—	180.266

El valor total de las exportaciones e importaciones durante los últimos cinco años es el siguiente:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Años	Importaciones £	Exportaciones £
1860	346.682	261.750
1861	325.339	377.372
1862	336.132	302.579
1863	301.464	319.644
1864	425.928	339.784

NOTA: La suma del valor de las importaciones durante el año 1864 incluye una cantidad de 26.866 libras correspondientes al tabaco importado durante este año. Ese artículo no se incluye en la relación de los cuatro años previos.

La relación detallada de las exportaciones e importaciones que muestran los cuadros anteriores se ha elaborado a partir de los datos que se obtuvieron gracias a la amabilidad del oficial principal de la Oficina de Aduanas en esta provincia. La relación que se publica oficialmente cada año no muestra la cantidad de exportaciones ni de importaciones, ni las sumas por distintos países, sino que viene todo clasificado bajo tres encabezamientos distintos, que dan un total hacia y desde España, las colonias españolas y los países extranjeros. Los impuestos a pagar sobre todas las importaciones, con la excepción del tabaco y del grano, es decir el impuesto «*ad valorem*» del uno por mil, se recauda sobre el valor de los artículos declarado por los importadores.

Desde hace tiempo existe la opinión generalizada que un establecimiento bancario en las islas facilitaría enormemente las operaciones comerciales. Se ha publicado un folleto con el fin de formar una sociedad que suscriba el capital legal necesario, 4.000.000 reales de vellón, aproximadamente 40.000 libras, para fundar un banco que sería ratificado por el gobierno y tendría el privilegio de emitir papel hasta tres veces el valor del capital suscrito y desembolsado, como previsto por la ley de 28 de febrero de 1856 que autoriza el establecimiento de bancos provinciales. Se calcula que se podría garantizar al menos un 18 por 100 de interés anual a los que inviertan su dinero en esta empresa, pero se teme que el proyecto no tenga más éxito que otros de parecida índole que le

Cuadro de equivalencia inglesas de pesos y medidas mencionados en los cuadros anteriores

Arroba	= 4 Galones
Hectolitro	= 2.839 Fanegas (de Winchester)
Quintal	= 100 Libras
92 Reales de Vellón	= 1 Libra esterlina

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

han precedido ya que los capitalistas son escasos y el carácter de las compañías de sociedades anónimas no suele entenderse bien; quizás no se fían mucho de ellas.

AGRICULTURA

Granos. Esta provincia sólo produce suficientes cereales para cubrir las necesidades de los habitantes, ya que, aunque haya exportado 17.961 hectólitros de trigo y cebada durante el pasado año, se ha importado 15.479 quintales de harina para consumo interior.

Cochinilla. Durante el año se han exportado 1.674.603 libras de cochinilla a Inglaterra y a Francia principalmente, por un valor de unas 238.322 libras esterlinas, que representa más de dos tercios de las exportaciones de la provincia.

Algodón. La producción ha sido insignificante. El informe sobre la calidad de las muestras enviadas a Manchester es muy favorable; es del tipo «Isla del Mar», de buen color, larga fibra y alta productividad. Los precios inusitadamente altos, caso de mantenerse en los mercados ingleses, moverían a los cultivadores a plantar cantidades mucho mayores. Pero la probabilidad de una caída sustancial en el valor del mercado de este artículo les hace preferir el empleo más provechoso de sus tierras en el cultivo de la cochinilla.

Tabaco. No se ha hecho ningún progreso notable en el cultivo del tabaco desde el año pasado; la hoja que se ha producido ha demostrado ser inferior en calidad a la que se cultiva en la isla de Cuba. Un terrateniente cuya finca está cerca de la ciudad de La Laguna, que dedicó una gran superficie al cultivo de esta planta según me han informado, ha decidido abandonarlo. Otros han tenido más exito, pero sólo se puede considerar como experimentos que no han demostrado ser ni decisivamente rentables ni lo contrario.

Vino. Antes de la plaga de los viñedos, el vino era la exportación principal de estas islas; desde entonces, se ha sustituido por la cochinilla. La cantidad media producida en Tenerife se calcula en 300 pipas al año. La cosecha de este año está muy por encima de la media y se calcula que se podrá haber obtenido unas 1.000 pipas.

Sin embargo, es difícil formular algo que se aproxime a un cálculo concreto en este capítulo, ya que no se ha obtenido relación oficial de las cantidades producidas en los distintos distritos. Sólo una pequeña parte

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

de la producción anual se destina a la exportación; se ha importado una clase inferior de vino blanco desde Moguer, un pueblecito en Andalucía, que mezclado con el del país y una proporción de alcohol, traído desde Alemania o Cataluña, se exporta como vino de Tenerife. La cantidad de vino importado desde España este año fue de 1.530 pipas; durante el mismo período se exportaron 745 pipas a los distintos países, de las cuales 125 pipas fueron embarcadas hacia Inglaterra, 200 a Alemania y 10 a Francia. Inglaterra y Francia probablemente representan prácticamente la exportación total de vino de Tenerife. El resto consiste principalmente en vino español que ha sido reexportado a la costa de Africa y a otros países.

La barrilla, orchilla, papas, cebollas, garbanzos y almendras se han producido y exportado en las cantidades que aparecen en el cuadro de exportaciones.

La cabaña isleña. La cabaña en este distrito se muestra en el siguiente cuadro:

	Cantidad
Ganado vacuno	21.424
Caballos	4.485
Mulas	4.258
Burros	8.290
Ovejas	51.092
Cabras	59.422
Cerdos	13.357
Camellos	1.812

POBLACION E INDUSTRIA

La población de las siete islas, según el último censo del año 1860, ronda los 237.036 habitantes. La provincia tiene 66 representantes en las Cortes; hay 2.465 electores, uno cada 96 habitantes; 2.148 personas pagan impuestos sobre la propiedad que varía en cantidad desde los 400 a los 16.000 reales de vellón al año. La cantidad recaudada por este impuesto es de 2.167.981 reales de vellón. 372 personas se dedican al comercio, gravadas con una cantidad que oscila entre los 400 y 800 reales de vellón en proporción al volumen anual de sus negocios; la cantidad recaudada bajo este capítulo es de 244.553 reales de vellón. En la capital, Santa Cruz de Tenerife, hay 105 comerciantes gravados en la misma

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

proporción; la cantidad recaudada es de 109.904 reales de vellón al año. La mayoría de la mano de obra disponible se dedica a la agricultura; no hay minas en el distrito. Se fabrican pequeñas cantidades de cintas y de telas de seda en el pueblo de Icod, en la isla de Tenerife, y también en Santa Cruz, en la isla de La Palma, pero sólo previo encargo.

OBRAS PUBLICAS

Antes de 1860, las obras públicas consistían únicamente en la construcción de los muelles en Santa Cruz, Tenerife, y en Las Palmas, Gran Canaria. Se recaudaba anualmente una suma muy pequeña para este fin, aunque el progreso que se hizo fue proporcionalmente escaso. Prevalecía la opinión de que no se atendían los intereses de la provincia y se señaló al gobierno que no había ni un solo faro en las costas, ninguna carretera construida en el campo y que, aparte de la pequeña subvención anual destinada a la construcción de los muelles anteriormente reseñados, no se había hecho nada para la mejora material de las islas. El gobierno ha considerado favorablemente esta justa reclamación y en los cuatro años se ha llevado mucho en un intento de satisfacer las exigencias de los isleños. Las obras de la construcción de los muelles y la mejora de los puertos de Tenerife, Gran Canaria, La Palma, Lanzarote y Fuerteventura, diez en total, están progresando.

Se han levantado 11 faros, y se están construyendo un total de 588 kms de carreteras. Durante el año 1863 kms. se gastaron 38.054 libras en estas obras públicas y 52.640 libras en 1864.

En la actualidad; no hay transporte por vapores entre las islas: las ventajas de este medio de transporte serían enormes y por ello lo desean tanto los habitantes. Por lo visto. les sería fácil crear una sociedad para obtener estas ventajas; la empresa, con una subvención adecuada del gobierno por el transporte de correo, sería altamente remunerativa, pero la desidia y la falta de iniciativa les impide emprender ninguna acción. Un extranjero, inglés, visitó las islas últimamente con el propósito de establecer una línea de buques de vapor; la opinión pública y la prensa local, sin embargo, se opusieron a que se concediera una subvención del gobierno a un extranjero. Así que, a menos que el gobierno decida sabiamente conceder el contrato y la subvención a cualquier persona dispuesta a encargarse del tema, la inercia de los nativos por una parte y sus recelos hacia los forasteros por otra, pueden privarles para siempre de un beneficio que es muy necesario para el desarrollo de los recursos de las islas.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

COMENTARIOS GENERALES

En el cuadro del valor de las exportaciones e importaciones durante los cinco años, se aprecia que el comercio de estas islas ha experimentado un gradual desarrollo. La fiebre amarilla durante la última parte de 1862 y los primeros cuatro meses de 1863 supuso un frenazo que fue en parte compensado por el incremento del comercio del siguiente año. Desde 1852, cuando se estableció la franquicia de los puertos, la cantidad de tráfico y la prosperidad en general se han visto aumentadas, lo que se reflejará en las estadísticasque se preparan para su publicación por la Cámara de Comercio aquí, y que lamento no poder adjuntar a este informe. El establecimiento del banco propuesto, y la comunicación entre las islas por buques de vapor, sin duda repercutirían en un incremento enorme de los efectos beneficiosos del libre comercio.

Santa Cruz, 8 de junio de 1865.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEL CONSUL SR. GRATTAN SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1865.

NAVEGACION Y MARINA MERCANTE

Los siguientes cuadros muestran el número comparativo de embarcaciones británicas y extranjeras que han arribado y despachado en el puerto de Santa Cruz, Tenerife, entre los años 1864 y 1865, aparte de la cantidad de buques españoles de cabotaje.

ARRIBADAS

Años	Británicas			Extranjeras			Totales		
	Núm. barcos	Tonelaje	Tripul.	Núm. barcos	Tonelaje	Tripul.	Núm. barcos	Tonelaje	Tripul.
1864	120	37.756	2.505	224	103.237	6.626	344	140.993	9.131
1865	88	30.560	1.970	210	89.677	5.739	298	120.237	7.709

DESPACHADAS

1864	119	37.560	2.498	224	103.237	6.626	343	140.797	9.124
1865	85	29.407	1.891	207	89.355	5.720	292	118.762	7.611

COMERCIO DE CABOTAJE

Años	Arribadas			Despachadas		
	Núm. barcos	Tonelaje	Tripulación	Núm. barcos	Tonelaje	Tripulación
1864	593	36.750	5.886	593	36.640	5.985
1865	721	91.965	11.583	705	49.573	9.073

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

El muelle de Santa Cruz, Tenerife, es actualmente más corto de lo que era el año pasado: un temporal de viento destrozó unas 30 yardas de su extremo. Ahora se está restaurando la parte dañada. Se comenta que los faros estarán acabados a lo largo de este año. El 30 de julio de 1865 se inauguraron las luces de Punta Delgado, isla de Alegranza, Punto de Martino, isla de Lobos y la Isleta en Gran Canaria, según lo señalado por la Oficina Hidrográfica del Almirantazgo de Londres. Por reales órdenes del 28 de abril y del 16 de mayo del presente año se dispuso que el 25 de julio se encenderá el faro de Punta de Pechiguera, en la isla de Lanzarote, y el 15 de agosto los de la entrada del Puerto Naos, en la misma isla. En breve se ordenará el encendido del faro restante, en Punta Cumplida, isla de La Palma.

COMERCIO

Exportaciones

El siguiente cuadro muestra el valor relativo de las exportaciones a los distintos países de Europa, Africa y América:

	£
EUROPA	
Inglaterra	207.836
Francia	100.165
España	71.044
Alemania	8.838
Italia	330
Portugal	21
AFRICA	
Marruecos y Colonias	5.947
AMERICA	
Antillas Españolas	41.733
Estados Unidos	752
Otros países	2.525
Total	439.191

El siguiente cuadro expone la cantidad y el valor de los principales artículos exportados:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos	Cantidad	Valor (£)
Cochinilla (libras)	2.391.220	320.878
Numerario	—	22.041
Seda ordinaria (quintales)	127	13.712
Verduras secas	—	13.531
Vino (pipas)	832	11.964
Papas (quintales)	35.628	8.279
Trigo (fanegas rasas)	16.250	7.622
Cebollas (quintales)	27.998	5.922
Bebidas alcohólicas (pipas)	356	5.023
Lajas	—	4.553
Pescado salado (quintales)	6.141	4.428
Barrilla (quintales)	57.669	4.185
Frutos secos (quintales)	2.977	3.276
Queso (quintales)	702	1.914
Maíz (fanegas colmadas)	3.300	1.705

Cantidad de cochinilla exportada a los distintos países:

	Libras
A Inglaterra	1.505.400
Francia	581.152
España	273.468
Alemania	17.368
Africa	9.516
América	4.316
Total	2.391.220

La calidad de la cochinilla exportada a Inglaterra según el cuadro anterior incluye 148.616 libras de granilla y polvo.

Importaciones

El valor total de las importaciones en los distintos puertos del archipiélago durante el año se expone en el siguiente cuadro:

	£
EUROPA	
Inglaterra	195.559
Francia	55.440

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

	£
España	52.028
Alemania	12.684
Italia	883
AFRICA	
Marruecos y Colonias	18.871
AMERICA	
Antillas Españolas	64.948
Estados Unidos	23.823
Otros países	1.299
Total	425.531 *(sic)*

Artículos	Cantidad	Valor (£)
Artículos de algodón	—	65.050
Azúcar (quintales)	28.095	32.070
Artículos de lino	—	31.291
Guano (quintales)	47.148	31.133
Bebidas alcohólicas	—	29.376
Artículos de lana	—	26.654
Aceite de oliva (arrobas)	28.223	19.811
Vino (pipas)	2.100	19.161
Tabaco (quintales)	2.392	16.393
Harina (quintales)	16.783	11.522
Pieles	—	9.938
Lino (quintales)	2.980	9.183
Ferretería	—	7.868
Madera	—	6.308
Jabón (quintales)	3.797 ½	16.064
Carbón (quintales)	105.160	5.968
Pescado salado (quintales)	12.359	5.099
Artículos de seda	—	5.052
Petróleo (arrobas)	8.096	4.377
Verduras secas	—	3.737
Papel	—	3.670
Maíz (fanegas colmadas)	5.356	3.480
Melaza	—	3.424
Algodón hilado (quintales)	193	2.798
Loza	—	2.767
Mezclilla	—	1.641

Los siguientes cuadros muestran las cantidades, y el valor de los distintos artículos exportados e importados hacia y desde Gran Bretaña:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

EXPORTADOS

Artículos	Cantidad	Valor (£)
Bebidas alcohólicas (pipas)	16½	153
Barrilla (quintales)	8.654	1.428
Cochinilla (libras)	1.505.400	195.004
Numerario	—	7.492
Orchilla (quintales)	20	43
Vino (pipas)	123	2.602
Pescado en conserva (quintales)	24	24
Seda ordinaria (quintales)	2	217
Otros artículos	—	873
Total	—	207.836

IMPORTADOS

Artículos	Cantidad	Valor (£)
Petróleo (arrobas)	2.282	1.235
Bebidas alcohólicas (pipas)	50	806
Algodón hilado (quintales)	193	2.798
Arroz (quintales)	287	226
Carbón (quintales)	105.160	5.968
Guano (quintales)	41.780	28.240
Harina (quintales)	25	19
Ferretería	—	6.421
Jabón (quintales)	7½	104
Lino (quintales)	2.188	6.711
Gres	—	2.767
Papel	—	126
Papas (quintales)	600	128
Pieles	—	174
Telas:		
Lino	—	28.020
Lana	—	19.614
Mezcla	—	1.298
Seda	—	2.828
Algodón	—	62.862
Tabaco (quintales)	844	5.504
Varios	—	19.710
Totales	—	195.559

Cuadro que muestra los valores comparativos de las exportaciones e importaciones con Gran Bretaña durante los años 1864 y 1865:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Años	Valor (£)	
	Exportaciones	Importaciones
1864	116.074	180.266
1865	207.836	195.559

Cuadro que muestra el valor total de las exportaciones e importaciones desde y hacia todos los países en los últimos cinco años:

Años	Valor (£)	
	Exportaciones	Importaciones
1861	377.372	325.339
1862	302.579	336.132
1863	319.644	301.464
1864	339.784	425.928
1865	439.191	425.531

El excedente de 99.407 libras en la cantidad del valor de las exportaciones en 1865 en comparación con el año anterior se atribuye casi por completo a la cantidad de cochinilla que se ha producido y exportado *durante ese año, como se muestra seguidamente:*

Años	Cantidad (libras)	Valor (£)
1864	1.674.600	238.322
1865	2.391.220	320.878

La anterior relación de las exportaciones e importaciones ha sido elaborada a partir de las estadísticas obtenidas en la Oficina de Aduanas de este puerto.

Cuadro de las equivalencias inglesas de pesos y medidas mencionados en los cuadros anteriores

Arroba = 4 Galones
Quintal = 104 Libras
4 2/3 Fanegas rasas = 1 Cuarto Imperial
4 1/2 Fanegas colmadas = 1 Cuarto Imperial

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

AGRICULTURA

La cantidad de cochinilla producida durante el año superó todos los marcos anteriores; su producción se puede desarrollar aún más y el incremento de su cultivo absorberá sin duda la mayoría del capital disponible de los agricultores. Me dicen que el cultivo de algodón y tabaco, casi se han abandonado, ya que han demostrado ser poco rentables. Se calcula que se han obtenido unas 500 pipas de vino durante este año, las cuales representan la mitad de la producción estimada del año previo.

COMENTARIOS GENERALES

El comercio de las islas ha crecido a lo largo de este año, a pesar del frenazo supuesto por los procedimientos arbitrarios del Consejo Local de Sanidad, al negar el certificado sanitario durante algunos meses del año a buques que tenían el derecho legal de entrada. Se ha presentado una propuesta en el Congreso referida al establecimiento de cables terrestres y submarinos para el telégrafo, que comunicarían a estas islas con las costas de España, Africa y América. No se ha avanzado en el tema del establecimiento de un banco provincial, ni en el de proporcionar buques de vapor al cabotaje entre las islas.

Santa Cruz de Tenerife, 8 de junio de 1866.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEL CONSUL SR. GRATTAN SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1866.

NAVEGACION Y MARINA MERCANTE

Los siguientes cuadros muestran la cantidad de embarcaciones extranjeras y británicas que arribaron y descargaron en el puerto de Santa Cruz de Tenerife en los años 1865 y 1866.

ARRIBADAS

Años	Británicas			Extranjeras			Totales		
	Núm. barcos	Tonelaje	Tripul.	Núm. barcos	Tonelaje	Tripul.	Núm. barcos	Tonelaje	Tripul.
1865	88	30.560	1.970	210	89.677	5.739	298	120.257	7.709
1866	95	33.884	1.934	245	88.951	5.606	340	122.835	7.540

DESPACHADAS

1865	85	29.407	1.891	207	89.355	5.720	292	118.762	7.611
1866	95	33.884	1.934	328	87.527	5.506	333	121.411	7.440

COMERCIO DE CABOTAJE

Años	Despachadas			Arribadas		
	Núm. barcos	Toneladas	Tripulación	Núm. barcos	Toneladas	Tripulación
1865	721	91.965	11.583	705	49.573	9.073
1866	788	69.710	11.015	809	55.540	9.968

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

COMERCIO

Exportaciones

El siguiente cuadro muestra el valor relativo de las exportaciones a los distintos países de Europa, África y América:

	£
EUROPA	
Inglaterra	336.415
Francia	52.028
España	126.358
Alemania	12.534
Italia	7.075
AFRICA	
Marruecos y las Colonias	5.710
AMERICA	
Las Antillas Españolas	36.779
Los Estados Unidos	3.901
Otros países	3.438
Total	£ 584.238

El siguiente cuadro muestra las cantidades y el valor de los principales artículos exportados:

Artículos	Cantidad	Valor (£)
Cochinilla (libras)	344.664	473.429
Numerario	—	23.236
Vino (pipas)	858	11.713
Verduras secas (quintales)	21.121	10.767
Barrilla (quintales)	46.799	10.285
Seda ordinaria (quintales)	113	7.372
Lajas	—	7.107
Papas (quintales)	28.411	6.823
Cebollas (quintales)	21.134	4.703
Pescado salado (quintales)	9.862	4.018
Frutos secos (quintales)	1.752	2.761
Bebidas alcohólicas (pipas)	155½	2.472
Orchilla (quintales)	813	1.424

Las cantidades de cochinilla (consistentes en grana, granilla y polvo) exportadas a los distintos países figuran a continuación:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

	Libras
Inglaterra	2.352.662
Francia	315.354
España	723.320
Alemania	47.970
Africa	5.278
Estados Unidos	2.080
Total	3.446.664

Importaciones

El valor total de las importaciones desde países de Europa, Africa y América se muestra en el siguiente cuadro:

	£
EUROPA	
Inglaterra	322.827
Francia	81.530
España	101.895
Alemania	13.368
Italia	2.017
Portugal	1.785
AFRICA	
Marruecos y Colonias	13.787
AMERICA	
Antillas españolas	58.960
Estados Unidos	27.817
Otros países	2.725
Total	626.711

Las cantidades y el valor de los principales artículos de importación fueron los siguientes:

Artículos	Cantidad	Valor (£)
Artículos de algodón	—	150.318
Artículos varios	—	89.224
Guano y abono (quintales)	53.107	45.678
Artículos de lino	—	34.115
Azúcar (quintales)	29.803	34.318
Artículos de lana	—	34.115
Bebidas alcohólicas (pipas)	3.842	30.747

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos	Cantidad	Valor (£)
Maíz indio (fanegas)	34.039	19.766
Aceite de oliva (arrobas)	25.314	19.387
Tabaco (quintales)	3.200	18.587
Pieles	—	16.870
Carbón (quintales)	238.918	13.997
Harina (quintales)	16.220	13.721
Madera	—	12.761
Papel	—	10.922
Artículos de seda	—	9.483
Ferretería	—	9.002
Vino (pipas)	1.041	8.095
Jabón (quintales)	4.672	7.975
Café (quintales)	2.619	7.853
Pescado salado (quintales)	12.778	5.696
Petróleo (arrobas)	9.044	4.811
Algodón hilado (quintales)	264	3.576
Loza	—	2.928
Arroz (quintales)	3.642	2.883
Verduras secas (quintales)	—	2.697
Lona	—	2.382

Las cantidades y el valor de los distintos artículos exportados e importados hacia y desde Gran Bretaña se detallan en el siguiente cuadro:

Artículos	Exportados	
	Cantidades	Valor (£)
Cochinilla (libras)	2.352.662	314.191
Numerario	—	16.272
Vino (pipas)	140	2.706
Artículos varios	—	1.347
Barrilla (quintales)	4.500	967
Orchilla (quintales)	435	712
Almendras (quintales)	90	219
Batatas (quintales)	3	1
Total	—	336.415

Artículos	Importados	
	Cantidades	Valor (£)
Artículos de algodón	—	148.712
Guano y abono (quintales)	49.869	42.614
Artículos de lino	—	37.758
Artículos varios	—	25.370

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos	Importados	
	Cantidades	Valor (£)
Artículos de lana	—	21.861
Carbón (quintales)	238.918	13.977
Tabaco (quintales)	1.376	7.478
Ferretería	—	5.999
Artículos de seda	—	4.509
Algodón hilado (quintales)	264	3.576
Bebidas alcohólicas (pipas)	218	3.072
Loza	—	2.665
Petróleo (arrobas)	2.568	1.366
Lona (quintales)	388	1.276
Mezclilla	—	906
Pieles	—	437
Café (quintales)	112	403
Papel	—	266
Papas (quintales)	1.205	256
Arroz (quintales)	243	203
Azúcar (quintales)	53	71
Pescado salado (quintales)	41	42
Jabón (quintales)	9	10
Total	—	322.827

Cuadro que muestra el valor comparativo de las exportaciones e importaciones con Gran Bretaña durante los años 1865 y 1866:

	Valor de las exportaciones (£)	Valor de las importaciones (£)
1865	207.836	195.559
1866	336.415	322.827

Cuadros que muestran el valor total de las exportaciones e importaciones hacia y desde todos los países a lo largo de los últimos cinco años:

	Valor de las exportaciones (£)	Valor de las importaciones (£)
1862	302.579	336.132
1863	319.644	301.466
1864	339.784	425.928
1865	439.191	425.531
1866	584.238	626.711

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Se podrá ver que el valor de las exportaciones durante este año supera el de 1865 en 145.047 libras esterlinas. Este resultado más favorable se debe íntegramente a la crecida cantidad de cochinilla que se ha producido y exportado durante el año, como se muestra a continuación:

	Cochinilla exportada	
	Cantidad libras	Valor (£)
1865 (libras)	2.391.220	320.878
1866 (libras)	3.446.664	473.429

Los datos de los anteriores cuadros se recopilaron de las estadísticas obtenidas en la Oficina de Aduanas de este puerto.

Cuadro de equivalencias inglesas en pesas y medidas de los anteriores cuadros

Arrobas = 4 Galones
Quintales = 104 Libras
4 2/3 Fanegas (rasas) = 1 Cuarto imperial
4 ½ Fanegas (colmadas) = 1 Cuarto imperial
92 Reales de vellón = 1 Libra esterlina

COMENTARIOS GENERALES

El enorme incremento en las exportaciones e importaciones a los distintos puertos de las Islas Canarias durante el año 1866, como se puede apreciar de los anteriores cuadros, se debe íntegramente al enorme aumento de la producción de cochinilla, que se desarrolla cada vez más. No sólo se dedica mucho más terreno a su cultivo, sino que se está mostrando más cuidado e inteligencia en esta rama de la industria. El guano se utiliza ahora de una forma generalizada; varias embarcaciones de gran tonelaje llegaron en estos días al puerto de Santa Cruz de Tenerife, directamente de las islas de Chincha, cargadas de abono. Se ha descubierto que este producto ablanda la penca del cactus haciendo de ella una sustancia más nutritiva para el insecto y, por lo tanto, repercute materialmente en el incremento de su propagación. Sin embargo, sólo se emplea con provecho en las tierras que gozan de un riego constante y éstas son necesariamente limitadas hasta el momento en que se adopten los medios para incrementar el suministro de agua. Se ha hecho mucho con

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

respecto a este tema en los últimos años. Se ha transportado agua en cantidades abundantes desde las montañas al bello y fértil Valle de la Orotava, y se han hecho prospecciones en La Laguna, Santa Cruz de Tenerife, y en la parte sur de la misma isla, con el mismo fin, que prometen unos resultados favorables. Una arena negra volcánica, conocida vulgarmente como «picón», que se puede encontrar en varios lugares de la isla de Tenerife, ha sido utilizada con gran éxito en las tierras secas destinadas al cultivo del nopal. Se ha comprobado que la tierra cubierta de una capa de esta arena, de cuatro a seis pulgadas de profundidad, retiene la humedad durante el intenso calor del verano. También impide la proliferación de las malas hierbas y, si salen, pueden extraerse de esta tierra con suma facilidad. Dicen también que conserva la eficacia del estiércol por varios años. Aunque abunda, el picón no se utiliza sino en los alrededores de sus yacimientos naturales, ya que su transporte es muy costoso debido a la escasez de carreteras.

Se ha hecho muy poco durante este año para incrementar la producción de vino. También podemos decir que el cultivo del algodón y el tabaco han caído en el más absoluto abandono. Poco a poco, la tierra disponible se está cultivando con el nopal. Los recursos de los cultivadores, tanto financieros como energéticos, se dirigen y continuarán dirigiéndose casi por completo a la producción de la cochinilla que ya ha repercutido en un incremento del valor de la tierra. Si el precio elevado de este producto se mantiene, dentro de muy pocos años será una fuente de grandes riquezas y prosperidad para los habitantes de estas islas.

La construcción de carreteras y todas las otras obras del Gobierno se han suspendido últimamente alegando escasez de recursos.

La comunicación entre las diferentes islas y el servicio de correos aún se llevan a cabo por unas pequeñas embarcaciones a vela.

Santa Cruz de Tenerife, 14 de julio de 1867.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEL CONSUL SR. GRATTAN SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1867.

COMERCIO

Exportaciones

El valor total de las exportaciones desde las Islas Canarias a los distintos países de Europa, África y América durante el año se expone en el siguiente cuadro:

Países	Valor (£)
EUROPA	
Inglaterra	459.462
Francia	136.026
España	68.266
Alemania	10.428
Italia	239
AFRICA	
Marruecos y Colonias	16.514
AMERICA	
Antillas Españolas	42.985
Estados Unidos	1.549
Otros países	3.046
Total	738.515

La cantidad total y el valor de la cochinilla (consistente en «grana», «granilla» y «polvo») exportada durante el año a los distintos países se ve en la siguiente relación:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

		Cantidades (Libras)	Valor (£)
A	Inglaterra	3.930.056	445.549
	Francia	897.546	124.625
	España	345.358	36.067
	Alemania	44.304	6.509
	Africa	97.526	12.196
	Antillas Españolas	104	15
	Estados Unidos	2.340	342
	Total	5.317.234	625.303

El siguiente cuadro comparativo nos ofrece la cantidad y el valor de la cochinilla exportada en los últimos cuatro años:

	Cantidades (Libras)	Valor (£)
1864	1.674.600	238.322
1865	2.391.220	320.878
1866	3.446.664	473.429
1867	5.317.234	625.303

El incremento rápido y constante en la producción de este artículo, como se habrá podido apreciar, es todavía susceptible de un mayor desarrollo. Paulatinamente la cochinilla está acaparando el capital disponible de las islas mientras que otras ramas de la agricultura se abandonan o se descuidan. Los precios de los artículos de consumo, que antes se producían en mayor cantidad, aumentan en proporción, al igual que el precio de la mano de obra. De mantenerse la demanda de este artículo con los precios actuales, los propietarios de tierras acumularán grandes riquezas y también se verán muy beneficiadas las otras personas que se dedican a su producción, al igual que la población de estas islas en general. Sin embargo, esta dependencia del éxito continuado de una sola rama de la agricultura podría llevar consigo mucha angustia en el caso de que se descubriese un proceso químico que superara este tinte, actualmente sin rival.

Importaciones

Valor de las importaciones durante el ano de los distintos países de Europa, Africa y América a las Islas Canarias:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Países	Valor (£)
EUROPA	
Inglaterra	328.657
Francia	103.947
España	156.033
Alemania	13.647
Italia	1.440
AFRICA	
Marruecos y Colonias	20.088
AMERICA	
Antillas Españolas	34.777
Estados Unidos	21.139
Otros puertos (se incluye el guano importado de Perú por un valor de 59.398 libras esterlinas)	60.554
Total	740.282

El siguiente cuadro da los valores comparativos de las exportaciones e importaciones con Gran Bretaña durante los años 1866 y 1867:

	Valor de las exportaciones (£)	Valor de las importaciones (£)
1866	336.415	322.827
1867	459.462	328.657

Como se puede apreciar de los anteriores cuadros, el aumento en el valor de las exportaciones para el año 1867 es de 12.340 libras esterlinas, y el de las importaciones de 5.829 libras esterlinas. El incremento de las exportaciones ha sido resultado de la gran cantidad de cochinilla embarcada a Inglaterra durante el último cuarto de este año, hasta un valor total de unas 210.000 libras esterlinas.

Cuadro que muestra el valor total de las exportaciones y las importaciones de todos los países durante los últimos cinco años:

	Valor de las exportaciones (£)	Valor de las importaciones (£)
1863	319.644	301.464
1864	339.784	425.928
1865	439.191	425.531
1866	584.238	626.711
1867	738.515	740.282

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Tuve ocasión de mencionar en mi informe del año 1864 que se había publicado un folleto con el objetivo de formar una asociación que recaudara el capital legalmente necesario para la formación de un banco provincial, que se aprobaría por el Gobierno y tendría el privilegio de imprimir papel hasta tres veces la cantidad de su capital desembolsado. Aún no se ha hecho nada a este efecto; no existe ningún banco en estas islas, aunque se reconoce las ventajas de la instauración de tal establecimiento.

NAVEGACION Y MARINA MERCANTE

ARRIBADAS

Años	Británicas			Extranjeras			Totales		
	Núm. barcos	Tonelaje	Tripul.	Núm. barcos	Tonelaje	Tripul.	Núm. barcos	Tonelaje	Tripul.
1866	95	33.884	1.934	245	88.951	5.606	340	122.835	7.540
1867	109	47.348	2.738	293	106.988	6.289	402	154.336	9.027

DESPACHADAS

1866	95	33.884	1.934	238	87.527	5.506	338	121.411	7.440
1867	109	47.348	2.738	271	102.978	6.054	380	150.326	8.792

COMERCIO DE CABOTAJE EN EMBARCACIONES ESPAÑOLAS

Años	Arribadas			Despachadas		
	Núm. barcos	Tonelaje	Tripulación	Núm. barcos	Tonelaje	Tripulación
1866	788	69.710	11.015	809	55.540	9.968
1867	858	60.495	11.940	875	55.755	9.963

En el mes de febrero del presente año, los impuestos de navegación y del puerto establecidos por Real Orden de 17 de diciembre de 1851, que hasta ahora no se habían aplicado en los puertos de este archipiélago, fueron recaudados por orden gubernativa sobre las embarcaciones españolas y extranjeras que arribaban en los puertos de estas islas, donde se habían realizado obras; es decir, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de La Palma y Arrecife de Lanzarote. Estos impuestos suponen para las embarcaciones españolas hasta un real

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

de vellón por tonelada al anclar, y 1/8 de real de vellón por cada quintal de mercancías que se desembarcan o embarcan, y hasta el doble de estas tarifas para las embarcaciones extranjeras; pero al igualar la bandera española con la británica a efectos de los gravámenes de puerto y navegación impuestos en España, ya que así se estableció por la Real Orden fechada el 7 de septiembre de 1852, sólo se grava las embarcaciones británicas con la tarifa sencilla. El Gobernador Civil de la provincia remitió un escrito de la Cámara de Comercio local al Ministro de Economía en protesta por la imposición de estos gravámenes, indicando el perjuicio que ocasionaría al comercio de estos puertos francos, pero sin producir el efecto deseado. De las referidas obras artificiales en los puertos arriba mencionados, o aún más de las que se realizan en carreteras, se puede decir que solamente están iniciadas, a pesar de que hayan estado en proceso de construcción durante años, y en este momento no ofrecen ninguna protección a las embarcaciones ancladas; por esta razón, la petición de la Cámara podría ser favorablemente tomada en consideración en cuanto al gravamen de anclaje.

AGRICULTURA

Ya que la cochinilla es el principal producto de esta provincia, hay poco que apuntar en este apartado. Se han exportado 500 pipas de vino durante el año, de las cuales aproximadamente 200 fueron a parar a Inglaterra; puesto que el cultivo de la cochinilla deja más beneficios, no se esperan inversiones en nuevos viñedos, aunque se dice que el oidium está mucho menos extendido que antes. La cosecha de barrilla que se ha exportado durante el año supone unos 28.338 quintales, la de orchilla unos 2.045 quintales, 46.432 quintales la de papas, y 28.330 quintales la de cebollas, que se han exportado principalmente a la isla de Cuba.

POBLACION E INDUSTRIAS

Durante los últimos años se han constituido compañías para la construcción de acueductos con el fin de regar las nuevas plantaciones de cochinilla que se están estableciendo en todas partes y que han prosperado en sus labores. Tuvo mucha actividad una sociedad de mutualistas para la construcción de viviendas para las clases más humildes, así como una asociación de panaderías, que dice vender el pan a un precio módico,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

de buena calidad y peso justo, con gran regocijo de toda la población de esta ciudad, ya que antes eran víctimas de unos cuantos individuos sin escrúpulos, que al monopolizar el comercio habían impuesto al público durante años un pan malo, caro y de poco peso con aparente impunidad.

Gradualmente, aunque algo tarde, se empieza a entender las ventajas de las asociaciones, y si se llevan con honestidad, sin duda aumentarán en número y producirán unos efectos de lo más beneficioso.

Se está llevando a cabo un proyecto para la obtención de metal de hierro de las arenas titaníferas que se encuentran en estas islas; se suponía que la cantidad de estas arenas era enorme, pero una persona competente, recién llegada de Inglaterra con el propósito de investigar el tema, ha calculado que sólo se pueden utilizar de 14.000 a 16.000 toneladas para ese propósito.

El análisis es el siguiente:

Peróxido de hierro	44,28
Protóxido	24,42
Acido titánico	19,10
Sílice, Cal viva, Aluminio, Magnesio, Acido Carbónico, y otros	12,20
Total	100,00

y se computa que deben rendir entre el 49 y el 50 por 100 de hierro metálico.

La intención era instalar un alto horno para la producción de al menos 25 toneladas de hierro al día; pero ya que la arena disponible era insuficiente, se propone ahora montar un hornillo en la isla de Gran Canaria, capaz de limpiar alrededor de 8 toneladas de arena por día, que deben producir aproximadamente 4 toneladas de metal.

Las obras públicas en estas islas, consistentes en carreteras y puertos, se han encontrado casi paralizadas durante el año, argumentándose que es por falta de fondos.

Santa Cruz de Tenerife, 30 de junio de 1868.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEL CONSUL SR. GRATTAN SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1868.

COMERCIO

Exportaciones

El valor total de las exportaciones desde las Islas Canarias a los distintos países de Europa, Africa y América se expone en el siguiente cuadro:

Países	Valor (£)
Inglaterra	402.298
Francia	177.192
España	63.961
Alemania	12.874
Italia	77
Total	656.402

El total del valor de la cochinilla (consistente en «grana», «granilla» y «polvo») exportada durante el año a todos los países, se expone a continuación:

Países	Cantidades (Libras)	Valor (£)
Inglaterra	2.967.198	381.465
Francia	1.242.540	166.671

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Países	Cantidades (Libras)	Valor (£)
España	384.826	50.387
Alemania	75.322	10.147
Africa	15.002	261
Estados Unidos	650	96
Total	4.685.538	609.027

Cuadro de las cantidades y valores comparativos de la cochinilla exportada durante los últimos cinco años:

Años	Cantidades (Libras)	Valor (£)
1864	1.674.600	238.322
1865	2.391.220	320.878
1866	3.446.664	473.429
1867	5.317.234	625.303
1868	4.685.538	609.027

Importaciones

El valor de las importaciones desde los distintos países de Europa, África y América a las Islas Canarias a lo largo de este año es el siguiente:

Países	Valor (£)
EUROPA	
Inglaterra	233.847
Francia	143.334
España	119.570
Alemania	20.249
Italia	1.509
Holanda	1.833
Portugal	60
AFRICA	
Marruecos y Colonias	394
AMERICA	
Antillas Españolas	44.431
Estados Unidos	41.159
Perú	68.398
Otros países	1.322
Total	676.106

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

El siguiente cuadro muestra el valor comparativo de las exportaciones e importaciones con Gran Bretaña durante los años 1867 y 1868:

	Valor de las exportaciones (£)	Valor de las importaciones (£)
1867	459.462	328.657
1868	402.298	233.847

Las cifras del valor de las importaciones de la isla de Lanzarote no están disponibles aún en la Oficina de Aduanas y, por lo tanto, no se pueden incluir en la relación arriba expuesta. Tampoco se sabe el valor del trigo, maíz, harina ni tabaco importados en los puertos de las Islas Canarias durante los meses de octubre, noviembre y diciembre. Los importadores no han hecho públicas las declaraciones obligatorias de las cantidades importadas, debido a que las Juntas Revolucionarias abolieron los impuestos que se pagaban sobre estos artículos. Este hecho, junto con el estado general de incertidumbre del país durante la mayor parte del año, y el estallido de la revolución en el mes de septiembre, explican la disminución del comercio en las islas, reflejada en la disminución del valor de las exportaciones e importaciones, en comparación con las cifras del año 1867.

A continuación se ofrece el cuadro que muestra el valor total de las exportaciones e importaciones de todos los países durante los últimos cinco años:

	Valor de las exportaciones (£)	Valor de las importaciones (£)
1864	339.784	425.928
1865	439.191	425.531
1866	584.238	626.711
1867	738.515	740.282
1868	656.402	676.106

NAVEGACION Y MARINA MERCANTE

Cuadro que muestra la cantidad de embarcaciones británicas y extranjeras, con su tonelaje y tripulantes, que arribaron y despacharon en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, durante los años 1867 y 1868:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ARRIBADAS

Años	Británicas			Extranjeras			Total		
	Núm. barcos	Tonelaje	Tripul.	Núm. barcos	Tonelaje	Tripul.	Núm. barcos	Tonelaje	Tripul.
1867	109	47.348	2.738	293	106.988	6.289	402	154.336	9.027
1868	114	54.387	3.247	259	76.877	4.427	373	131.264	7.674
DESPACHADAS									
1867	109	47.348	2.738	271	102.978	6.054	350	150.326	8.792
1868	113	54.323	3.237	255	75.939	4.348	368	130.262	7.585

Las embarcaciones españolas del comercio de cabotaje que arribaron al Puerto de Santa Cruz de Tenerife durante los años 1867 y 1868 fueron las siguientes:

Años	Núm. de barcos	Tonelaje	Tripulantes
1867	858	60.495	11.015
1868	837	47.398	9.218

AGRICULTURA

Durante este año, se han formado muchas nuevas plantaciones de cochinilla en Tenerife y en las otras islas del Archipiélago. Se invierten enormes cantidades de capital en esta rama muy remunerativa de la agricultura, la cual se desarrolla cada vez más con el paso de los años. Se han exportado 515 pipas de vino, de las cuales 237 se destinaron a Inglaterra. También se exportaron las cosechas corrientes de barrilla, orchilla, cebollas y papas.

POBLACION E INDUSTRIAS

En este apartado, tengo muy poco que añadir a las observaciones hechas en mi último informe. Las asociaciones de las que hice mención entonces, dedicadas al transporte de agua desde las montañas a las tierras cultivadas, así como la sociedad constructora, siguen progresando con provecho en sus distintas tareas. Con respecto a la compañía panadera

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

que, a mi modo de ver, se quería crear en beneficio de la gente, protegiéndola de las prácticas deshonestas de los panaderos establecidos desde hace tiempo, lamento decir que no ha encontrado suficientes muestras de apoyo; por esta razón y también, según mis informes, por las prácticas deshonestas de algunos de sus subagentes, ha fracasado y se ha disuelto. Sin embargo, en cierta medida ha alcanzado su objetivo, ya que el precio de la barra de pan sigue siendo bastante módico aunque el peso continúa siendo algo deficiente y la calidad es muy inferior. El proyecto al que hice alusión el año pasado para transformar las arenas titaníferas también, según mis fuentes, ha sido abandonado. Sin embargo, se ha iniciado la construcción de un alto horno en la vecina isla de Gran Canaria.

COMENTARIOS GENERALES

La disminución en la cantidad de cochinilla exportada durante este año, en comparación con las cifras del año anterior, es resultado de los disturbios políticos y sociales en el país. Muchas personas poseedoras del capital suficiente para comprar, siquiera unas pequeñas parcelas de tierra idónea, y que podían afrontar los gastos necesarios para cultivar la cochinilla, se están iniciando en este provechoso negocio. Todas las demás actividades agrícolas que producen alimentos para la población humana y animal se han abandonado. Sin duda, en la actualidad, los cultivadores de la cochinilla obtienen grandes beneficios de sus inversiones; sin embargo, sus tierras sufren el deterioro por las grandes cantidades de guano que se utilizan para promover el cultivo del cactus. La gran masa de la población que se mantiene a sí misma y a sus familias con su trabajo, y las personas que viven de unos ingresos fijos, son los que sufren más, ya que los aumentos salariales son muy inferiores a la subida enorme de los precios de los artículos básicos, que no cesan de encarecerse. El abastecimiento de agua a las ciudades de esta isla, que se ve limitado durante seis meses del año, se ha desviado para regar las plantaciones de cochinilla, hecho que ha causado mucha penuria, inconvenientes y angustia a la mayoría de los habitantes. La salud pública no puede evitar verse afectada por la escasez de este artículo de primera necesidad, especialmente durante los meses de calor intenso del verano. Me han informado fuentes fidedignas que de las cuarenta pipas de agua por hora que deberían llegar al pueblo de La Laguna en este momento sólo le llegan 7, ya que 33 se pierden por el camino desviadas por los acue-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ductos abiertos antes de poder alcanzar los depósitos públicos y las fuentes. Los interesados permiten que su afán de ganancias sofoque incluso sus sentimientos humanitarios y las autoridades municipales permiten que estos actos sigan, o por lo menos, no adoptan medidas eficaces para impedirlos que, al fin y al cabo, es lo mismo.

Santa Cruz de Tenerife, 1 de octubre de 1869.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1869.

COMERCIO

Exportaciones

El valor total de las exportaciones desde las Islas Canarias a los distintos países de Europa, Africa y Améria se muestra en el siguiente cuadro:

Países	Valor (£)
EUROPA	
Gran Bretaña	556.779
Francia	244.450
España	66.800
Alemania	8.369
Holanda	3.437
Portugal	326
AFRICA	
Marruecos y Colonias	5.615
AMERICA	
Antillas españolas	28.956
Estados Unidos	1.976
Otros países	2.193
Total	918.901

Las cantidades y valores de la cochinilla, consistente en «grana», «granilla» y «polvo», exportados a todos los países durante el año se detalla a continuación:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

		Cantidad (Libras)	Valor (£)
A	Inglaterra		
	Grana	3.830.250	547.298
	Granilla	71.475	1.773
	Polvo	330.875	5.021
	Total	4.232.600	554.092
A	Francia		
	Grana	1.733.900	249.863
	Granilla	2.000	40
	Polvo	750	11
	Total	1.736.650	240.914
A	España		
	Grana	258.150	35.478
	Granilla	2.475	105
	Polvo	—	—
	Total	260.625	35.583
A	Alemania		
	Grana	45.450	6.517
	Granilla	—	—
	Polvo	—	—
	Total	45.450	6.517
A	Holanda		
	Grana	22.900	3.437
	Granilla	—	—
	Polvo	—	—
	Total	22.900	3.437
A	Portugal		
	Grana	2.200	326
	Granilla	—	—
	Polvo	—	—
	Total	2.200	326
A	Marruecos y las Colonias		
	Grana	4.100	606
	Granilla	650	17
	Polvo	—	—
	Total	4.750	623

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

		Cantidad (Libras)	Valor (£)
A	Estados Unidos		
	Grana	10.030	1.420
	Granilla	—	—
	Polvo	775	99
	Total	10.825	1.429

Así se puede ver que la cantidad total de la cochinilla exportada a todos los países suma unos 6.316.000 libras, con un valor de 842.921 libras esterlinas.

El siguiente cuadro comparativo da la cantidad y valor de la cochinilla exportada durante los últimos cinco años:

	Cantidades (Libras)	Valor (£)
1865	2.391.220	302.878
1866	3.446.664	473.429
1867	5.317.234	625.303
1868	4.685.538	609.027
1869	6.316.000	842.921

El siguiente cuadro muestra las cantidades y valores respectivos de la cochinilla exportada desde las distintas islas del Archipiélago durante el año:

		Cantidades (Libras)	Valor (£)
Desde	Tenerife	2.236.875	285.665
	Gran Canaria	3.481.775	477.656
	La Palma	262.475	32.637
	Lanzarote	334.875	46.968

Por los resultados de este cuadro, parece ser que es la isla de Gran Canaria la que más exporta cochinilla, ya que la cantidad de esa isla supera en 647.550 libras a la cantidad conjunta exportada por las otras tres que se dedican a este cultivo. La cantidad exportada desde Gran Canaria a Inglaterra fue de 2.905.550 libras.

La cantidad de pipas de vino exportadas durante el año ha sido sólo de 261, y éstas se destinaron a los siguientes países:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

	Países	Pipas
A	Inglaterra	70
	Francia	4
	España	24
	Alemania	71
	Africa	23
	Antillas Españolas	19
	Otros países	50
	Total	261
	Valor - 5.945 libras esterlinas	

En el año 1867 se exportaron 500 pipas, y 515 en 1868.

Importaciones

Valor de las importaciones desde los distintos países de Europa, Africa y América a las Islas Canarias durante el año:

Países	Valor (£)
EUROPA	
Inglaterra	234.545
Francia	139.130
España	176.837
Alemania	12.281
Italia	9.171
Holanda	4.785
Portugal	543
AFRICA	
Marruecos y Colonias	16.302
AMERICA	
Antillas Españolas	82.543
Estados Unidos	21.902
Otros países	84.096
Total	782.135

(La relación anterior incluye el guano de Perú por un valor de 82.213 libras esterlinas).

El valor de las importaciones de la isla de Lanzarote durante los meses de enero, febrero y marzo no se incluye en la relación anteriormente reseñada. Tampoco figura el valor de los cereales y la harina importados

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

a los puertos de la provincia desde el mes de enero hasta el día 30 de septiembre, ya que la declaración requerida de las cantidades importadas no la facilitaron los importadores debido a que los impuestos sobre estos artículos habían sido abolidos por las Juntas Revolucionarias en 1868.

La siguiente relación da los valores comparativos de las exportaciones y las importaciones con Gran Bretaña durante los últimos cinco años:

	Valor de las exportaciones (£)	Valor de las importaciones (£)
1865	207.836	195.559
1866	336.415	322.827
1867	459.462	328.657
1868	402.298	333.847
1869	556.779	234.545

Cuadro del valor total de las exportaciones e importaciones desde todos los países durante los últimos cinco años:

	Valor de exportaciones (£)	Valor de importaciones (£)
1865	439.191	425.531
1866	584.238	626.711
1867	738.515	740.282
1868	656.402	676.106
1869	918.901	782.135

Las cifras anteriores fueron facilitadas por la Oficina de Puertos Francos de esta aduana; se debe tener presente que el valor de las importaciones dado es el declarado por los importadores, sobre el que se grava un uno por mil.

NAVEGACION Y MARINA MERCANTE

Las embarcaciones británicas que han arribado y despachado en el puerto de Santa Cruz de Tenerife en los años 1868 y 1869 son las siguientes:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ARRIBADAS

	Núm. barcos	Tonelaje	Tripulación
1868	114	54.387	3.247
1869	130	66.466	3.438

DESPACHADAS

1868	113	54.323	3.237
1869	128	65.590	3.389

El siguiente cuadro da el número de embarcaciones extranjeras que arribaron al puerto de Santa Cruz de Tenerife en los años *1868 y 1869:*

	Núm. barcos	Tonelaje	Tripulación
1868	259	76.877	4.427
1869	278	71.300	4.401

Las embarcaciones españolas dedicadas al comercio de cabotaje que arribaron al Puerto de Santa Cruz de Tenerife durante los años 1868 y 1869 fueron las siguientes:

	Núm. barcos	Tonelaje	Tripulación
1868	827	47.398	9.218
1869	894	47.960	8.219

A continuación figura la relación de las embarcaciones extranjeras que arribaron al Puerto de Santa Cruz de Tenerife en el año 1869:

Nacionalidad	Núm. barcos	Tonelaje	Tripulación
Españolas	141	24.798	2.165
Italianas	52	25.880	864
Francesas	37	10.978	602
Estadounidenses	33	6.461	626
De otros países	15	3.182	144

Notas: De las embarcaciones italianas que arribaron al puerto, sólo cuatro, con un tonelaje total de 1.037 toneladas, llevaron a cabo alguna operación comercial; todas las demás sólo se abastecieron, ya que eran barcos de emigrantes con destino a Montevideo y transportaban a unos 7.348 pasajeros.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Sólo cuatro de las embarcaciones estadounidenses, con un total de 1.173 toneladas, trajeron mercancías para el mercado interior; las demás trabajaban para la Compañía de Pesca de Ballenas del Sur y sólo recalaron en este puerto para abastecerse.

AGRICULTURA

El incremento progresivo y constante de la producción de cochinilla está generando riqueza para aquellos que se dedican a su cultivo, a pesar del estado actual de inquietud de la opinión pública, resultado directo de las aspiraciones sociales y políticas de la gran mayoría de la población, que a pesar de unos conocimientos muy rudimentarios en lo que respecta a formación moral e intelectual, reclaman a gritos su deseo de igualdad, así como la autonomía, cosa que consideran como derecho suyo. Sin embargo, los precios de los artículos de primera necesidad siguen aumentando en proporción al incremento del precio de la cochinilla y por lo tanto es un elemento negativo para todos los que no se dedican a este cultivo. Las autoridades de la provincia han tomado las medidas pertinentes que, no obstante, aún no han supuesto ningún resultado práctico, a fin de obtener los permisos necesarios del Gobierno central para la importación de reses de Marruecos además de otros artículos de consumo.

El cultivo de la cochinilla es tan beneficioso y crece a un ritmo tan vertiginoso que atrae todo el capital disponible y, por lo tanto, los artículos de primera necesidad que antes se cultivaban aquí en abundancia ya no son suficientes para satisfacer las demandas de la población; alguna medida, tal como la anteriormente detallada, es urgentemente demandada, y debería ponerse en práctica cuanto antes.

COMENTARIOS GENERALES

Durante este año empezó a circular una cantidad considerable de moneda falsa, sobre todo en la isla de Gran Canaria; esta situación ha supuesto grandes pérdidas para algunos individuos, además de una gran confusión en las transacciones comerciales. Se han efectuado algunas investigaciones para intentar descubrir las personas implicadas en semejante fraude; sin embargo, es de esperar que parecidas prácticas seguirán prevaleciendo hasta que no exista una mayor y más clara conciencia

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

moral dentro de la comunidad, cuando el odio al crimen y a la deshonestidad induzcan a la gran mayoría de los ciudadanos a colaborar para descubrir a los culpables, al denunciarlos y al aprobar y apoyar a los que ejercen la autoridad para que les inflijan su merecido castigo.

A finales de diciembre, algunos de los numerosos perros callejeros que afligen esta ciudad revelaron síntomas claros de rabia; muchas personas sufrieron mordeduras, aquí y en el pueblo vecino de La Laguna, y en los meses siguientes hubo tres o cuatro casos bien documentados y certificados de muerte por hidrofobia. La primera defunción por esta terrible enfermedad causó una gran ola de terror y cundió el pánico, lo que motivó que todo perro suelto fuese sacrificado; se mataron varios miles de perros en esta ciudad y otros lugares de la isla. Me informaron que se había producido uno o dos casos de muerte por esta enfermedad en 1868 en la isla de Gran Canaria. Con anterioridad a este suceso, se había considerado a la raza canina de las islas como libre de semejante peste, pero al buscar en los archivos se encontró que hubo otro año fatídico en el cual, entre otras muchas calamidades, se afirmaba que incluso los perros se habían vuelto locos.

Las obras públicas están prácticamente paradas. Sin embargo, se está haciendo una carretera entre esta ciudad y Güimar, una aldea en la costa sur. Aún no hay transporte por barco de vapor entre las islas; el correo y los pasajeros no tienen más opción que las pequeñas y sucias embarcaciones de vela —una situación lamentable y muy atrasada para los tiempos que vivimos. Muchos artículos perecederos se pierden por falta de una rápida comunicación entre las grandes ciudades y los sitios más retirados, con el resultado de que los grandes núcleos de población experimentan escasez de determinados productos. Hay más que suficiente capital ahora en las islas como para hacer frente a la inversión necesaria para la inauguración de una línea de pequeñas embarcaciones de vapor que conectaran los puertos del archipiélago. Es de desear, por lo tanto, que alguna asociación se constituya y que sus gerentes se distingan por su honradez e inteligencia, asegurando el éxito de la empresa.

Santa Cruz de Tenerife, 9 de agosto de 1870.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEL CONSUL SR. GRATTAN SOBRE EL METODO DE CULTIVAR COCHINILLA EN LAS ISLAS CANARIAS (1870)

El insecto de la cochinilla es una especie de «coccus» del tamaño aproximado de un guisante; por lo general, tiene un color gris-plateado, puesto que el cuerpo, aunque sea de color negro-rojizo, está siempre cubierto de una capa fina de polvo blanco. En los primeros días de vida el insecto se mueve de un sitio a otro con plena libertad, pero a medida que crece se pega a la hoja de la cual saca su alimento. Hay diversas variedades de tuneras de donde la cochinilla se alimenta, pero la que se cultiva más con el propósito de su cría es el común y robusto *cactus opuntii*. En su estado primitivo, esta planta produce abundante fruto, siendo anteriormente una de las principales fuentes de alimentación para los habitantes de las Islas Canarias. Se ha descubierto que el fruto debilita a la planta cuando ésta se utiliza para cultivar la cochinilla; por lo que, tan pronto como brota, se le quita con mucho cuidado. La planta del cactus es tan robusta que crece en abundancia en lugares rocosos, donde la tierra es tan escasa que apenas rellena las grietas; pero en este estado no sirve para cultivar la cochinilla durante más de una, o quizás dos, temporadas. En una tierra fértil, con abundancia de abono y riego, las mismas plantas darán cultivos magníficos de 10 a 12 años.

La mejor tierra es la que se puede encontrar en terreno volcánico, donde abundan tanto la piedra pómez como el picón negro. Donde no se puede obtener un sistema de riego artificial, se ha descubierto que la aplicación de una capa de escoria negra (llamada aquí «picón»), cubriendo la tierra hasta una profundidad de varias pulgadas, ayuda enormemente a la planta, al retener la humedad del suelo, protegerla del calor del sol

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

e impedir que las malas hierbas crezcan, asegurando así que el suelo esté constantemente limpio. En aquellas partes de las Islas Canarias donde el suelo se encuentra cubierto de lava y en las cuales la vegetación se limita a líquenes, musgos y pequeños helechos o malas hierbas (repartidos desigualmente), preparar la tierra para el cultivo del cactus es un proceso largo y costoso. Las rocas y piedras que cubren la superficie son retiradas de una determinada área y la tierra y el moho que se hallan enterrados debajo son amontonados cuidadosamente; luego se vuelve a colocar la basura formando una capa llana y la tierra se extiende por encima hasta una profundidad de, por lo menos, tres cuartos de una yarda. El coste de este proceso varía según la dureza de la roca, la abundancia del subsuelo y muchos otros factores. Cuando las corrientes de lava son de mucha antigüedad y la acción desintegradora de los elementos haya ablandado la piedra y la haya dejado más porosa, el moho enterrado se encuentra en abundancia suficiente y el coste promedio de la preparación de la tierra para plantar el cactus es de unas noventa libras esterlinas por acre. Cuando hay abundancia de tierra en la superficie y la preparación se reduce a nivelar el suelo para facilitar la tarea de plantar y regar, los costes son mucho más reducidos, pero se ha encontrado que es absolutamente necesario volver a preparar y oxigenar el suelo para obtener un buen cultivo de cactus.

La planta del cactus se reproduce por las pencas, las cuales deben romperse limpiamente una por una y exponerse al calor del sol durante unas tres semanas previas a su plantación. Si la penca se planta fresca y húmeda como cuando se rompió, tiene una alta probabilidad de podrirse; pero después de dejarla al sol y permitir que se seque hasta que se encorve ligeramente, echará raíces y brotará con mucha facilidad. Durante los meses de invierno, las pencas que se secan así tendrán abundantes nuevos brotes de pencas diez o quince días después, con una producción de hasta ocho o diez pencas a la vez. Las pencas deben plantarse en unos surcos, separados entre ellos aproximadamente por una yarda. Si están puestas en fila vertical, deberán estar tan cerca las unas de otras como sea posible, o separadas unas cuatro pulgadas si están colocadas horizontalmente en los surcos. Si esta plantación se lleva a cabo en mayo o junio, las nuevas pencas habrán alcanzado su tamaño total después de 4 ó 5 meses, y las plantas se podrán trasplantar a la tierra originalmente destinada para ellas. Aquí los surcos deben hallarse a unas dos yardas el uno del otro, para permitir el libre paso de los trabajadores entre las plantas, después de que éstas hayan alcanzado su tamaño adulto; y cada planta debe colocarse en un surco a media yarda de la planta

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

más cercana para permitir un espacio suficiente para su pleno desarrollo, lo cual ocurrirá en los meses de febrero o marzo. Cada hoja echa de 5 a 15 brotes, según las características del suelo y la cantidad de abono y riego suministrada. Al manejar estas plantas se debe tener gran cuidado para no dañar al tronco principal; si accidentalmente se le golpea con la azada, la única manera de salvar la planta es amputando la parte afectada con un cuchillo afilado. Así, este corte se secará y la planta se recuperará. Un cardenal, si no es atendido, producirá un paulatino estado de putrefacción en la planta. Hacen falta cantidades considerables de abono normal o de guano para producir una planta perfecta. El guano es peligroso, puesto que las plantas son proclives a una enfermedad extraña cuando no hay suficiente agua para disolverlo; pero con suficiente existencia de agua se puede suministrar hasta 20 quintales de guano por cada acre de plantas de cactus, con inmejorables resultados. Sin embargo, en todo caso, se considera provechoso hacer uso tanto del abono normal como del guano para airear el suelo, el cual debe removerse cuatro veces al año y más a menudo cuando abunden las malas hierbas.

De esta manera se obtienen unas plantas de cactus bien cultivadas a finales de mayo o junio: unos cactus con cuatro o cinco ramificaciones de cada tronco y con abundancia de buenas y ricas pencas, de color verde oscuro. Una vez que se les hayan caído las espinas carnosas y pinchos, la plantación está lista para recibir al insecto. Los productores del lado sur de la isla de Tenerife cultivan la cochinilla durante el invierno, para darle tiempo a madurar antes de la gran cosecha que se planta a partir de finales de mayo hasta finales de julio o agosto. Los insectos se llevan al norte de la isla en cajas provistas de bandejas, donde se encuentran en una capa con una profundidad de dos pulgadas. Cada caja se construye para sostener un peso de unas 40 libras y se transporta en los hombros de un hombre que lo lleva por las montañas a lo largo de la noche, de manera que se exponga al sol lo menos posible. En Gran Canaria, los principales cultivadores reservan una parcela de su tierra destinada a la producción de las «madres», término que a continuación se explicará. Puesto que las condiciones atmosféricas durante el cultivo de las «madres», y la temperatura en el momento de la ovulación, tienen tanto efecto sobre la cantidad de las crías producidas, es imposible fijar la cantidad de «madres» necesarias por acre; pero, para una plantación tal como se ha detallado, pueden considerarse como buen promedio de ocho a diez cajas (las cuales representan tres o cuatro quintales). Las «madres» se introducen en unas bolsas confeccionadas de una tela conocida como «renque» (una especie de gasa), de unas ocho o nueve pulgadas

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

de largo, y con forma parecida a una salchicha, en la cual se coloca una cucharada de madres para posteriormente colgarlas sobre una hoja en la plantación de cochinilla. Las crías, al nacer, salen de la bolsa al cactus y se reparten por toda la superficie de la hoja.

La cantidad de crías desovadas en un momento determinado variará según las condiciones atmosféricas y la edad de las madres. Con unas madres frescas y tiempo caluroso, bastarán un par de horas para cubrir la hoja; con unas madres viejas y tiempo fresco, habrá que dejar las bolsas como 30 horas o incluso dos días. Una vez que se quite la bolsa, se deberá hallar la penca cubierta de insectos de una manera pareja y moderada. Si al insecto se le permite desovar con demasiada libertad en cada penca, la cosecha será deficiente en calidad y si se quitan las bolsas de las pencas con demasiada premura, la cosecha será deficiente en cantidad.

Obtener un buen promedio de insectos por penca es, por lo tanto, uno de los puntos fundamentales a considerar en el cultivo de la cochinilla, lo que requiere experiencia y una vigilancia constante por parte del cultivador. Hay otras maneras de trasladar los huevos a las pencas. La que más se practica es la siguiente: las «madres» se esparcen por unas bandejas de poca profundidad que encajan en unas estanterías de una habitación. Cada bandeja es de 4 ó 5 pulgadas de largo y de unas 2 1/2 pulgadas de ancho; algunas están hechas completamente de madera, otras tienen un armazón de madera con un fondo de «medio brin» o un tipo de lienzo fino, clavado a la madera de tal manera que las crías no se pueden escapar. Las «madres» se esparcen en una capa fina sobre la superficie de tal modo que se encuentren lado por lado, pero no una encima de la otra; trozos de trapo, de una media yarda de largo por cinco pulgadas de ancho, se extienden sobre toda la superficie de la bandeja; después de un rato estos trapos se llenarán en la parte inferior de crías. Se quitan y se trasladan a la plantación en cestos. Se enganchan uno por uno a las pencas sobre las cuales las crías se fijan; unos trapos nuevos se ponen por encima de las «madres», los cuales se cubrirán de nuevo de crías. Se ha descubierto que los trapos blancos dan mejores resultados, ya que el insecto demuestra aversión por los colores oscuros y el negro. Con respecto a la cantidad de insectos que deben ser trasladados a cada penca, existe la misma dificultad tanto en este método como en el anteriormente expuesto, con un nuevo elemento de riesgo, esto es, que la producción de las crías depende de la cantidad de luz que penetra en la habitación. Para asegurar la mayor cantidad de huevos en el mínimo tiempo hace falta, por lo tanto, una claraboya en la habitación. Es pro-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

bable que la preferencia demostrada por los trapos blancos sea debida al hecho de que permitan que pase más luz al insecto. Después de enganchar los trapos a las hojas, se dejan ahí durante más o menos tiempo, según las condiciones atmosféricas: en tiempo caluroso, bastarán 24 horas, pero cuando hace frío y hay humedad deben dejarse durante tres, cuatro o incluso más días. En invierno suelen dejarse los trapos sobre las plantas hasta el momento de recoger la cosecha, para proteger a las crías de las inclemencias del tiempo, pero se ha demostrado por experiencia que este objetivo se consigue por otros medios. Quizá haría falta mencionar aquí que para una cosecha de invierno deberían dejarse desovar sobre cada penca una mayor cantidad de insectos en el verano, puesto que el frío, la lluvia y los vientos de esa estación matan a muchos de ellos. Se sabe que las «madres» han agotado su potencia (lo cual ocurre tarde o temprano, según la temperatura a la cual se exponen) porque las crías nacen negras en vez de blancas. Las «madres» se recogen de las bolsas o las bandejas en las cuales han estado desovando y se trasladan al horno para secarse. Este procedimiento y el tratamiento utilizado para preparar las «madres» para la venta son tan parecidos al procedimiento para la cochinilla madura plateada de la cosecha principal que ambos temas se pueden considerar juntos. La cría tarda más o menos tiempo en madurar según el clima. Las que se plantan en junio se pueden recogen a menudo después de 70 días, o incluso antes, mientras que las plantadas en octubre y noviembre no maduran hasta finales de febrero o principios de marzo. Las que se plantan en la última época, que van a servir principalmente de «madres», se dejan madurar por completo hasta que se recojan y no deberían quitarse de las pencas hasta que se vean las crías paseando por ellas. Por otra parte, los insectos de cochinilla que se plantan en marzo o abril para servir de «madres» desovan con una rapidez asombrosa en junio o julio debido al calor de estos meses. Por eso, tan pronto como se vea que la primera penca de una plantación que tarda tres o cuatro días en sembrarse de insectos tiene crías sobre ella, debe recogerse todo, puesto que incluso las crías que requieren algunas horas para llegar a plena madurez lo conseguirán en estas condiciones calurosas.

La cochinilla que se planta en junio y julio proporciona la gran cosecha del año, la cual se prepara principalmente para un secado rápido que la convierta en cochinilla plateada; esta cosecha debe recogerse antes de que los insectos empiecen a desovar. Así, durante los meses de agosto y septiembre el cultivador está atento a los primeros síntomas de desove. En cuanto éstos aparecen, no se pierde tiempo y se procede a la recogida

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

inmediata. Con un tiempo soleado y caluroso como el que hace en junio, se observa una igual rapidez de maduración. La pérdida de peso es seria si se permite que el desove se prolongue unas horas. El modo correcto de cosechar varía según el fin para el cual están destinadas las plantas; pero, como regla general, las pencas en las cuales se colocan las bolsas se cortan con un cuchillo, cerca de las ramas, y la cochinilla se cepilla encima de unas anchas cestas de mimbre grueso para evitar pérdidas. Después de que se hayan cortado y cepillado se dejan caer a los barrancos, donde las abandonan. Otros cosechadores limpian las ramas y el tronco de insectos con un cuchillo; dejar uno o dos insectos en estas ramas es peligroso para la salud de la planta, puesto que desovan, normalmente en lugares recónditos, y poco después la fuerza de las ramas que hace falta para producir nuevas hojas al año siguiente es absorbida por el crecimiento subrepticio de los insectos, lo cual es mortal para la cosecha venidera. Este es un punto fundamental a tener en cuenta por el capataz. Para impedir que las crías se peguen a las plantas después de la cosecha, hace falta limpiar las ramas varias veces cada dos o tres días. De esta manera, las que hayan podido escapar después de la primera o segunda limpieza crecerán y cambiarán de posición de modo que se podrán quitar a la tercera o cuarta limpieza. Se recuerda que las crías se transformarán en «madres» después de unas pocas semanas y producirán, a su vez, varios centenares de crías que, a la larga, debilitarán a la planta.

Las hojas que se han segado en la recogida de la cosecha deben cortarse en trozos pequeños y mezclarse con la tierra puesto que la hacen más porosa y al fermentar calientan las raíces de la planta, constituyendo, por lo tanto, un abono magnífico. El guano también debe aplicarse libremente. Se ha descubierto que pueden mezclarse hasta 15 quintales de guano por cada acre y medio de tierra, redundando en beneficio de la cochinilla. Cierto cultivador en Gran Canaria utilizó hasta 25 quintales en determinado momento y tuvo como recompensa una cosecha de entre 11 y 12 quintales de cochinilla, o sea, casi el doble de la cosecha media. Para impedir que tanto guano dañe a las plantas se debe utilizar riego artificial si es necesario, pudiéndose dejar la tierra bien empapada cada tres semanas. El cactus no soporta mucha agua cuando no está fortalecido por el abono, ni puede soportar mucho abono a menos que lo rieguen en abundancia. Cuando una plantación se reserva para la producción de una cosecha invernal, las pencas deben cubrirse con la cochinilla en los meses de octubre o noviembre; al sembrar las crías de la cochinilla en esta época, madura y está lista para cosecharse al final de

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

febrero o en marzo. Otra plantación de cactus se reserva para recibir la semilla en esta época; pero, puesto que a las plantas no se les puede obligar a brotar durante el invierno, la semilla debe sembrarse en marzo sobre las pencas del año anterior. Este método tiene la desventaja de que las pencas son más duras para el insecto, lo cual hace que la cosecha de invierno sea más precaria que la del verano; no obstante, la venta en junio de las «madres» produce unos beneficios más inmediatos que la cosecha seca de agosto o septiembre. Los vientos y la lluvia en los meses de invierno a menudo destrozan hasta la mitad de las cosechas y, en el verano, un viento caluroso del sur (el «levante») muchas veces matará a gran cantidad de insectos. Para impedir las pérdidas así ocasionadas, una protección ligera de una gasa de algodón se extiende por encima de toda la plantación, suspendida por unos palos y unos alambres, a una altura de aproximadamente 7 pies. Se han utilizado unas esteras para el mismo propósito, y también muselina calicó, pero estos materiales suelen dañar los insectos durante el invierno al bloquear los rayos del sol, y en el verano al impedir la libre circulación del aire. Algunos cultivadores protegen a los insectos con unas esteras sueltas sobre las plantas cuando el tiempo amenaza ponerse muy tormentoso o caluroso, que quitan una vez pasado el peligro. Sin embargo, estos métodos son «parches» y son mucho menos eficaces que el primer método antes mencionado.

Los efectos dañinos producidos por el calor de un viento del sur en el verano pueden disminuirse regando en abundancia por la mañana temprano, ya que la humedad así producida se evapora y salva a muchos insectos. Se debe recoger la cochinilla de manera que las cestas no queden mucho tiempo llenas, puesto que, si así fuera, los insectos en el fondo quedarían seriamente dañados por el peso. La persona encargada debe vaciar las cestas al recibirlas en la plantación y repartir la cochinilla en bandejas, o incluso en una sábana extendida sobre la tierra, con una profundidad de no más de dos o tres pulgadas; de otra manera el grano tomará un tono rojizo, lo cual disminuye su valor considerablemente. La cochinilla que se recoge durante el día se coloca según el método explicado anteriormente, y hacia el atardecer se introduce en un horno a unos 150° Fahrenheit. Se deja allí durante cuatro o cinco horas y se mantiene la temperatura constante; después se deja enfriar gradualmente el horno hasta la mañana siguiente, cuando los insectos aún están húmedos al tacto. La exposición al sol durante unos cuantos días en el verano completará el proceso del secado, y se ha comprobado que hay menor pérdida de peso cuando la cochinilla se seca de esta manera que cuando se la somete a calores más intensos, o si se deja más tiempo en el horno

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

para completar todo el proceso de secado de una vez; incluso en el invierno, muchos cultivadores prefieren dejar que la cochinilla se seque lentamente al aire libre antes que en el calor del horno, argumentando que la pérdida de tiempo es mucho menos importante que la pérdida de peso. Algunos cultivadores no utilizan el horno: una cucharada de cenizas de leña se extiende por encima de una libra o dos de cochinilla y la mata después de unas pocas horas; se procede entonces a sacudir el polvo separando el grano de las cenizas mediante un tamiz, secándose luego la cochinilla al sol. Otros cultivadores preparan la cochinilla poniéndola en sacos en cantidades moderadas; dos hombres cogen los sacos, uno en cada punta, y sacuden el grano con gran vigor: este proceso da lustre a la cochinilla y aunque se obtiene un peso menor sobre una cantidad dada de cochinilla verde, el precio que se saca en el mercado de Londres compensa más que de sobra la pérdida de peso. Sin embargo, los mejores procesos para preparar este tipo de cochinilla lustrosa son un secreto conocido por pocos y guardado con sigilo. Por lo tanto, el horno es aún el método más universal utilizado para el secado.

Después de que el grano se haya secado, se tamiza bien para librarlo de un polvo blanco que se adhiere a él hasta el final; las púas que han caído de las pencas también tienen que quitarse. Se han inventado unas máquinas maravillosas a este fin tanto en Inglaterra como en América. La cochinilla, una vez seca y limpia, se embala para la exportación en unos sacos de unas 150 libras cada uno, los cuales se cosen con esmero. Este trabajo normalmente se lleva a cabo por el comerciante que compra el producto al cultivador, puesto que raras veces éste se dedica a exportar el grano por su cuenta. Los resultados obtenidos por diferentes cultivadores de la cochinilla varían mucho entre sí como consecuencia de las circunstancias particulares a las cuales está expuesta la cosecha en diversos lugares, por lo que es imposible fijar un valor real a la producción media por acre. Pero los terratenientes de las Islas Canarias reconocen que ninguna otra área de la agricultura rinde tantos beneficios. La temperatura media en la parte sur de las Islas Canarias es aproximadamente de 80° a 85° F., y por la noche raras veces desciende por debajo de los 56° ó 60° F. En La Laguna, La Orotava y en otros lugares de Tenerife, donde la cochinilla se cultiva a alturas de unos 2.000 pies por encima del nivel del mar, el clima es templado. El termómetro sube hasta los 72° ó 78° en el verano y baja a veces en las noches del invierno hasta los 45° F.

En todos estos lugares, el cactus abunda y la cochinilla se puede cultivar con éxito.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

La lluvia cae en Tenerife (más abundantemente en las tierras altas que en la costa) desde el mes de octubre hasta abril, a menudo en chaparrones fuertes espaciados a intervalos de dos a tres días, seguidos por dos o tres semanas de tiempo seco. Las lluvias raras veces son excesivas. Los vientos raramente se convierten en vendavales. Desde mayo a octubre, el tiempo es constantemente seco. No se pueden obtener aquí estadísticas pluviométricas de cada mes.

El siguiente detalle muestra la cantidad de las primeras inversiones y de los gastos y beneficios anuales por acre de una plantación de cochinilla, facilitada por un cultivador en las medianías del Valle de la Orotava, en Tenerife.

Primera inversión	£	Chelines	Peniques
Valor de la compra de la tierra por acre	50	0	0
(*) Preparación de la tierra y el coste de plantar y cultivar el cactus en el primer año antes de recibir la cosecha de la cochinilla	90	0	0
Bolsas, cestas y otros utensilios	10	0	0
Total	150	0	0
Gastos anuales	**£**	**Chelines**	**Peniques**
8 cajas de «madres» a dos chelines la libra	32	0	0
Sueldos por plantar, recoger y preparar la cochinilla	30	0	0
12 quintales de guano a 13 chelines y 4 peniques por quintal	8	0	0
Cavar, quitar las malas hierbas, regar y gastos generales	18	0	0
Total	88	0	0
Beneficios anuales	**£**	**Chelines**	**Peniques**
50 libras de «madres» negras	8	0	0
8 quintales de cochinilla plateada, a 3 chelines la libra	120	0	0
Total	128	0	0
Beneficio neto	40	0	0

(*) Este gran gasto se ocasiona porque el espacio a cultivar en este caso es rocoso, compuesto también de sustancias duras, las cuales hay que excavar o extirpar; además, la tierra se lleva desde bastante lejos transportada por bestias de carga.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

El precio medio al cual se pueden obtener «madres» varía según la época, a veces cayendo tan bajo como a 9 peniques y a menudo subiendo a 2 chelines 6 peniques, o incluso 3 chelines la libra de peso.

La gestión del negocio del insecto da empleo a una gran cantidad de mujeres: casi puede llevarse en exclusiva por ellas. Los mayores terratenientes contratan a sus trabajadores durante todo el año para asegurar un equipo completo en tiempos de cosecha. Los sueldos de las mujeres del Valle de la Orotava son de 6 peniques al día, o 3 chelines 6 peniques a la semana para las mejores trabajadoras. Los jornaleros ganan del orden de 6 chelines y 3 peniques a la semana por cavar, plantar, etc. El cultivo rentable de la cochinilla requiere experiencia, paciencia y una constante vigilancia por parte del cultivador, que recibirá su recompensa al obtener unos beneficios del 25 al 30 por ciento sobre el capital invertido.

Tenerife, 1870.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Reports

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEL CONSUL GRATTAN SOBRE LA CONDICION DE LAS CLASES TRABAJADORAS EN LAS ISLAS CANARIAS (1872)

No es posible obtener aquí las necesarias estadísticas, ni he podido descubrir ningún trabajo ni documento que me ayudase a la hora de preparar un informe de valor sobre la condición de la clase trabajadora en estas islas. El Gobernador Civil de la provincia me ha informado que, siguiendo una orden del Gobierno recibida en el pasado mes de diciembre, se ha puesto en marcha una encuesta sobre la condición de las clases trabajadoras en estas islas. Se han dirigido más de 200 preguntas a las autoridades municipales en los distintos distritos; aunque se especificaba que las respuestas a estas numerosas preguntas debían entregarse al principio del presente mes, se me ha informado que no se obtendrán hasta pasado algún tiempo. Lamento decir, por lo tanto, que no puedo aprovechar la valiosa información contenida en este informe puesto que tengo un plazo de tiempo limitado para entregar este trabajo. En este momento, sólo puedo dar el siguiente esbozo de las condiciones de la clase trabajadora en este distrito consular.

Los puertos de estas islas son de régimen de libre comercio o puerto franco. Por lo tanto, artículos fabricados de todo tipo que son necesarios para usos generales se importan del extranjero y de la Península; estos artículos son mejores que los que se fabrican aquí y también más baratos. Los recursos naturales de la localidad no permiten una buena competencia por parte de la industria nativa. La mayoría del capital y del trabajo se emplea en la agricultura. El producto básico es la cochinilla y últimamente, desde la caída del precio de este artículo, se ha reanudado el cultivo del tabaco, con una alta probabilidad de mayor desarro-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

llo en el futuro. Se ha adquirido más experiencia en el cultivo y preparación de la planta y, aunque cabe una mejora en este sentido, ha tenido éxito en las islas de Gran Canaria y La Palma y ha conseguido unos elevados precios por las pocas cantidades hasta ahora exportadas al mercado alemán. Este resultado favorable, sin embargo, sin duda se ha debido en gran medida a la actual escasez de tabaco de Cuba, dado el estado conflictivo en que se encuentra esa isla.

Según el último censo, llevado a cabo en el año 1860, había 2.460 personas de ambos sexos descritas como pertenecientes a la industria en la provincia de Canarias. Además, había 5.705 artesanos y 40.950 trabajadores agrícolas de ambos sexos. La población de las islas era de 237.036.

LOS TRABAJADORES AGRICOLAS

El trabajador agrícola es analfabeto total, por lo tanto de condición muy primitiva. Sin embargo, tiene buenos modales y es de disposición tranquila, además de ser muy fuerte. Un forastero puede viajar sin armas por todas las islas sin temor de agresión física, pero debe estar sobre aviso por si inciden en hurtos menores, puesto que la socarronería es una cualidad que todas las clases de los isleños tienen muy desarrollada.

El trabajador agrícola vive principalmente de una dieta de pescado salado, papas y batatas, aliñados con aceite, vinagre y ajo; también se alimenta de frutos del campo que son inferiores en calidad aunque a veces abundantes. En lugar de pan, que es a la vez caro y pobre en calidad, se toma un alimento sano, hecho de maíz tostado, trigo o trigo indio molido y mezclado con suficiente agua como para darle la consistencia de una masa; se llama «gofio» y lo utilizaron los guanches, los antiguos habitantes de esta isla de Tenerife y también, a mi entender, los aborígenes de las otras islas. Todos los artículos de ropa que se pueden obtener son de muy mala calidad y, por lo tanto, realmente caros con respecto a la relación calidad-precio. Una manta inglesa utilizada como una capa es el abrigo utilizado en el invierno por los campesinos. Algunos de los trabajadores agrícolas viven en unas habitaciones con poca ventilación y sin desagües en las plantas bajas de unas casas situadas en las afueras de las ciudades. Otros viven en el campo en unas chozas construidas en su base por unas cuantas piedras grandes: la parte superior es de barro y tiene vigas y techo de paja. Los que gozan de mejores condiciones económicas tienen un cerdo, una o dos cabras, un perro y, a veces, una mula. Sus sueldos medios son de 1 chelín a 1 chelín 6 peniques al día, y en

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

lugares remotos generalmente se paga en especie en vez de en dinero. Trabajan de sol a sol. El «medianero» es un personaje superior que, sin embargo, pertenece a esta clase; tiene más bien la situación de un modesto granjero en Inglaterra y, como su título indica, en la mayoría de los casos obtiene la mitad de la cosecha de la tierra que cultiva mientras que la otra mitad se la entrega al propietario, que también le facilita una vivienda.

LOS ARTESANOS

La clase artesana, la siguiente en importancia por su número, se forma mayormente de albañiles, canteros, carpinteros, zapateros, hojalateros, herreros y orfebres. Los últimos son pocos y hacen poco comercio, el cual consiste principalmente en reparar baratijas de oro y plata, la mayoría de ellas baratas, artículos inferiores importados de Francia o Alemania. También hay unos pocos relojeros, cuyas habilidades no se extienden más allá de una limpieza rudimentaria y unas mínimas reparaciones de relojes.

La gran mayoría de estos artesanos son muy atrasados en sus distintos oficios y es de señalar que ningún artículo de importancia, de buen gusto o bien labrado, se fabrica en esta isla, tales como se encuentran en abundancia en la vecina isla de Madeira y en la mayoría de otros países, sean civilizados o no. A pesar de esta evidente falta de ingenio y buen trabajo, ellos tienen una altísima opinión de sus méritos. Un artesano en una situación relativamente privilegiada —un capataz, creo recordar—, que trabaja en una pequeña fundición de esta ciudad, me informó una vez, evidentemente con mucha convicción, que los trabajadores de las Islas Canarias son muy superiores a los ingleses porque aquí podían fabricar con las manos artículos que sólo se fabricaban con máquinas en Inglaterra.

Su educación se limita a unos conocimientos mediocres de lectura y escritura, y muchos campesinos son analfabetos. Sin embargo, son muy aficionados a la política y están a favor de la República, puesto que les han convencido de que esta forma de gobierno les asegurará la libertad largamente deseada por ellos para seguir el camino de sus instintos naturales, sin estar sujetos a ninguna restricción jurídica ni a autoridad legal alguna. Sus viviendas normalmente son unas habitaciones mal ventiladas, sin desagües en plantas bajas, que se alquilan en precios que van desde 8 chelines 4 peniques a 10 chelines al mes. Los sueldos varían entre 1 chelín y 6 peniques a 3 chelines por el trabajo de un día de diez horas.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias 2003

LOS OBREROS INDUSTRIALES

Las 2.640 personas de ambos sexos que se incluyen en el censo bajo el apartado de la industria se emplean en las pequeñas fábricas de seda en Santa Cruz, en la isla de La Palma, y en Icod, en Tenerife; en los distintos establecimientos destinados a fabricar fósforos, y también en las fábricas de puros y cigarrillos. Son más mujeres y niños que hombres los que trabajan en las fábricas anteriormente mencionadas. Unicamente se ha montado una pequeña fábrica en Santa Cruz de Tenerife donde se fabrica todo tipo del alfarería común. La fábrica de seda en la isla de La Palma es la más grande de las dos; emplea unas 36-40 personas, en su mayoría mujeres, y los sueldos no sobrepasan los 6 reales de vellón, o sea, 1 chelín 3 peniques por día. Las horas de trabajo son del alba al ocaso. La principal ocupación es la de hilachar los capullos, puesto que la seda se compra y se exporta en madejas; la cantidad media que se obtiene es de 15 a 20 embalajes por año, en ambas fábricas de La Palma e Icod. Los artículos se fabrican a veces por encargo previo; tal es el caso de las vestimentas del prelado y otras personas; no obstante, la demanda es escasa. La fábrica funciona desde el mes de junio hasta finales del año, ya que los gusanos y los capullos se preparan durante los tres meses que van de marzo a junio. El tiempo sobrante lo utilizan los campesinos en tareas normales del campo y en cultivar y preparar la cochinilla.

EL CLIMA Y CUESTIONES DE SALUD

El clima de estas islas es muy agradable y saludable. El termómetro oscila entre un mínimo medio de 64 a un máximo de 84 grados Fahrenheit. Los alisios refrescantes que prevalecen entre abril y octubre combaten en gran parte el calor del verano, el cual es mucho menos agobiante que en las regiones del sur de Europa. La ropa que haría falta a un artesano, por lo tanto, no sería un gasto de importancia; hay muchos niños de las clases más pobres que se pasan todo el día en cueros, un estado que, por lo visto, les va estupendamente bien. Por regla general, la lluvia es abundante en la época de invierno en la mayoría de las islas, aunque raramente son excesivas. Unas tormentas de poca importancia tienen lugar de vez en cuando en esa época, acompañadas de lluvias y vientos fuertes que raras veces son lo bastante como para llamarse vendavales. A pesar de esta muy favorable condición natural de las islas desde

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

el punto de vista sanitario, las ciencias higiénicas se descuidan y probablemente se ignoran, hasta tal punto que, según un diccionario estadístico de las islas, parece que la tasa anual de mortalidad de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife, ciudad capitalina de la provincia de Canarias, fue de 458 durante los cinco años de 1857-61, lo cual, por comparación en una población de unos 14.146 habitantes, representa un índice de mortalidad mucho mayor que el de Londres, con toda su inmensa población y su clima poco favorable. Desde entonces, se ha hecho relativamente poco, por no decir nada, para disminuir este sacrificio de vidas humanas, principalmente creo yo por su fe ciega en la suficiencia de las restricciones de cuarentena impuestas sobre barcos que llegan de otros países. Éstas se practican de tal manera que resultan muy perjudiciales para las personas involucradas en transacciones comerciales, para otras personas que casualmente hacen turismo por las islas y, de una forma indirecta, para toda la población. Ello no ha impedido brotes de fiebre amarilla en tres momentos distintos, causando estragos en esta ciudad, Santa Cruz, y en otros lugares, ni evitó el cólera, que prevaleció durante una época, con resultados fatales en la isla de Gran Canaria.

COMENTARIOS GENERALES

A pesar de la escasa salida que existe para el ejercicio de la habilidad e industria superiores de los artesanos británicos en las Islas Canarias, deberíamos hacer mención al hecho de que aquí no existen asociaciones cooperativas, ni por el presente hay probabilidad de que se establezcan para proteger al público de las prácticas egoístas y poco ventajosas de los comerciantes, los cuales piden precios realmente exagerados por todos los artículos de uso general. El coste de la vida, por consiguiente, aumenta enormemente; la sal, el té y el arroz se venden a precios que oscilan entre el 200 y el 300 por ciento o más por encima de su precio al por mayor. Otros artículos parecidos son muy caros y normalmente de una calidad pésima. Todos los artículos de ropa son muy caros cuando se considera la relación coste-calidad-durabilidad.

Es más beneficioso importar lo que uno necesita del extranjero antes que obtenerlo en las tiendas y almacenes locales; sin embargo, este lujo está al alcance de pocos.

El pan se vende a un precio que oscila entre 2 y medio y 3 medio peniques la barra de 1 libra y se hace con una harina de mala calidad. Además, muchas veces es deficiente en peso en una o dos onzas.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

La venta de carne es prácticamente un monopolio en manos de las autoridades municipales. A menudo es de una calidad mala y cuesta de 5 a 7 peniques la libra. La venta de pescado es también un monopolio en manos de los pocos marineros que están alistados en el servicio de la marina en los diversos puertos. Estos son los únicos pescadores con licencia. Sus barcos abiertos y equipos son insuficientes y sólo salen al mar cuando hace buen tiempo. Los resultados lógicos de esta situación son unos precios elevados, además de la escasez, aunque los mares están poblados de varias especies de pescado de excelente calidad. La mejor calidad de pescado sale a más o menos el mismo precio que la carne; el tipo más común es a veces abundante y muy barato, pero esto ocurre muy raras veces. Los vinos españoles normales, que son buenos, abundantes y baratos en la Península, aquí se venden a 6 u 8 peniques por cuarto y son los vinos inferiores, que además, en la mayoría de los casos, están adulterados. Los vinos normales «del país» son malos y se producen en pequeñas cantidades puesto que no se consumen normalmente. La cerveza inglesa se puede encontrar, pero la calidad es mala y su valor, más o menos, un chelín el galón; se vende normalmente a 3 peniques la jarra de media pinta. Otra necesidad esencial, es decir, las medicinas, se dispensan aquí a unos precios exorbitantes aunque éstos se encuentran normalmente por debajo de las tarifas autorizadas. Pagar la cuenta del boticario después de una larga enfermedad supone angustia incluso para aquellas personas que se consideran acomodadas. Con la excepción de la harina, los cereales y el tabaco, los cuales pagan un impuesto módico de aduanas, todos los otros productos se admiten sobre pago de una tasa *«ad valorem»* de uno por mil. Por lo tanto, al considerar la situación favorable geográfica de estas islas, a las que puede transportarse todo tipo de artículo por barco, a unos precios moderados, los artículos de primera necesidad deberían ser muy baratos y los de relativo lujo deben estar al alcance de la gente bien de todas las clases, pero esto dista mucho de ser la realidad. Debe tenerse en cuenta que hay una total falta de respeto y consideración hacia los extranjeros, que podría convertirse en una actitud de abierta enemistad hacia unos artesanos inteligentes foráneos, que representarían unos rivales serios a «los hijos de la tierra». La intolerancia en asuntos religiosos no se manifiesta aquí de una manera agresiva; sin embargo, la mayoría de las personas, incluso las de las esferas más altas de la sociedad, no saben que los protestantes son unos cristianos convencidos; sienten desprecio hacia ellos, por consiguiente, y los consideran iguales que los judíos, mahometanos y otros infieles. La última revolución política y el cambio de dinastía han prece-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

dido todo tipo de avance moral o intelectual de la nación o mejora en la condición social de su gente y, por lo tanto, sus efectos son más aparentes que reales. Sin embargo, si estos principios se mantienen, se pueden introducir unas reformas favorables en muchos aspectos por toda España y sus dependencias; entonces, probablemente se reconocerá que la habilidad e iniciativa de los artesanos extranjeros son elementos altamente deseables para el desarrollo de los recursos naturales del país y, por lo tanto, se les otorgarán una protección y consideración adecuadas.

El anterior escrito demostrará que el informe solicitado por la circular del *Foreign Office* el día 7 de junio de 1870, con motivo de facilitar la inmigración a los artesanos británicos que tienen previsto emigrar al extranjero, apenas tiene aplicación en este distrito consular. En las circunstancias actuales, no sería de ninguna manera aconsejable para tales personas elegir las Islas Canarias con vistas a mejorar su condición.

I. El poder adquisitivo del dinero

	Moneda	
	Local	Británica
Mano de obra	De 5 a 10 reales al día	De 1 a 3 chelines al día
Comestibles:		
Pan (la libra)	De 8 a 10 cuartos	De 2½ a 3½ peniques
Carne (la libra)	De 15 a 21 cuartos	De 5 a 7 peniques
Vino normal (el cuarto)	De 16 a 24 cuartos	De 5¼ a 8 peniques
Cerveza de grifo (el cuarto)	5 reales	1 chelín 1 penique
Té (la libra)	15 reales	3 chelines 3 peniques
Café en grano (la libra)	5 reales	1 chelín 1 peniques
Azúcar (la libra)	18 cuartos	6 peniques
Arroz (la libra)	16 cuartos	5¼ peniques
Mantequilla (la libra)	10 reales	2 chelines 2 peniques
Queso (la libra)	8 reales	1 chelín 8 peniques
Harina (la libra)	16 cuartos	5¼ peniques
Sal de mesa (la libra)	10½ cuartos	3¼ peniques
Jabón (la libra)	16 cuartos	5¼ peniques
Pescado fresco (la libra)	De 8 a 42 cuartos	De 2½ a 6 peniques

II. Asuntos relacionados con la salud

Dieta: La misma comida que se usa en Inglaterra es adecuada y se puede obtener, aunque la calidad de la mayoría de los artículos sea infe-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

rior y, por lo tanto, menos nutritiva; pero los efectos del clima disminuyen la cantidad necesaria. La carne y el pan son de mala calidad, el pescado es bueno, las verduras son caras y pocas aunque de buena calidad. La fruta es abundante y barata: con una o dos excepciones, es de una calidad inferior. Una cantidad moderada de las bebidas que normalmente se toman en Inglaterra no sería nada dañina.

Ropa: Hace falta ropa de lino en el verano y una ropa ligera de lana en el invierno. Puede llevarse a cabo un trabajo moderado sin riesgos serios, siempre que uno no se exponga al sol a la hora más calurosa del día.

Alojamiento: Se pueden encontrar habitaciones terreras (en plantas bajas) o se pueden obtener pequeñas casas para familias. No se siguen las medidas sanitarias generales. La tasa de mortalidad en las ciudades es, por ende, superior a la debida, y sería aún mayor si no fuera por el clima saludable de estas islas.

III. Calidad del trabajo

Los artesanos están atrasados en varias áreas. La calidad de la mano de obra es mala y una dedicación plena y desinteresada es difícil de encontrar. Los artesanos, al igual que otras clases, son muy vocingleros a la hora de defender sus derechos; sin embargo, están poco dispuestos a reconocer sus obligaciones. Cualquier servicio que haga falta se debe pedir como favor; si no, se considerará una ofensa y posiblemente no se aceptará.

Santa Cruz de Tenerife, 15 de marzo de 1872.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEL CONSUL GRATTAN SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE LOS AÑOS 1870-71.

Debido a la imposibilidad de conseguir en esta Oficina de Aduanas los datos necesarios, lamento que sólo puedo emitir el siguiente informe muy incompleto sobre el comercio en este distrito consular en los años 1870 y 1871. Las estadísticas sobre el puerto de Santa Cruz de Tenerife se recopilan con cierta regularidad, pero las personas que trabajan en la realización de esta tarea por regla general van un año atrasadas en su trabajo. Hasta el momento de escribir este informe, en agosto de 1872, no he podido obtener una relación de las importaciones y exportaciones del año pasado, aunque las he solicitado frecuentemente y con urgencia al departamento encargado de la Oficina de Aduanas. Es deber de los oficiales de aduanas en las otras islas del Archipiélago remitir unas relaciones anuales del comercio en sus distritos respectivos a esta oficina principal; sin embargo, según mis informes, resulta difícil convencerles (ya que la obligación no es estricta) para que lleven a cabo esta tarea; además, parece que la Oficina de Aduanas en la isla de Gran Canaria se distingue especialmente por su informalidad a este respecto.

COMERCIO

Los siguientes datos se han obtenido de las mejores fuentes disponibles, pero debe tenerse en cuenta que el valor de las importaciones es el declarado por los importadores; que se grava un impuesto de uno por mil sobre este valor; y que se grava otro impuesto módico sobre los ce-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

reales, la harina y el tabaco. Probablemente, deba añadirse en torno a un tercio más sobre el valor de las importaciones.

Cuadro que muestra el valor de las importaciones en la isla de Tenerife en el año 1870:

IMPORTACIONES		EXPORTACIONES	
Descripción	Valor (£)	Descripción	Valor (£)
Tejidos	110.728	Cochinilla	251.768
Cereales	27.396	Varios	10.148
Varios	26.526	Numerario	10.105
Harina	23.691	Bebidas Alcohólicas	7.474
Vino	20.375	Vino	6.737
Aceites vario	19.897	Seda ordinaria y capullos	4.432
Bebidas Alcohólicas	18.861	Cereales	4.316
Pieles	18.585	Lajas	2.948
Azúcar	16.143	Cebollas y papas	2.611
Madera	15.149	Orchilla	758
Carbón	10.959	Almendras	432
Metales	9.474	Frutos secos	379
Guano	9.395	Pescado salado	316
Tabaco	7.663	Sosa	295
Jabón	7.288		
Artículos de Ferretería	6.065	Total Exportaciones	302.719
Arroz	4.811		
Sal	2.522		
Lino	2.069		
Café	2.044		
Cacao	1.907		
Especias	1.385		
Total Importaciones	362.822		

Cuadro que muestra la cochinilla exportada por las diferentes islas del archipiélago a todos los países, desde el 1 de julio de 1870 hasta el 30 de junio de 1871:

Desde Tenerife		Cantidad (Libras)
A	Inglaterra	1.763.700
	Francia	302.884
	Alemania	17.379
	España	239.680
	Estados Unidos	20.429
	Otros países	—
	Total	2.344.072

© Universidad de Las Palmas de GranCanaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

	Desde Gran Canaria	Cantidad (Libras)
A	Inglaterra	2.685.758
	Francia	233.374
	Alemania	20.294
	España	116.687
	Estados Unidos	18.848
	Otros países	9.639
	Total	3.084.600

	Desde Lanzarote	Cantidad (Libras)
A	Inglaterra	391.222

	Desde La Palma	Cantidad (Libras)
A	Inglaterra	218.000

Cantidad total de la cochinilla exportada de las Islas Canarias a todos los países desde el 1 de julio de 1870 hasta el 30 de junio de 1871:

	Países	Cantidad (Libras)
A	Inglaterra	5.058.680
	Francia	536.258
	Alemania	37.673
	España	356.267
	Estados Unidos	39.277
	Otros países	9.639
	Total	6.037.894

Los siguientes cuadros muestran las fluctuaciones de los precios de la cochinilla en Tenerife durante 1870 y 1871.

1870		
	Plateada (Reales)	Negra (Reales)
Enero	10,35-10,65	10,65-11,25
Febrero	10,25-11,25	10,65-11,25
Marzo	11,25 12,00	12,00-12,00
Abril	11,25-12,00	12,00-12,00
Mayo	11,25-12,00	12,00-12,00
Junio	11,25-12,00	12,00-12,00

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

1870		
	Plateada (Reales)	Negra (Reales)
Julio	11,25-12,00	12,00-12,25
Agosto	11,25-12,00	10,65-11,25
Septiembre	9,00- 9,35	9,50-10,00
Octubre	9,00- 9,35	10,00 10,35
Noviembre	8,50- 8,75	9,00-10,35
Diciembre	8,50- 9,00	9,00- 9,00

1871		
	Plateada (Reales)	Negra (Reales)
Enero	9,00- 9,00	9,00- 9,35
Febrero	9,37-10,00	9,00- 9,35
Marzo	10,00-10,50	9,50-10,25
Abril	10,00-10,50	10,50-10,75
Mayo	9,75-10,00	10,25-10,50
Junio	9,50- 9,75	10,00-10,00
Julio	10,25-10,50	10,50-10,75
Agosto	10,00-10,25	10,50-11,25
Septiembre	10,00-10,31	11,25-11,50
Octubre	10,00-10,62	10,75-11,25
Noviembre	10,00-10,31	10,78-11,25
Diciembre	10,00-10,31	10,62-10,78

Precio medio en 1870			
Clase	Reales	Clase	Reales
Plateada	10,50	Negra	10,96

Precio medio en 1871			
Clase	Reales	Clase	Reales
Plateada	10,00	Negra	10,40

De la isla de La Palma, me he enterado que el comercio durante 1871 ha hecho pocos progresos como resultado de las cosechas generalmente deficientes. Con Inglaterra hay un aparente incremento de los negocios, debido a que varios comerciantes han pedido directamente a Londres en vez de a través de los agentes en Tenerife como habían hecho hasta ahora. Hubo un aumento en el comercio con Francia en artículos de loza, tiza y cemento, pero una disminución en cereales panificables. De los Estados Unidos se importó más madera y palos para embarcaciones de lo que es habitual.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

El Sr. Topham, vicecónsul en la isla de Lanzarote, me informa de lo siguiente sobre el comercio de la isla en el año 1871:

«La escasez de lluvia en la primera parte del año produjo el total fracaso en las cosechas de maíz, grano y otros productos agrícolas, aparte de que la sequía y el prolongado calor contribuyeron tanto a debilitar los nopales que la cosecha se vio seriamente disminuida y, por falta de humedad, dieron una grana muy pequeña, lo cual afecta mucho a su precio en los mercados extranjeros. La cochinilla es el sostén económico de esta isla y representa el único producto básico de exportación y de beneficios (la barrilla ya no se usa, y sólo muy de vez en cuando se embarca un cargamento a España o a Trieste), por lo que el aumento o la disminución en la cantidad cosechada afecta negativa o favorablemente al volumen del negocio efectuado. Por ende, las malas cosechas durante el año, junto con las otras circunstancias ya detalladas, causaron una baja considerable en las importaciones. Durante la segunda mitad de diciembre y el presente mes ha llovido en abundancia y las perspectivas son prometedoras».

NAVEGACION Y MARINA MERCANTE

El siguiente cuadro ofrece el número de embarcaciones británicas,con su tonelaje y las tripulaciones, que arribaron y despacharon en este puerto durante 1870 y 1871:

Años	Arribadas			Despachadas		
	Núm. barcos	Tonelaje	Tripul.	Núm. barcos	Tonelaje	Tripul.
1870.....	124	60.398	3.382	124	60.398	3.382
1871.....	150	94.068	5.059	150	93.455	5.013

El aumento que se ve detallado arriba en el número de embarcaciones y el tonelaje para el año 1871 se debe tanto al incremento en el número de barcos de vapor que han recalado en el puerto durante el año desde el Cabo, Brasil y otros puertos, como al aumento del número y tamaño de varias embarcaciones nuevas que pertenecen a dos líneas de vapores que llegan a este puerto transportando correo y mercancías desde y hasta Liverpool y a las colonias británicas en la costa occidental de Africa y Fernando Poo.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Número de barcos de vapor, con expresión de su tonelaje, que han arribado a este puerto durante los años 1870 y 1871:

	Núm. de vapores	Tonelaje
1870	69	49.509
1871	107	84.520

Cuadro que muestra el número de embarcaciones extranjeras que han arribado a este puerto durante 1870 y 1871:

1870		
Nacionalidad	N.° Embarc.	Tonelaje
Españoles	148	26.051
Franceses	45	10.299
Italianos	49	20.643
Estadounidenses	37	9.725
Otros países	20	4.301
Total	299	71.019

1871		
Nacionalidad	N.° Embarc.	Tonelaje
Españoles	110	20.023
Franceses	35	10.006
Italianos	16	6.726
Estadounidenses	14	5.294
Otros países	24	3.651
Total	199	45.700

La caída del número de embarcaciones y la baja en el tonelaje durante 1871 han sido debidas en gran medida a los relativamente pocos grandes barcos italianos de emigrantes a Montevideo que han recalado en este puerto durante aquel año; también, al reducido número de buques balleneros que hicieron escala, y asimismo —sin duda—, al declive general del comercio continental como resultado de la guerra franco-alemana.

Unos veinte vapores y cuatro veleros arribaron y descargaron en la isla de La Palma durante el año 1871, procedentes de, y con rumbo a, puertos de Gran Bretaña; cuatro vapores y cuatro veleros, procedentes de, y con rumbo a, puertos de Francia; doce embarcaciones procedentes

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

de, y con rumbo a, los Estados Unidos; dos de Alemania y cuatro de Holanda. Cuatro embarcaciones que pertenecen a aquella isla hacen servicio a Cuba, llevando a cabo dos viajes anuales cada uno; los cargamentos del viaje de ida consisten en cebollas, queso y batatas, y vuelven con un promedio de 900 cajas de azúcar, 600 pipas de ron, y 100 toneladas de melaza. Durante el año 1871 se han construido en La Palma dos barcos: uno de 400 y otro de 60 toneladas de carga. Actualmente hay en construcción en los astilleros de aquella isla una embarcación de 400 toneladas y otra de 250.

AGRICULTURA

La producción de cochinilla, el producto básico de estas islas, ha sobrepasado los límites de su demanda (ya que se comenta que la cantidad almacenada de una estación a otra, durante los últimos dos años, ha constituido casi el 25 por 100 de la cantidad producida), con lo cual ha bajado tanto su precio desde los últimos meses de 1868 que los resultados obtenidos no se consideran suficientemente rentables por muchos cultivadores quienes, por falta de capital, se vieron obligados a buscar préstamos a los intereses normalmente exorbitantes que prevalecen aquí al objeto de hacer frente a los enormes gastos, generalmente necesarios para preparar sus plantaciones. Por consiguiente, se han fijado seriamente en el cultivo del tabaco, probado en varias ocasiones anteriores, pero nunca con claros indicios de éxito. Estimulados por la necesidad, algunos han llevado a cabo experimentos, especialmente en las islas de Gran Canaria y La Palma, con vistas a producir unas cantidades suficientes de la planta de mejor calidad. Se comenta, en general, que han dado resultados positivos. Se han enviado muestras principalmente a Bremen; y se dice que se les puso un precio mínimo de 15 dólares por quintal; ya que esta cantidad se considera respetable, es probable que su cultivo se desarrolle rápidamente. Alrededor de 200 balas fueron enviadas como muestras a los mercados alemanes en 1870, las cuales se vendieron a un precio que osciló entre los 24,25 y los 38 dólares por quintal, aunque la calidad del tabaco no fue de su entero agrado, y la hoja, además, se había deteriorado por el embalado defectuoso. Los precios anteriormente reseñados, sin embargo, excedieron mucho del valor real de la mercancía, y sólo se obtuvieron debido a la escasez general de tabaco en el mercado, ya que la exportación desde Cuba se ha reducido mucho en los últimos años y las recientes cosechas de Brasil fueron muy pobres e insuficien-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

tes. Bajo circunstancias normales, los precios de todo el tabaco que ahora se emplea para cubrir el déficit de la producción de Cuba, caerían sustancialmente. En la actualidad, no se puede calcular el valor real del tabaco canario. El modo de preparar y embalar la planta es aún defectuoso. No suelen quemar bien los puros fabricados en las islas con tabaco de cultivo local. A fin de remediar este gran defecto, se ha utilizado una mezcla que contiene nitro para humedecer la hoja, lo cual le confiere un sabor desagradable, como si de medicina se tratase. Como puro barato, ellos probablemente encontrarían un buen mercado, digamos que entre 60 y 70 chelines el millar. Una mayor experiencia en el cultivo del tabaco y en la fabricación de puros remediarán, sin duda, los presentes males; y es de desear y esperar que resultará ser otra fuente de riqueza para las islas, aunque las expectativas atrevidas de algunos nativos entusiasmados con que su tabaco por lo menos iguale a los de Cuba y Estados Unidos probablemente no se verán cumplidas. No he podido averiguar la cantidad de tabaco que se ha producido y exportado durante el pasado año, pero se supone que se enviaron de 1.500 a 2.000 quintales a los mercados ingleses y alemanes.

Los agricultores que cultivan la cochinilla bajo unas circunstancias más favorables, es decir, que no se han visto obligados a pagar unas primas de usurero sobre los préstamos, sin duda seguirán haciéndolo y encuentran los precios actuales suficientemente remunerativos; el descenso del cultivo, además, quizás hará que se mantengan al menos los precios actuales. La tierra no adecuada para el cultivo del nopal se puede utilizar para el tabaco, y se anticipa que el valor anual de ambas producciones se igualarán al final. Ultimamente se han plantado muchos nuevos viñedos, otra consecuencia de la disminución del valor de la cochinilla. La producción de vino aumentará por consiguiente. Las cosechas de papas y de cebollas fueron cuantiosas, y se exportaron en gran parte a las Antillas españolas. Debido a la sequía de 1870, la cantidad de trigo, cebada y maíz fue deficiente en Tenerife, pero en 1871 se obtuvo una cosecha discreta. En la isla de La Palma, las cosechas de los cereales, higos secos, papas y batatas durante 1871 han sido deficientes de un 20 a un 30 por 100. La cochinilla y el vino cosechado también han sido menos que en el año anterior. Lo mismo se puede decir con respecto a los cultivos de capullos de seda y de almendras dulces. Casi 150 quintales de tabaco se recogieron en aquella isla. Las muestras enviadas al mercado de Londres se valoraron entre 9 y 14 peniques por libra; se exportaron 3.000 sacos de cochinilla: 1.500 con destino a Inglaterra, 1.000 a Tenerife (para su re-exportación) y 500 a Marsella. El precio medio era de 2 chelines

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

por libra. La cosecha de cebolla fue de unos 24.000 quintales; 18.000 se enviaron a la isla de Cuba, 1.000 a las Indias Occidentales y 5.000 quintales se guardaron para consumo interno: el precio medio obtenido fue de 4 chelines el quintal de 100 libras. Se dice que la producción de vino fue de unas 1.000 pipas, pero se guardaron para uso interno. Se exportaron a Francia y a España unos 2.000 capullos de seda a un precio que oscilaba entre 1 chelín y 3 peniques y 1 chelín y 6 peniques la libra.

POBLACION E INDUSTRIAS

Hay poco que decir en este capítulo. La ocupación mayoritaria es agrícola: la mano de obra de muchas mujeres y niños se utiliza para el cultivo del insecto de la cochinilla. El nivel promedio del sueldo para un adulto es de 1 chelín y 6 peniques a 1 chelín y 8 peniques por día, incremento que no es proporcional a los enormes aumentos de precios de todos los artículos de consumo, y a la carestía general de la vida. La fábrica de seda de Santa Cruz, de la isla de La Palma, está activa durante ciertas épocas del año. Progresa el sistema francés de tejer capullos y absorbe alrededor de la mitad de la cosecha de seda producida.

OBRAS PUBLICAS

El camino macadamizado hasta el pueblo de Güimar, Tenerife, se terminó el año pasado. Comunica con la carretera de Santa Cruz a La Laguna, a unos cinco kilómetros de ésta. Las obras en los muelles de Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de La Palma, que estuvieron paralizadas largo tiempo, se recomenzaron en la segunda mitad de 1871. De vez en cuando se conceden unas pequeñas subvenciones; entonces, se ven unos pocos hombres trabajando en el muelle de Tenerife. La continuación de este dique hasta mar adentro se ha considerado por una autoridad competente como un error, por el rápido incremento en la profundidad del agua. Al paso que han ido las obras durante los últimos nueve años, hará falta al menos un siglo, creo yo, para completar el proyecto propuesto.

La asociación establecida en Santa Cruz de Tenerife, hace algunos años, con el propósito de construir unas viviendas para las clases más humildes, ha sido activa en sus esfuerzos; numerosas casitas, adecuadas y agradables, se han construido; también se han levantado edificios ma-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

yores, que no carecen de mérito arquitectónico, y que han embellecido enormemente la ciudad. Es de esperar que la labor de esta sociedad, que ha demostrado ser muy beneficiosa a la población entera, puede recibir la recompensa que bien merece.

El Vicecónsul en la isla de La Palma me informa que una sociedad se ha ocupado, desde hace algunos años, de traer suministros de agua desde la fuente de la montaña a la Dehesa; han gastado 4.000 libras esterlinas en esta obra. Una segunda sociedad al otro lado de la isla ha gastado más de 9.000 libras esterlinas con un propósito similar, y una tercera asociación se ha establecido últimamente en Breña Baja para utilizar el agua disponible en aquella localidad. El Vicecónsul afirma, además, que en Santa Cruz de La Palma se ha construido últimamente «un edificio de bastante belleza destinado a peleas de gallos y bailes» y que en 1870 se construyó un teatro, de pequeñas dimensiones, pero adecuado a las circunstancias de la ciudad.

COMENTARIOS GENERALES

El comercio de estas islas ha ido languideciendo durante los últimos dos años, con la caída en los precios de la cochinilla como principal causa. No cabe duda de que el efecto perjudicial de la reciente guerra franco-alemana sobre el comercio continental ha contribuido a producir ese resultado. El éxito de la producción de una buena calidad de tabaco no está asegurado aún, pero si se cumplen las presentes expectativas la prosperidad de la isla sin duda se verá restaurada.

Sin embargo, hay otras causas que detienen el desarrollo del comercio, cuyos remedios están en manos de los habitantes de las islas. La sanidad debe estudiarse; otras naciones son plenamente conscientes de su importancia y las medidas provechosas adoptadas por ellos, avaladas por numerosas estadísticas, deben servir de guía. Las restricciones de cuarentena, tan perniciosas como fastidiosas, constantemente impuestas en las embarcaciones que comercian con estos puertos, y que hacen que los eviten cuando les es factible, no se considerarían entonces como la única medida de seguridad para la salud pública. Debe establecerse la comunicación por vapores entre los distintos lugares de la costa, ya que muchos productos se pierden por falta de una comunicación rápida entre los lugares lejanos y los puertos principales. La dificultad de tránsito de los pequeños relevos entre una y otra isla constituye un impedimento constante para la rápida realización de negocios comerciales y para el trasla-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

do de correspondencia. El servicio de correos debe mejorarse, pues se lleva a cabo con gran negligencia.

La situación geográfica de estas islas en la gran vía marítima desde Europa a otras partes del mundo es de lo más favorable para propósitos de comercio. Poseen, además, la gran ventaja de ser puerto franco. Un sistema más liberal de comercio haría que muchas embarcaciones hiciesen escala en estos puertos para repostar víveres, vituallas y muchos otros artículos. Pero la miopía y la avaricia de muchos comerciantes les llevan a comerciar con mercancías de inferior calidad, confeccionadas habilidosamente para representar un valor superior al real, con lo que obtienen unos beneficios exorbitantes. Así, repelen a los clientes en vez de establecer un comercio beneficioso. El modo egoísta de comerciar se adopta con demasiada naturalidad en estas islas. Puedo mencionar como ejemplo el que me ha dado un caballero que vive en Londres y que tiene amplias relaciones con el comercio canario, que ha recibido pedidos para medias de señoras por un precio de 2 chelines y seis peniques la docena. Estos artículos deben ser malos, pero si se venden a 6 peniques cada par (un precio discreto para tales medias) ganarán unos beneficios enormes. Las pocas personas particulares que tienen la posibilidad de hacerlo —y todas las oportunidades se buscan afanosamente— envían pedidos de artículos de uso general a otros países. Aunque es lo menos conveniente, lo encuentran mucho más económico. Unos españoles me han informado que han obtenido artículos de importación en Cádiz, donde se gravan unos impuestos elevadísimos, siendo de mejor calidad y más baratos que en las tiendas de este puerto franco de Santa Cruz de Tenerife. Tal sistema no puede sino frenar el desarrollo natural del comercio y, por lo tanto, debe ser perjudicial para los propios vendedores.

No hay bancos en esta provincia, donde el capital escasea. Es de suponer que un establecimiento de este tipo, bien llevado, ayudaría enormemente a personas industriosas, con buen crédito, ansiosas de emprender importantes operaciones comerciales, agrícolas u otras, al facilitar pagos y conceder préstamos a unos módicos tipos de interés; pocas empresas pueden salir a flote y ser rentables cuando van cargadas con el pago de intereses del 15 al 20 por 100 sobre capital prestado.

Tenerife, agosto de 1872.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEL CONSUL GRATTAN SOBRE LA SITUACION DEL COMERCIO BRITANICO EN LAS ISLAS CANARIAS EN EL PASADO (1872).

El siguiente informe, en cuanto que detalla la situación del comercio británico en el pasado, se ha elaborado a partir de los datos obtenidos de un cuidadoso escrutinio de toda la correspondencia registrada en los libros de este Consulado, junto con la búsqueda asidua entre los archivos de documentos relacionados con el tema.

Lamento que las estadísticas del comercio sean extremadamente limitadas. Parece ser que siempre ha sido difícil, por no decir imposible, obtener cifras que muestren el volumen del comercio con Gran Bretaña comparado con el de otros países. La tradición en las aduanas locales ha sido y sigue siendo publicar los resultados anuales de las importaciones y exportaciones hacia y desde España y América Latina, desde Europa, y desde otros países.

La correspondencia en los archivos de este consulado no va más allá de octubre de 1764. Durante este año y el siguiente, en que parece ser que se ausentó el cónsul británico, la correspondencia consiste en una maraña de quejas presentadas por los comerciantes británicos en La Orotava, en aquel entonces el principal puerto comercial de Tenerife, dirigidas al Sr. Stainer Posten en Madrid y al Conde de Halifax, sobre la falta de seguridad de las personas físicas y de las propiedades de los sujetos británicos, debido a la conducta violenta y despótica de las autoridades locales, lo cual repercutía muy negativamente en sus intereses comerciales. El Sr. Pasley, nombrado cónsul en 1765, escribe lo siguiente refiriéndose a estos procedimientos arbitrarios:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

«Hay grandes cantidades de productos británicos importados aquí anualmente; pero si los oficiales aduaneros pueden subir a bordo de las embarcaciones inglesas y encarcelar con toda impunidad al capitán sobre la base de la más mínima sospecha, efectivamente pondrá coto a todo comercio, ya que cualquier embarcación con rumbo a Inglaterra lleva artículos de contrabando en mayor o menor cantidad». El Gobernador de Canarias y las otras autoridades locales no han escatimado esfuerzos en oponerse a la concesión del exequator del Sr. Pasley por el monarca español; fue acusado de contrabando y de otros delitos; en respuesta a estas acusaciones, dice: «Si el gobernador o el administrador hubiesen hablado con toda sinceridad, habrían dicho que, ya que yo sentía la inclinación de defender los privilegios de mi país, podría hacerlo de una manera mucho más eficaz siendo cónsul; está claro que ellos se consideran por encima de toda ley, y si fuera por voluntad suya, no permitirían que nadie les controlase sus actos; éste es el verdadero pleito.»

La correspondencia hasta 1770 todavía tiene que ver con estas quejas constantes y el cónsul parece haberse dedicado todo el tiempo a defender como mejor podía los intereses de sus paisanos contra los procesos arbitrarios a los cuales eran sometidos. La situación ha cambiado felizmente desde entonces; los efectos de la civilización se han hecho sentir en las Islas Canarias y han modificado en gran parte el poco respeto a las obligaciones del Tratado que existía en aquellos tiempos. Pero la inseguridad de las personas y de la propiedad de los sujetos británicos perduró muchos años con gran detrimento para los intereses comerciales. Un cambio favorable tuvo lugar en 1852, cuando el sistema de puerto franco fue introducido, y parecía entonces que algunos de aquellos actos de las autoridades locales habían sido causados por la sospecha, bien o mal fundada, de que se tenía intención de introducir ilícitamente artículos sujetos a pagar aranceles.

No hay ningún registro de correspondencia en los archivos entre los años 1770 y 1813. Durante este último año, 16 embarcaciones británicas con cargamentos de 1.521 toneladas entraron en el Puerto de La Orotava. Los productos y las exportaciones de las Islas Canarias consistían entonces, al igual que en la actualidad, en productos agrícolas enteramente; el vino era el principal artículo de uso general exportado desde las islas de Tenerife y de Gran Canaria con rumbo principalmente a Gran Bretaña. El comercio más lucrativo de la isla de Gran Canaria, sin embargo, era la pesca en la costa de Africa para el abastecimiento de las otras islas. La isla de La Palma también producía vino; pero su principal exportación era la seda ordinaria, embarcada a Tenerife, y la seda

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

fina para España. La barrilla era exportada en grandes cantidades a Gran Bretaña desde la isla de Lanzarote; todas las otras islas también producían este artículo, además de la orchilla y el líquen. La orchilla era un artículo de monopolio real en esa época y también se recogía en cantidades considerables en las islas deshabitadas de este grupo. El dinero en efectivo se había enviado mayormente en los últimos tiempos a Madeira y a Gibraltar para comprar artículos de fabricación británica, y debido a que las comunicaciones con Hispanoamérica se habían interrumpido en esa época, las islas tenían casi agotados sus medios de pago. En el año 1815, 85 embarcaciones británicas arribaron en los puertos de las Islas Canarias; el tonelaje exacto no se puede dar, ya que el registro es incompleto. En 1816, arribaron 79 embarcaciones con un tonelaje bruto de 9.166, y 65 embarcaciones con 11.629 toneladas en 1817.

Desde septiembre de 1818 al 23 de julio de 1825 no hay ningún registro de correspondencia. El siguiente cuadro muestra la cantidad de barcos con productos británicos que arribaron en el puerto de La Orotava entre 1820 y 1823:

	Núm. Embarcaciones	
	Totales	Británicas
1820	96	56
1821	85	42
1822	69	38
1823	83	50

El cónsul McGregor tomó posesión de su puesto el 16 de julio de 1825. En el año 1826 informó que el comercio de las islas había bajado considerablemente en los últimos años. Esto fue atribuido principalmente a la competencia entre España y sus anteriores colonias, además de a la disminución de la demanda de los productos isleños en los mercados europeos. El estado exhausto de las finanzas españolas hizo recaer el peso del mantenimiento de las instituciones civiles y militares en los habitantes; para reunir este dinero las autoridades municipales habían impuesto una tasa ilegal sobre las exportaciones, en contra de las órdenes positivas del gobierno real, según disponían los decretos de marzo de 1820 y de noviembre de 1823, lo cual fue posible debido al estado de anarquía reinante en las islas, que les permitió desobedecer con toda impunidad. Esta tasa de exportación sobre el vino, la barrilla y la orchilla, todos productos enviados a Inglaterra, habían obligado a las principales casas co-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

merciales inglesas a reducir sus importaciones a la mitad de la cantidad habitual. Los comerciantes protestaron contra la imposición de la tasa y solicitaron a través del Cónsul General en Madrid que se les devolviera esa cantidad de impuestos sobre las exportaciones. A pesar de todo, la influencia comercial británica siguió dominando en las islas; durante casi la mitad del año las importaciones de Gran Bretaña sumaron unas 45.957 libras esterlinas, en 49 embarcaciones de 5.351 toneladas, mientras que las importaciones de todos los otros países sólo alcanzaron las 40.258 libras esterlinas, en 30 embarcaciones de 3.501 toneladas. Parece también que los artículos británicos que se importaron fueron los más necesarios y se obtuvieron bienes de primera calidad a unos precios muy baratos.

La cantidad de comercio para el año 1826 se expone a continuación:

Núm. de embarcaciones	Tonelaje	Valor facturado de la carga importada			Valor facturado de la carga exportada		
		£	chelines	peniques	£	chelines	peniques
89	10.343	72.505	15	0	93.216	7	0

El valor total de las importaciones, tanto británicas como extranjeras, fue de 148.472 libras y 17 chelines en 155 embarcaciones de 17.480 toneladas; y el valor de las exportaciones fue de 142.671 libras y 14 chelines, parte del cual se pagó en dinero efectivo pero sin aclarar cuánta cantidad.

A pesar de las altas tasas discriminatorias, más de dos tercios del comercio se llevó a cabo con capital británico y en embarcaciones británicas. El cónsul McGregor afirma que debe añadirse una cuarta parte más al valor de las importaciones, ya que una gran parte se envió por medios ilícitos.

Los artículos exportados a todos los países y la cantidad de los mismos se detallan a continuación:

Artículos	Cantidades
Barrilla	71.992 quintales
Coñac	6.936 damajuanas
Almendras	179 quintales
Orchilla	1.149 quintales
Musgo de roca	1.024 sacos
Seda ordinaria	21 cajas
Vino	9.682 pipas

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Toda la relación anterior puede valorarse en unas 150.000 libras esterlinas. Durante esta época, el comercio con Inglaterra y sus colonias empleaba anualmente de 80 a 100 embarcaciones y un capital de 100.000 libras esterlinas.

En noviembre de 1826 una tormenta de gran intensidad asoló la región, causando daños y pérdidas de propiedades. Se cobró muchas víctimas, y embarcaciones ancladas en puerto se perdieron o sufrieron graves percances. En las islas de Tenerife y Gran Canaria se encontraban entonces 16 embarcaciones británicas, pero ninguna de ellas se perdió, sobreviviendo todas a la tormenta.

En el año 1827, las siguientes embarcaciones arribaron y despacharon en los puertos de las islas, trayendo consigo productos manufacturados británicos y partiendo con cargamentos de barrilla, orchilla, unos cuantos sacos de legumbres y 3.889 pipas de vino:

	Entradas				Despachadas
	Núm. embarc.	Tonelaje	Con carga	En lastre	Núm. de embarcaciones
Sta. Cruz	28	4.000	18	10	26 con carga, 2 en lastre
Orotava	32	4.541	17	15	31 con carga, 1 en lastre
G. Canaria....	18	2.363	9	9	16 con carga, 2 en lastre
Total.....	78	10.904	44	34	73 con carga, 5 en lastre

La cantidad de vino embarcada desde varios puertos fue la siguiente:

Desde	Cantidad (pipas)
Puerto de La Orotava	2.910 ¼
Puerto de Santa Cruz.....	938
Puerto de Gran Canaria	41
Total	3.889 ¼

La siguiente tabla muestra la cantidad de los artículos exportados a Gran Bretaña desde el Puerto de La Orotava en los cuatro años que van de 1826 a 1829:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

	Vino (pipas)	Orchilla (sacos)	Seda ordinaria (cajas)
1826.....	3.034 ¼	120	—
1827.....	2.910 ¼	39	—
1828.....	2.334 ¼	131	12
1829.....	1.655 ¾	71	—

La cantidad de vino exportada a todos los países en esta época (1829), había disminuido considerablemente, ya que durante los diez años después de la paz, se exportaron entre 9.000 y 10.000 pipas. Un cómputo correcto mantenido en el Puerto de La Orotava muestra que la cantidad media exportada anualmente entre 1825 y 1828 era de 5.623 pipas, mientras que en 1829 la cantidad embarcada no excedió de las 2.438 pipas; podría calcularse, por lo tanto, que la cantidad total exportada desde todos los puertos de las islas no excedió las 3.000 pipas.

En el año 1831 un arancel especial de aduanas fue establecido en las Islas Canarias. Los «derechos reales» de la tarifa fueron calculados por un porcentaje sobre la valoración fija de los distintos artículos. En la mayoría de los artículos se fijo el 15 por ciento; otras tarifas, bajo el nombre de cuotas de refuerzo y similares se establecieron en el 3 por ciento. La valoración total, calculada en un 15 por ciento de tarifa, representaba el 30 por ciento de aumento sobre el precio de factura de los artículos en Londres. Las cuotas diferenciales del 50 por ciento a favor de la bandera española, establecidas por la tarifa, se permitían sólo sobre los derechos reales. Había tres puertos abiertos en las islas para la importación de artículos: Santa Cruz y La Orotava en Tenerife y Las Palmas en Gran Canaria.

En el año 1832, como consecuencia de los altos derechos diferenciales en favor de embarcaciones españolas, sólo 32 barcos británicos, con 3.339 toneladas, entraron en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife. En los tres puertos comerciales de las islas entraron sesenta embarcaciones británicas y treinta de otros países, con la excepción de España. Las embarcaciones británicas generalmente se fletaban en Inglaterra para llevar allí o a países extranjeros los productos de las islas, bajo la condición de que fueran exportados libres de fletes. Los fletes en Inglaterra eran: para el vino, 40 chelines; para la barrilla, 30 chelines, y para la orchilla, 60 chelines la tonelada.

Durante el año 1833 se formularon muchas quejas con respecto a la cuarentena impuesta sobre las embarcaciones, en razón de que esta suponía un obstáculo de lo más perjudicial para el comercio británico. El

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

siguiente cuadro muestra la cantidad y el tonelaje de los buques, ingleses y españoles, que arribaron a los puertos de las islas con artículos británicos. El valor, según factura de las mercancías, es el dado por los distintos comerciantes, y su exactitud no fue posible verificar:

	N.º de Embarc.	Toneladas	Valor facturado de la carga importada (£)	Valor facturado de la carga exportada (£)
Sta. Cruz de Tenerife .	44	4.705	26.368	26.900
Orotava	13	1.518	No dado	21.400
Gran Canaria	23	2.917	37.500	22.600
Lanzarote.....	33	3.799	No dado	20.682
Fuerteventura.....	14	1.873	No dado	15.340
Total	127	14.812		106.922

El siguiente cuadro muestra los resultados del comercio británico para el año 1834:

Islas	Núm. de Embarc.	Valor facturado de la carga importada	Valor facturado de la carga exportada		
		£	£	chelines	peniques
Sta. Cruz de Tenerife ..	25	23.365	26.244	13	0
Orotava	9	No dado	16.600	0	0
Gran Canaria	18	12.700	3.850	0	0
Lanzarote	15	No dado	11.682	10	0
Fuerteventura	8	No dado	6.276	12	0
Total	75	—	64.653	15	0

Se formularon quejas en esta época sobre el desánimo comercial, el cual fue atribuido a los aranceles de 2 libras esterlinas por tonelada impuestos sobre la barrilla en los puertos británicos. Por consiguiente, una gran parte de este producto se había embarcado, a los Estados Unidos, donde entraba libre de gravámenes.

En 1835 una gran proporción de barrilla —el producto básico de las islas de Lanzarote y Fuerteventura— se embarcó a los Estados Unidos como consecuencia del sustituto químico empleado entonces en Inglaterra y de los aranceles impuestos sobre ese artículo. La importación de los artículos británicos había bajado por la dificultad de hacer ganan-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

cias, y se creía que a menos que se revocara ese arancel, el comercio de la barrilla se trasladaría por completo a los Estados Unidos. El Cónsul Bartlett dice, refiriéndose a la tarifa especial aduanera establecida en el año de 1831: «La tarifa ha probado ser muy ventajosa y ha acabado con el extenso comercio de contrabando de productos manufacturados; sin embargo, podría ser revisada para mejorarla. Por ejemplo, es del todo deseable para las islas, ya que sus productos son todos rurales, que el hierro, manufacturado o no, se obtenga a un bajo coste. El arancel fijado por la tarifa para el hierro extranjero es extremadamente elevado debido a que se produce hierro en Vizcaya, aunque no se puede citar ninguna ocasión en que alguna cantidad de hierro se trajera de Vizcaya.» En esta época se habían abierto unos procesos arbitrarios por parte de las autoridades locales en contra de los sujetos británicos y sus propiedades. El cónsul Bartlett, al hacer alusión a ellos y a las ventajas naturales de las islas, escribía lo siguiente: «Puede que las Islas Canarias sean unas posesiones ricas y valiosas. Pero quizás sea vano esperar una prosperidad general hasta que se gobiernen de verdad por unas leyes fijas y la justicia se administre puntualmente y bien; hasta que los que ejercen su industria o empleen su capital puedan gozar de la seguridad de la que ni las personas ni la propiedad disponen en este momento, puestos en peligro como están por los procedimientos arbitrarios de los que ejercen la autoridad.»

La siguiente relación da los resultados del comercio británico en las Islas Canarias en el año 1835:

Islas	N.° de Embarc.	Toneladas	Valor facturado de la carga importada (£)	Valor facturado de la carga exportada (£)
Sta. Cruz de Tenerife .	21	3.376	20.006	17.255
Orotava	10	1.136	No dado	11.600
Gran Canaria	23	2.583	19.700	6.180
Lanzarote.....	9	1.094	No dado	6.908
Total	63	8.189	—	41.943

El comercio carbonero comenzó en el año 1836. El 11 de noviembre de aquel año el Puerto de Santa Cruz, Tenerife, se declaró por Real Orden puerto de depósito de carbón, que estaría sujeto al único pago del 2 por ciento de almacenaje. La exportación de barrilla continuó dirigiéndose a los Estados Unidos durante ese año, debido a su bajo precio en

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Inglaterra y a la tasa impuesta a su entrada en este último país. Desde la isla de Lanzarote se habían embarcado 46.854 quintales en barcos americanos y 10.250 quintales en buques británicos. El comercio de las islas estaba generalmente en un estado de depresión. El vino, además de la barrilla, había bajado estrepitosamente de cotización en los mercados extranjeros. La producción de cochinilla, sin embargo, se propagaba con gran facilidad y estaba en aumento: 6.008 libras de este artículo se exportaron durante este año. El cónsul Bartlett escribe que: «El capital hace mucha falta y el gobierno debe facilitar su penetración por todos los medios, principalmente fijando las garantías más perfectas posibles para observar la libertad personal y la seguridad de la propiedad.»

El siguiente cuadro da unos resultados incompletos del comercio británico en el año 1837:

Islas	Núm. Buques	Toneladas	Valor facturado de la carga importada (£)	Valor facturado de la carga exportada (£)
Sta. Cruz de Tenerife .	24	3.563	16.840	30.270
Orotava	13	1.099	No dado	17.900
Gran Canaria (*)	—	—	—	—
Lanzarote	11	1.439	No dado	7.488
Fuerteventura	9	1.006	No dado	4.611

(*) Resultados no incluidos.

Desde el año 1838 a 1847 los comerciantes británicos en Canarias denunciaban los altos derechos diferenciales, que suponían el 100 por cien en favor de la bandera española sobre los artículos importados a las islas en virtud del artículo 6.° de la tarifa especial. Se entendía que los buques británicos poco a poco se excluirían por completo hasta que estos derechos diferenciales se modificasen. Los comerciantes deseaban una reciprocidad, con una situación donde el producto de las islas importado a los puertos británicos no estuviera sujeto a aranceles elevados; pero si esta situación no se pudiese lograr, se habrían dado por satisfechos si sólo tuviesen que pagar un cuarto más, ya que con esa diferencia aún podían competir y ofrecer bienes en el mismo precio, importados en buques ingleses o españoles, ya que los buques ingleses navegaban por precios mucho más baratos y los buques británicos fletados en Inglaterra para llevar allí los productos canarios también llevaban artículos británicos libres de fletes. Los comerciantes británicos más de una vez fueron incitados a fletar buques españoles a unas tarifas altas y, al mismo tiem-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

po, a pedir buques británicos de Inglaterra en lastre para enviar los productos de las islas. Los pocos buques británicos que entraron en los puertos venían, casi todos, cargados de carbón, pero grandes cantidades de artículos manufacturados en Gran Bretaña fueron traídos en buques españoles.

Las personas dedicadas al comercio en las Islas Canarias en esta época estaban ansiosos de obtener del gobierno británico una disminución de los aranceles sobre los vinos canarios y la barrilla, debido al declive general del comercio. La Diputación Provincial de las islas solicitó a su gobierno que obtuviese de Inglaterra el permiso para que los vinos de Canarias fuesen admitidos en Gran Bretaña con las mismas facilidades que los vinos exportados desde Portugal, ya que los artículos de algodón se dejaban entrar en Canarias además de en Portugal. El cónsul Bartlett sugirió que, en caso de concederse la petición, se debería exigir al gobierno español que permitiese la igualación de los impuestos aquí sobre artículos importados en embarcaciones británicas y españolas, ya que los buques españoles pagaban un 50 por ciento menos. Se consideraba que si al comercio se le dejaba actuar por sus cauces normales, los 230.000 habitantes de las Islas Canarias comprarían artículos británicos hasta donde se lo permitiesen sus medios económicos; por lo tanto, si disminuían los aranceles sobre los productos agrícolas de las islas en Inglaterra, como consecuencia se podría obtener un aumento considerable en la demanda de manufacturas británicas.

Los siguientes resultados, algo incompletos del comercio británico para los doce años que van de 1838 a 1849 (con la excepción de 1842 y 1846, años éstos para los que no se han encontrado datos en ningún archivo), muestran el declive progresivo en el número de buques británicos que arribaron en los puertos del Archipiélago:

1838				
	Núm. Buques	Toneladas	Valor facturado de la carga importada (£)	Valor facturado de la carga exportada (£)
Sta. Cruz de Tenerife .	38	6.935	14.136	32.250
Orotava	13	1.102	No dado	7.500
Gran Canaria	12	1.384	28.500	7.600
Lanzarote.....	8	876	No dado	5.071
Total	71	10.297	—	52.421

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

1839

	Núm. Buques	Toneladas	Valor facturado de la carga importada (£)	Valor facturado de la carga exportada (£)
Sta. Cruz de Tenerife .	23	4.676	18.868	24.475
Orotava	9	932	No dado	9.400
Gran Canaria	4	395	2.543	3.700
Lanzarote	7	791	No dado	6.342
Total	43	6.794	—	43.917

1840

	Núm. Buques	Toneladas	Valor facturado de la carga importada (£)	Valor facturado de la carga exportada (£)
Sta. Cruz de Tenerife .	18	3.543	1.523	12.490
Orotava	5	395	No dado	6.796
Gran Canaria	8	6.234	No dado	7.600
Lanzarote	4	460	No dado	1.749
Total	35	10.637	—	28.635

1841

	Núm. Buques	Toneladas	Valor facturado de la carga importada (£)	Valor facturado de la carga exportada (£)
Sta. Cruz de Tenerife .	19	4.591	2.805	4.685
Orotava	5	411	—	6.235
Gran Canaria	4	492	1.301	2.960
Lanzarote	4	634	—	2.286
Total	32	6.128	4.105	16.166

1843

	Núm. Buques	Toneladas	Valor facturado de la carga importada (£)	Valor facturado de la carga exportada (£)
Sta. Cruz de Tenerife .	16	2.651	4.499	10.226
Orotava	9	665	—	7.200

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

1843

	Núm. Buques	Toneladas	Valor facturado de la carga importada (£)	Valor facturado de la carga exportada (£)
Gran Canaria	4	337	—	1.000
Lanzarote (*).....	—	—	—	—
Total	29	3.653	4.499	18.426

(*) Ningún barco británico arribó ni despachó es este puerto.

1844

	Núm. Buques	Toneladas	Valor facturado de la carga importada (£)	Valor facturado de la carga exportada (£)
Sta. Cruz de Tenerife .	17	3.392	1.046	4.386
Orotava	2	116	—	2.384
Gran Canaria	1	139	400	No dado
Lanzarote.....	2	156	No dado	772
Total	22	3.803	1.446	—

1845

	Núm. Buques	Toneladas	Valor facturado de la carga importada (£)	Valor facturado de la carga exportada (£)
Sta. Cruz de Tenerife .	15	2.907	704	5.390
Orotava	4	344	—	2.024
Gran Canaria	1	160	—	—
Lanzarote.....	4	467	—	2.134
Total	24	3.878	704	9.548

1847

	Núm. Buques	Toneladas	Valor facturado de la carga importada (£)	Valor facturado de la carga exportada (£)
Sta. Cruz de Tenerife .	6	1.223	303	6.670
Orotava	2	174	—	3.546

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

1847				
	Núm. Buques	Toneladas	Valor facturado de la carga importada (£)	Valor facturado de la carga exportada (£)
Gran Canaria (*).....	—	—	—	—
Lanzarote (*).....	—	—	—	—
Total	8	1.397	303	10.216

(*) Ningún barco británico arribó ni despachó en este puerto.

1848				
	Núm. Buques	Toneladas	Valor facturado de la carga importada (£)	Valor facturado de la carga exportada (£)
Sta. Cruz de Tenerife .	10	1.866	4.153	8.182
Orotava (*)	—	—	—	—
Gran Canaria (*).....	—	—	—	—
Lanzarote.....	1	69	—	366
Total	11	1.935	4.153	8.548

(*) Ningún barco británico arribó ni despachó en este puerto.

1849				
	Núm. Buques	Toneladas	Valor facturado de la carga importada (£)	Valor facturado de la carga exportada (£)
Sta. Cruz de Tenerife .	9	1.511	No dado	No dado

(*) Ningún barco británico arribó ni despachó en este puerto.

Desde aproximadamente el año 1847 hasta 1852, cuando el sistema de puerto franco se introdujo por primera vez, los buques británicos sólo traían carbón a las islas; los artículos manufacturados ingleses fueron transportados exclusivamente en buques españoles. Se les impidió a los comerciantes británicos importar en sus buques nacionales y fueron obligados a pagar unas altísimas tarifas de flete a los españoles, que en gran parte menguaban las ventajas del comercio obtenidas por la reducción de los aranceles a pagar según la tarifa especial.

En aquella época fueron recaudados en las Islas Canarias los siguientes derechos de puertos y navegación:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

TARIFAS DE PUERTOS

	Reales de vellón	c.
Visita del Oficial de Sanidad	100	0
Capitán del puerto	66	0
Pilotaje (derechos de practicaje)	45	0
Embarcación del práctico	22	17
Permiso de navegación del Capitán General	80	0
Certificado de Sanidad	30	0
Visa de Sanidad	2	17
Anclaje	75	0
Tonelaje (por cada tonelada)	1	0
Derechos de estiba	2	0
Aguada para las embarcaciones de tres mástiles	120	0
Aguado para otras embarcaciones	60	0

Las embarcaciones en tránsito, que no llevaban a cabo ninguna operación comercial, no pagaban ningún derecho de navegación.

El impuesto de 80 reales de vellón, a pagar al Capitán General en concepto de permiso de navegación para los buques extranjeros que pasaban por aduanas en los puertos de las islas, fue abolido al inaugurarse los puertos francos.

En el año 1851 los comerciantes brasileños hicieron uso de todas sus mañas para impedir que las embarcaciones de la compañía Royal Mail de paquebotes de vapor llegasen al Puerto de Santa Cruz de Tenerife en sus viajes de vuelta, bajo pretexto de la insignificancia de las islas y su poco comercio. Sin embargo, los comerciantes demostraron que se importaban anualmente artículos británicos de algodón y otros bienes manufacturados por un valor de 100.000 libras esterlinas y que el comercio estaba en aumento; que la cantidad de vino exportado, aunque menor de la que se exportaba anteriormente, aún era considerable, y que el incremento rápido en la producción de la cochinilla (se había exportado 700.000 libras el año anterior) rápidamente contribuiría a enriquecer a todas las clases, causando así una mayor demanda de mercancías británicas. En tales circunstancias, cualquier medida con tendencia a obstaculizar las facilidades para la comunicación sería gravemente perjudicial a los intereses comerciales británicos, además de que las embarcaciones de la Compañía obtendrían la ventaja de buenos fletes sobre los cargamentos de cochinilla, los cuales se podían embarcar directamente a Inglaterra en vez de primero a Cádiz, como se llevaba haciendo hasta entonces con gran detrimento para los exportadores.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

A pesar de esta demostración y queja, los paquebotes de la Compañía dejaron de arribar a este puerto.

En el año 1852, el Cónsul Murray escribe, en respuesta a una misiva de Lord Howden, fechada el 22 de diciembre del año anterior, en donde pedía la relación de importaciones y exportaciones de estas islas con países extranjeros para el año 1846, que no había tal relación publicada para estas islas y que los archivos del Consulado no disponían de la información requerida, pero que él había obtenido la promesa del Administrador-Jefe de Aduanas de que le pasaría toda la información en su poder, en cuanto le permitiesen hacerlo los deberes perentorios que le ocupaban. Parece que esa promesa jamás se cumplió.

El 27 de julio de 1852 una Real Orden llegó a Santa Cruz de Tenerife, declarando a los siguientes puertos del Archipiélago como puertos francos —el decreto entraba en vigor a partir del 10 de octubre de ese año—: Santa Cruz y La Orotava, en Tenerife; Las Palmas, en Gran Canaria; Arrecife, en Lanzarote; Santa Cruz, en la isla de La Palma; Puerto de Cabras, en Fuerteventura; y San Sebastián, en La Gomera. Se imponía un derecho del 1 por ciento sobre el valor de todos los artículos importados según factura. El impuesto existente sobre la harina y los cereales se mantendría, y el tabaco pagaría un derecho siguiendo una escala graduada que no excediese los 4 reales de vellón por libra. Por una Real Orden posterior, fechada el día 5 de septiembre del mismo año, el derecho del 1 por ciento bajó al 1 por mil. Esta medida de suma importancia, que confería tantas ventajas inestimables a todas las personas dedicadas al comercio, fue recibida con gran alegría y mucha gratitud por los habitantes de las islas, aunque unos cuantos comerciantes, quienes probablemente sacaban beneficios personales del anterior sistema restrictivo, clamaron y protestaron en contra de la innovación y, más raro aún, dos empresas británicas de considerable importancia en Gran Canaria, mientras reconocían el gran favor hecho al comercio de las islas, se mostraron no obstante deseosas de reclamar alguna indemnización del Gobierno español por las pérdidas anticipadas, causadas por la depreciación del valor de sus artículos almacenados, que ya habían pagado el impuesto de aduanas. Un impuesto municipal vejatorio sobre el consumo de provisiones a bordo de las embarcaciones en puerto fue abolido el día 10 de agosto de 1852, además del permiso de navegación que se pagaba al Capitán General del Puerto anteriormente mencionado. La igualación de las banderas británicas y españolas con respecto a los derechos de puerto y navegación, impuestos en España y las islas adyacentes, fue establecida por Real Decreto fechado el día 7 de septiembre de

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

1852. Las embarcaciones británicas, además de todas las demás extranjeras, habían sido anteriormente sometidas al pago del impuesto, y en este año, memorable en los anales del comercio canario, se firmó el contrato de los paquebotes de vapor de la compañía *African Steanship Company* entre los Lores Comisionados del Almirantazgo y el Sr. McGregor Laird.

En el año 1853 no se podían obtener en las aduanas locales los datos necesarios que diesen el valor de las importaciones y exportaciones, desde y hacia Gran Bretaña para el año 1852, y tampoco se podían obtener de los Viceconsulados en los respectivos puertos, pero parece ser que el valor de los artículos importados no podría haber excedido de las 50.000 libras esterlinas. Esta suma estaba muy por debajo del promedio de los años anteriores, como resultado del rumor sobre la intención del Gobierno de adoptar un sistema de puertos francos, lo que se efectuó en el mes de octubre de ese año, y también de la disminución de la cosecha de la cochinilla a la mitad durante la época de 1850-51, que fue resultado del verano inusitadamente caluroso. La cantidad de carbón importada en Santa Cruz de Tenerife fue de unas 5.000 toneladas, cuya totalidad fue suministrada a los varios barcos de vapor que arribaron en el puerto durante el año. Sólo 1.500 pipas de vino fueron exportadas debido a la demanda limitada, y la producción de vino había disminuido considerablemente por culpa del mayor beneficio obtenido por el cultivo de la cochinilla, ya que las cuotas impuestas por el Gobierno sobre este artículo eran inferiores a las del vino. Alrededor de 8.000 quintales de cochinilla fueron exportados a Inglaterra y a otros países extranjeros, y se esperaba que al final suplantaría por completo al producto mejicano gracias a su superior calidad y al flete relativamente bajo al cual podía transportarse a los puertos europeos. La cantidad de barrilla exportada durante ese año fue pequeña, como resultado del calor extremado del verano y, también, de una plaga que afectó a la planta. La mayor parte fue enviada a los Estados Unidos, y una pequeña cantidad a Belfast. El *oidium* atacó a las parras en el año 1852, pero los terratenientes no perdieron excesivamente ya que la producción de cochinilla aumentó. El *oidium tuckeri* apareció otra vez al año siguiente, y más del 2 por ciento del vino fue producido en comparación con años inferiores. Se entendió que si esta plaga seguía la producción cesaría, por lo que los propietarios ya han empezado a arrancar las parras y plantado el nopal para el cultivo de la cochinilla. Las cosechas de granos habían sido abundantes durante el año y 20.000 cuartos de cebada, por un valor de 7.500 libras esterlinas, se habían exportado a Inglaterra, pero no fue un éxito especulativo.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

La importación de artículos británicos fue más del doble de los últimos años, alcanzando las 130.000 libras esterlinas. El comercio en general fue favorablemente afectado por el sistema de puertos francos; hubo un aumento de 62 embarcaciones durante el año 1853, con 35.000 toneladas. Desde el Puerto de Santa Cruz de Tenerife se embarcaron 652.225 libras de cochinilla con un valor de 145.000 libras, de las cuales aproximadamente la mitad fue destinada a los mercados de Londres y esta cantidad de grana fue menos que el producto anticipado debido al tiempo desfavorable. Unas 3.050 pipas de vino fueron embarcadas con destino a Inglaterra y a otros puertos —un gran incremento sobre el año previo. La barrilla no se envió a Inglaterra, debido al empleo de unos alcalinos patentados, pero unas 4.500 libras esterlinas producidos por este artículo fueron a parar a los Estados Unidos. La importación de artículos británicos a la isla de Gran Canaria alcanzó un valor de unas 50.000 libras esterlinas. El valor total importado en todos los puertos de las islas alcanzó las 248.000 libras esterlinas, lo que venía a demostrar el efecto favorable del sistema de puertos francos sobre el comercio británico.

Durante la época floreciente del comercio del vino hasta el año 1816, cuando la producción anual alcanzaba más de 30.000 pipas, el valor de las importaciones y exportaciones fue mayor que en años sucesivos; en esa época, los vinos de Canarias se cotizaban a precios que iban desde 22 a 37 libras esterlinas la pipa. La barrilla se vendía a 28 ó 30 libras la tonelada; el coñac blanco, de 30 a 40 chelines la garrafa; la orchilla se pagaba a 16 ó 20 libras el quintal. Estos precios, desde esa época hasta 1856, habían bajado gradualmente cuando se exportaban sólo en cantidades de poca importancia.

El vino de Tenerife había bajado en precio hasta las 8 libras esterlinas para el vino de cargamento y las 18 libras para la calidad superior, incluso antes de la aparición de la plaga de las parras, debido a la poca demanda en los mercados extranjeros; y el comercio en esa época, por consiguiente, estaba paralizado con unas existencias de vino en todas las islas que no excedían las 1.000 pipas. La barrilla había sido suplantada en Inglaterra y su precio había caído hasta las 6 libras esterlinas la tonelada. El incremento rápido en la producción de cochinilla, que alcanzó un total de 1.500.000 libras en 1856, salvó a las islas de la ruina ya que sus anteriores productos básicos habían fallado. La importación de los artículos británicos se incrementó con la nueva prosperidad agrícola, además de que los efectos beneficiosos de los puertos francos desde 1852 se hicieron notar de forma general; desapareció la situación por la cual el monopolio del comercio quedaba en manos de los comerciantes más

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ricos, los que tenían el control de capital suficiente para el pago inmediato de los derechos de aduanas, y muchas personas pudieron ampliar sus operaciones comerciales, al importar sus mercancías por su cuenta, medida que redunda en beneficio del público y, por tanto, contribuye al incremento del volumen del comercio. Sin embargo, la incertidumbre con respecto a la duración del sistema de puertos francos impidió seriamente los efectos beneficiosos, ya que el gobierno se había reservado el derecho de restablecer los impuestos de aduanas. En 1856 la Cámara de Comercio de Santa Cruz de Tenerife solicitó al Gobierno que asegurase el sistema de puertos francos durante otros diez años más, y ofreció, en caso de que se concediera su petición, cubrir cualquier déficit en las recaudaciones de la provincia y alcanzar, mediante un porcentaje sobre las importaciones, una suma de dinero suficiente para establecer la comunicación entre las distintas islas por barcos de vapor.

Los puertos son francos hasta la fecha, pero aún no existe ningún transporte por barco de vapor; sin embargo, una elevada contribución sobre los intereses inmobiliarios y mercantiles se impone a la provincia en lugar de la merma de las recaudaciones provocada por la remisión de los derechos de aduanas.

En 1856 el Cónsul Murray no logró obtener las estadísticas que mostrasen el valor de las importaciones y exportaciones desde y hacia Gran Bretaña; pero se estimó que el valor de las importaciones de todos los países a las Islas Canarias para los cuatro años que van desde 1853 a 1856 fueron los siguientes:

Año	£
1853	248.000
1854	243.000
1855	290.000
1856	277.000

El valor total de las exportaciones en el último año mencionado sumó las 330.000 libras esterlinas. Casi la mitad de las importaciones fueron británicas, que consistían en artículos de algodón, telas de lana, lino, loza, ferretería y una variedad de otros artículos, incluidas más de 16.000 toneladas de carbón. Desde 1856 a 1858 el comercio británico mostró considerable actividad. La cochinilla fue producida en grandes cantidades y los artículos extranjeros fueron importados en proporción.

Todas las líneas inglesas y francesas de barcos de vapor fueron esta-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

fluctuations in exchange during the year under review. From this table it will be seen that the premium on gold rose during the early months of the year (from 11·28 per cent. in January) and reached its highest point on May 15, when it touched 11·85 per cent. After that date it steadily declined until, on December 21, it touched the phenomenally low quotation of 6·80 per cent. The diminishing purchasing power of the pound sterling may be gauged by referring to the quotations for the year 1904, when the average rate of premium on gold was 37·72 per cent. It is this fall in the value of gold that has made living so expensive during the last few years, as there has been no corresponding reduction in house rents, servants' wages and cost of local products, all of which, of course, are paid for in currency.

Telegraphy.—The new German cable from Emden direct to Santa Cruz was completed in August last, and it is expected that during the next few months this line of communication will be extended to Monrovia and subsequently to Pernambuco and German West Africa.

Wireless telegraphy.—Mention was made in last year's report of the probable installation of a system of wireless telegraphy from the Canary Islands to Europe, Cape Colony and South America.

The installation has been made here and is now almost completed. It is expected that communication between Tenerife, Grand Canary and Cadiz will be established immediately. It may be mentioned that the system adopted is the Popp system and the radius of communication is 3,000 miles.

Water supply works.—The Communal Council of Santa Cruz de Tenerife have issued a loan of 700,000 pesetas (about 26,000*l.*), the greater part of which sum is be devoted to the supply of drinking water for the town of Santa Cruz. The money has been fully subscribed and tenders for the work are now called for.

The project is to bring the water from the hills of Roque Negro (about 6 miles distant) to the town of Santa Cruz. Full particulars of the scheme are in the possession of the Commercial Intelligence Branch of the Board of Trade.

Free port rents.—No alteration has been made with regard to these rents, and they remain in the hands of the Government. Rumour is constantly busy about them, and it is possible that before long they may be again offered to the public. Notwithstanding the stagnation in business and the fall in exchange, however, there is little doubt that if such a step be taken the price asked will be considerably in advance of the former price of 1,000,000 pesetas per annum.

Imports.—Table 2 herewith is compiled from the ships' manifests, and weights and measures are procurable alone from these documents. The figures support the statement that by far the largest share of the business is done through British firms.

Coal.—The shipments during the past five years have been as follows :—

	Tons.
1905	488,000
1906	595,000
1907	681,000
1908	537,000
1909	484,000

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

No. 2830 Annual Series.

DIPLOMATIC AND CONSULAR REPORTS.

SPAIN.

REPORT FOR THE YEAR 1901

ON THE

TRADE AND COMMERCE OF THE CANARY ISLANDS.

REFERENCE TO PREVIOUS REPORT, Annual Series No. 2605.

Presented to both Houses of Parliament by Command of His Majesty,
JUNE. 1902.

LONDON:
PRINTED FOR HIS MAJESTY'S STATIONERY OFFICE,
BY HARRISON AND SONS, ST. MARTIN'S LANE,
PRINTERS IN ORDINARY TO HIS MAJESTY.

And to be purchased, either directly or through any Bookseller, from
EYRE & SPOTTISWOODE, East Harding Street, Fleet Street, E.C.,
and 32, Abingdon Street, Westminster, S.W.;
or OLIVER & BOYD, Edinburgh;
or E. PONSONBY, 116, Grafton Street, Dublin.

1902.

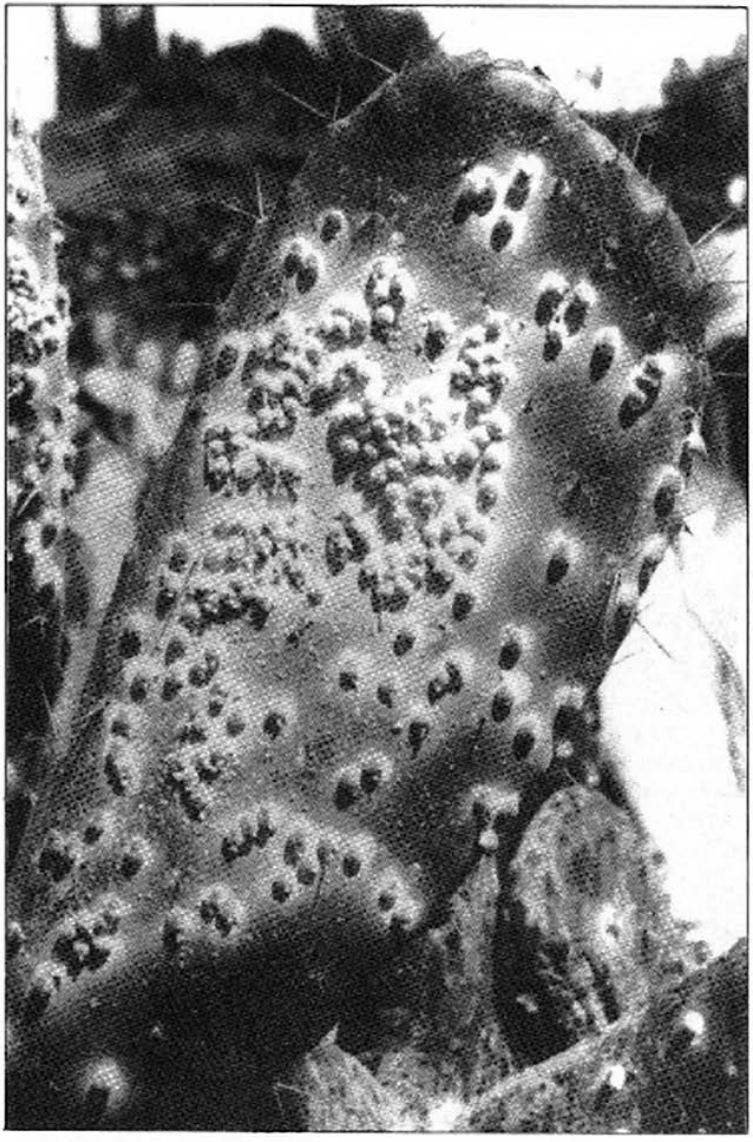
[Cd. 786—134.] *Price Three Halfpence.*

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003



Cultivo de la cochinilla.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003



Detalle de una penca de tunera con cochinilla.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

blecidas en esta época, abriendo las comunicaciones entre las islas y Marruecos, y se esperaba que las transacciones comerciales entre los comerciantes marroquíes y estos puertos francos fueran la consecuencia, pero esta situación no se dio debido al comercio de contrabando que tuvo lugar, se dice que con el beneplácito de las autoridades moras, con lo cual los artículos se compraban allí tan baratos como podrían haberse conseguido en estas islas. Pero estos barcos de vapor han supuesto ventajas para el comercio y comodidad para los pasajeros, ya que arriban en la mayoría de los puertos de las distintas islas en sus viajes de ida y vuelta.

En el año 1858 la demanda de carbón fue menor que la del año previo, debido a una disminución en el número de barcos de vapor que arribaron a Tenerife. La cosecha durante el año dio unas 1.500 pipas de vino. La cantidad de cochinilla fue inferior que en 1867; 897.142 libras fueron exportadas al precio corriente de 3 chelines y 4 peniques la libra. Se dice que el comercio francés se había cuadriplicado desde 1852; se llevaba a cabo a una muy inferior tasa de flete que la de los ingleses, ya que los artículos pagaban desde Marsella de 15 a 30 francos la tonelada, mientras que los fletes de Inglaterra fluctuaban desde los 35 a 40 chelines. Muchas embarcaciones francesas siguieron hasta las posesiones francesas en la costa occidental de Africa y encontraron beneficioso hacer escala en Tenerife para cargar verduras y fruta para los puertos adonde iban destinadas —un comercio remunerativo que los barcos británicos destinados a la costa de Africa no aprovecharon casi nunca. Los derechos de puerto, que suman sólo unos 5 dólares por cada embarcación, no suponían ningún obstáculo a este comercio. Desde el año 1859 a 1863, la producción de la cochinilla aumentó desde 897.142 hasta 1.884.250 libras, y se puede concluir que la cantidad de importaciones británicas aumentó en gran medida, ya que entonces los precios de aquel artículo no habían disminuido materialmente.

En octubre de 1862 la fiebre amarilla irrumpió en Santa Cruz de Tenerife; se cobró muchas víctimas y siguió extendiéndose hasta abril de 1863; acabó con todo el comercio en aquel puerto durante aquella época. El siguiente cuadro muestra los artículos exportados e importados hacia y desde Gran Bretaña y su valor para el año 1864:

ARTICULOS EXPORTADOS

Artículos	Cantidad	Valor en (£)
Cochinilla (quintales)	8.332	109.747
Vino (pipas)	125	2.534

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ARTICULOS EXPORTADOS

Artículos	Cantidad	Valor en (£)
Almendras (quintales)	510	1.217
Seda ordinaria (quintales)	1.472	982
Barrilla (quintales)	5.401	891
Orchilla (quintales)	104	226
Otros artículos	—	477
Total		116.074

ARTICULOS IMPORTADOS

Artículos	Cantidad	Valor en (£)
Algodones	—	59.810
Telas:		
Lino	—	25.029
Mezclilla	—	13.770
Seda	—	22.752
Guano (quintales)	29.577	19.638
Carbón (toneladas)	7.730	8.688
Tabaco (quintales)	1.182	7.709
Ferretería	—	6.161
Lino (quintales)	9.029	3.231
Mantas	3.388	2.684
Loza (quintales)	2.247	2.675
Algodón hilado (quintales)	167	2.712
Bebidas Alcohólicas (pipas)	185	2.571
Bronce y cobre (quintales)	287	1.483
Cordelaje (quintales)	678	1.284
Sacos	18.637	1.193
Pianos	15	1.018
Aceites:		
Petróleo (galones)	6.560	827
Linaza (galones)	4.960	703
Oliva (galones)	160	38
Cerveza (galones)	5.320	915
Pólvora (quintales)	122	716
Vidrio	—	597
Sombreros	—	579
Platos de latón (quintales)	610	548
Herramientas	—	426
Cacao (quintales)	110	377
Madera	—	375
Hilo (quintales)	100	310
Té (quintales)	25	302
Perfumería	—	189

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Se publicó un programa este año con el objetivo de formar una asociación para recaudar el capital legal necesario, es decir 4.000.000 de reales de vellón o aproximadamente 40.000 libras esterlinas, para formar un banco, ya que tal establecimiento hacía falta urgentemente. Este banco sería sancionado por el gobierno y tendría el privilegio de emitir papel por tres veces la cantidad de su capital realizado en correspondencia con la ley que autoriza el establecimiento de los bancos provinciales del 28 de febrero de 1856. Se calculó que se podía asegurar el 18 por ciento de interés a los que invirtiesen su capital en esta empresa; no obstante, el proyecto no se llevó a cabo por falta de capital ya que las pocas personas en posesión de tanto dinero se opusieron a tal empresa porque no lograron entender la naturaleza de un banco sociedad anónima y posiblemente desconfiaron.

Una pequeña cantidad de algodón se produjo durante este año y los precios fueron elevados a causa de la guerra civil en América. Las muestras enviadas a Manchester recibieron una favorable acogida; sin embargo, debido a que la cantidad de tierra disponible para su cultivo era limitada y la probabilidad de que sus precios fuesen elevados durante mucho tiempo era bastante improbable, los terratenientes prefirieron utilizar su dinero en el cultivo de la cochinilla. La producción de tabaco no había tenido unos resultados favorables y casi se abandonó en esta época. Se obtuvieron casi 1.000 pipas de vino, muy pocas de las cuales resultaban adecuadas para la exportación. El vino blanco corriente había aumentado tanto en valor que los vinos ligeros se importaban de Moguer en España para fabricar el vino, exportado como vino de Tenerife; 125 pipas de este vino fueron enviadas a Inglaterra. La construcción de las carreteras en el interior de las islas, tan necesarias para el desarrollo del comercio, siguió durante el año, además de las obras en los muelles de los puertos principales así como la edificación de unos faros; 52.640 libras esterlinas se gastaron en estas obras públicas de vital necesidad. Ya que no había comunicación por barco de vapor entre las islas, y su falta se resentía mucho, un extranjero llegó a estas islas con el objetivo de establecer una línea de pequeños barcos de vapor; pero el hecho de que era extranjero fue suficiente para influir a la opinión pública en contra de una empresa que los nativos, unos por apatía y otros por desconfianza, habían sido incapaces de emprender. El comercio de las islas prosperó en general a lo largo de 1864, compensando en gran medida el parón que había sufrido como resultado del predominio de la fiebre amarilla en 1862-63.

Hubo un incremento en el comercio británico en 1865. La produc-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ARTICULOS IMPORTADOS

Artículos	Cantidad	Valor en (£)
Jabón (quintales)	102	176
Papel	—	143
Pescado Salado (quintales).....	100	95
Velas	—	85
Café (quintales).....	15	81
Arroz (quintales).....	79	68
Pieles.....	—	50
Acero	17	31
Varios	—	10.227
Total		177.557

ción de cochinilla de ese año había alcanzado la cantidad de 2.391.220 libras, de las cuales 1.505.400 fueron embarcadas con destino a Inglaterra, con un valor total de 195.000 libras esterlinas. Las exportaciones totales sumaban unas 207.836 libras esterlinas y el valor de los artículos británicos importados de descripción similar a los enumerados para el año anterior era de 195.559 libras esterlinas. No obstante, éste es un cálculo por lo bajo; es la cantidad dada por la Oficina de Aduanas, siendo el valor declarado por los importadores. Se recauda un impuesto moderado sobre la harina de maíz y sobre el tabaco; además de un impuesto del uno por mil sobre el valor declarado de los artículos. La conducta ilegal del Consejo de Sanidad local supuso, sin duda, un freno considerable para el comercio, ya que negó la libre plática a muchas embarcaciones británicas que tenían el debido derecho a entrar, causándoles, por ende, fuertes gastos y una grave pérdida de su valioso tiempo.

El comercio británico durante el año 1866 aumentó de nuevo considerablemente. El valor total de las exportaciones a Inglaterra fue de 336.415 libras esterlinas, y el de las importaciones de los artículos usuales en las Islas Canarias de 322.827 libras esterlinas, según la Oficina de Aduanas. Se exportaron 3.446.664 libras de cochinilla a todos los países, de las que 2.352.666 libras tuvieron como destino Gran Bretaña, con un valor total de 314.191 libras esterlinas. La calidad superior de la cochinilla fue debida en gran medida a las mayores cantidades de guano suministradas a las plantaciones, además de al mayor suministro de agua de riego para el cactus durante la sequía del verano. Se construyeron muchos acueductos, fruto de mucho trabajo e ingenio, que trasladaban el agua desde las fuentes en el interior de la isla hasta los terrenos donde

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

se cultivaba la cochinilla, y se empleó arena volcánica, conocida popularmente como «picón». Una capa de esta arena, de 4 a 6 pulgadas de profundidad, se distribuye sobre la superficie de la tierra, retiene la humedad e impide el crecimiento de las malas hierbas, además de conservar, según dicen, todas las virtudes del abono. El picón es muy abundante, pero por falta de carreteras sólo se puede aprovechar en plantaciones no muy distantes de los lugares donde se encuentra. La producción de vino fue escasa en este año, y casi se abandonó por completo el cultivo de algodón y tabaco. Se suspendieron las obras públicas en las carreteras y en los puertos por falta de fondos, y las comunicaciones entre las islas y el servicio de correos aún se llevaban a cabo por pequeños barcos veleros.

El valor de todas las exportaciones a Inglaterra durante el año 1867 sumó unas 459.462 libras esterlinas, un incremento considerable sobre el año previo; se enviaron 5.317.234 libras de cochinilla a todos los países, de las cuales 3.930.056 fueron a Gran Bretaña con un valor total de 445.549 libras esterlinas. Artículos británicos hasta un valor de 328.657 libras esterlinas fueron importados en las Islas Canarias. Se importó guano directamente desde Perú, con un valor de 59.389 libras esterlinas. 500 pipas de vino fueron exportadas, de las cuales 200 fueron embarcadas con destino a Inglaterra. Aunque el *oidium* predominó tanto en esta época, no se plantaron nuevos viñedos y el capital se dirigió al cultivo más beneficioso de la cochinilla. La cantidad de barrilla exportada fue de 28.338 quintales de 100 libras. Se exportaron 2.045 quintales de orchilla. 46.432 quintales de papas y 28.333 quintales de cebollas fueron exportadas también durante este año. Se ideó un proyecto en esta época para explotar las arenas titaníferas que se encuentran en estas islas. Se suponía que se encontraban en grandes cantidades, pero se trajo un ingeniero inglés para investigar el tema, cuyos cálculos daban unas 14.000 a 16.000 toneladas que se podían utilizar con este fin. Se computó que las arenas darían de un 49 a un 50 por ciento de hierro metálico. La construcción de un alto horno en la isla vecina de Gran Canaria fue iniciada, pero pronto el proyecto fue abandonado totalmente.

Durante el año 1868 hubo una disminución en la cantidad de cochinilla exportada en comparación con el año anterior, enviándose 4.685.538 libras a países extranjeros y a España; los precios de este artículo bajaron y la producción, al parecer, excedió a la demanda. El valor de las exportaciones a Inglaterra cayó a 402.228 libras esterlinas y el de las importaciones sólo alcanzó las 233.847 libras. La revolución en España ocurrió ese año y supuso un serio frenazo para el comercio. A pesar de todo

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

esto, se iniciaron muchas nuevas plantaciones de cochinilla; todas las otras ramas de la agricultura, que producían los artículos comestibles para los hombres y los animales, estuvieron muy desatendidas; por lo tanto, los precios de los comestibles básicos subieron enormemente y, como consecuencia, hubo mucho sufrimiento entre las clases obreras, cuyos sueldos no subieron proporcionalmente. En 1868 se exportaron 515 pipas de vino, de las cuales 237 tuvieron a Inglaterra como destino.

En el año 1869 se produjo otro gran aumento en la cantidad de cochinilla exportada, llegando a las 6.316.000 libras con un valor de 842.921 libras esterlinas. De esta cantidad 4.232.600 libras, que consistían en «grana», «granilla» y «polvo», fueron a Gran Bretaña, con un valor de 554.092 libras esterlinas. El valor de las importaciones británicas, según la Oficina de Aduanas, fue de 235.545 libras esterlinas, una suma que está muy lejos de ser proporcional con el valor de la cochinilla exportada; probablemente superó con mucho este valor aunque, como la cantidad de cochinilla embarcada excedió a la demanda, una porción considerable se quedó sin vender. El valor de los artículos importados a Lanzarote en los meses de enero, febrero y marzo no se incluye en la anterior suma; tampoco están los valores de los cereales y las harinas importados en todos los puertos de la provincia desde enero a septiembre, ambos meses inclusive. Las juntas revolucionarias habían abolido los impuestos sobre estos artículos, por lo que la relación de las cantidades importadas no se dio; sin embargo, el gobierno español impuso los tributos otra vez en octubre. Más de la mitad de la cantidad de cochinilla enviada a Inglaterra fue exportada desde la isla de Gran Canaria; la cantidad que procedía de allí fue unas 2.905.550 libras. Sólo se exportaron 261 pipas de vino, con un valor de 5.945 libras esterlinas; 70 pipas fueron enviadas a Gran Bretaña. El alto precio y la escasez de comestibles se sintieron más que el año anterior, por lo que se adoptaron las medidas necesarias por las autoridades provinciales para obtener del Gobierno el permiso para importar ganado y otros comestibles desde Marruecos.

La siguiente relación con respecto a la situación del comercio británico durante 1870 y 1871 es muy imperfecta, por la imposibilidad de obtener las necesarias estadísticas de la principal Oficina de Aduanas de la provincia. Han reducido en gran número la cantidad de funcionarios empleados y por lo tanto tienen mucho trabajo atrasado. Hasta la fecha, 12 de diciembre de 1872, no ha sido posible obtener una relación de las exportaciones e importaciones desde y hacia Gran Bretaña para los últimos dos años, y parece que el Gobierno no exige a las aduanas

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

que entreguen una relación de las cantidades anuales de las importaciones y exportaciones para cada país extranjero. Sólo se puede obtener esta información como favor especial, pero ya que se ha reducido la cantidad de personal empleado en la institución no nos ha sido posible obtenerla de ninguna manera.

De las mejores fuentes disponibles se nos ha asegurado que el valor de las importaciones a la isla de Tenerife, sólo para el año de 1870, alcanzaron las 362.822 libras esterlinas, y las exportaciones unas 302.719 libras. Se puede suponer que más de la mitad de estas cantidades representa el valor de las importaciones y exportaciones desde y hacia Gran Bretaña. Se puede añadir, sin riesgo de distorsionar la realidad, que alrededor de una tercera parte del valor de las importaciones pertenece al comercio con Gran Bretaña, según el valor declarado por los importadores.

La cantidad de cochinilla exportada a Inglaterra desde el día 1 de julio de 1870 hasta el día 30 de junio de 1871, procedente de islas productoras de cochinilla, se muestra en la siguiente relación:

		Libras
Desde	Tenerife	1.763.700
	Gran Canaria	2.685.758
	Lanzarote	391.222
	La Palma	218.000
	Total	5.058.680

La cantidad total exportada a todos los países por esa época fue 6.037.894 libras.

Durante 1871, en la isla de La Palma, el tráfico y el comercio habían hecho pocos y lentos progresos, debido a unas cosechas por regla general deficientes. Había un aumento aparente del comercio con Inglaterra, ya que varios comerciantes habían solicitado sus encargos directamente a Londres en vez de pasar a través de los comerciantes de Tenerife, que había sido costumbre anteriormente. El comercio había sido deficiente en la isla de Lanzarote, ya que la escasez de lluvias había malogrado sus cosechas de maíz, grano y otros productos agrícolas; y la larga sequía y el calor continuo en 1870 debilitaron el nopal hasta tal punto que las cosechas de cochinilla disminuyeron y dieron poca grana, razones que deprecian su valor en los mercados extranjeros. Sólo unos pocos cargamentos de barrilla fueron embarcados a España y a Trieste; como resul-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

tado, la cantidad de artículos importados había disminuido considerablemente.

La producción de cochinilla, que durante los últimos dos años había sido superior a los seis millones de libras, aparentemente ha superado la demanda. Se afirma que el surtido que no se vendió en esa época es aproximadamente el 25 por ciento de la cantidad producida. Los precios obtenidos desde la última parte de 1868 han caído tan drásticamente que no se consideran suficientemente remunerativos por la mayoría de los cultivadores, quienes fueron obligados a obtener adelantos a unos intereses desorbitantes, los que prevalecen aquí, para enfrentarse a la enorme inversión que generalmente requiere preparar sus plantaciones. Movidos por la necesidad, últimamente han fijado las miras en el cultivo del tabaco, el cual se había intentado anteriormente con escaso y dudoso éxito. Se ha comprobado que han sido muy acertados unos recientes experimentos llevados a cabo principalmente en las islas de Gran Canaria y La Palma, con el objetivo de obtener suficientes cantidades de una planta de calidad superior. Se han aprobado las muestras enviadas a los mercados alemanes, valorándose en unos 15 dólares por quintal. Otras muestras enviadas desde la isla de La Palma a Londres fueron valoradas entre 9 y 10 peniques por libra; ya que estos precios se consideraban suficientes, es probable que el cultivo del tabaco experimente un rápido desarrollo. En 1870, alrededor de 200 paquetes enviados a Bremen se vendieron desde 24,5 a 38 dólares por quintal, pero el alto precio se obtuvo como consecuencia de la escasez de suministros recientes procedentes de Cuba, resultado del estado de perturbación en que se encuentra esa isla, además de que las últimas cosechas de Brasil eran pobres e insuficientes. El valor real del tabaco canario no puede calcularse correctamente en este momento, porque aún no se tiene suficiente experiencia en su cultivo y el modo de empaquetarlo ha sido defectuoso, causando el deterioro de la hoja. Los puros fabricados en las islas con tabaco de cultivo nativo no suelen quemarse bien, y para remediar este defecto se ha utilizado una cantidad excesiva de nitro, el cual proporciona un desagradable sabor. Como puro barato, probablemente encontraría un mercado, es decir, de 60 a 70 chelines por un millar. Es probable que la calidad, tanto del tabaco como de los puros, se mejorará de aquí en adelante y que su cultivo proporcionará una fuente de riqueza adicional a estas islas, aunque las expectativas atrevidas de algunos nativos patrióticos y entusiasmados de que su tabaco al menos igualará en calidad al de Cuba y de los Estados Unidos probablemente no se verán cumplidas. Se afirma que unos 1.500 ó 2.000 quintales fueron enviados a los mercados alemanes

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

en 1871, pero no es posible en este momento obtener una relación oficial de la cantidad exportada.

Los propietarios de tierra que cultivan la cochinilla en circunstancias favorables, es decir, que no tienen que pagar los intereses usureros sobre el capital a crédito, probablemente encontrarán los precios actuales suficientemente remunerativos y se espera que una producción menor mantenga, al menos, los precios actuales. Mucha tierra no adecuada para el cultivo del cactus puede destinarse al tabaco, y se calcula que el valor anual de ambas producciones terminará por igualarse. Sin embargo, valdría la pena tener en cuenta que la laca de tinte se ha convertido en un poderoso rival de la cochinilla; produce un color encarnado que, aunque menos brillante que el de la cochinilla, es también mucho más duradero. Además, a pesar de la caída constante y gradual del precio de la cochinilla, desde los 36 chelines por libra en 1814, los 4 chelines y 6 peniques en 1850, hasta los 2 chelines o 2 chelines y 6 peniques de los tiempos actuales, la importación de la laca de tinte en Inglaterra se ha visto más que cuadriplicada desde 1818, y su precio en la actualidad casi iguala, si no alcanza del todo, al de la cochinilla.

En el último momento, la siguiente relación se ha obtenido de las aduanas sobre el valor de las importaciones de todos los países para el año 1871, en las islas de Tenerife, La Palma, Lanzarote y Fuerterventura; también de la cantidad y valor de la cochinilla exportada durante esa época de las islas. No ha sido posible obtener la relación de la cantidad de importaciones y exportaciones de la isla de Gran Canaria.

Cantidad y valor de la cochinilla, consistente en «grana», «granilla» y polvo, exportada a Gran Bretaña en el año 1871, desde las islas de Tenerife, La Palma, Lanzarote y Fuerteventura:

	Cantidades	Valor		
		£	chelines	peniques
Grana	2.111.204	233.077	0	0
Granilla	53.641	1.699	10	0
Polvo	92.735	853	0	0
Total	2.557.580	235.629	10	0

El valor de los artículos británicos importados a las islas de Tenerife, La Palma, Lanzarote y Fuerventura durante el año 1871 fue de 3.038.905 pesetas, o 121.556 libras esterlinas y 4 chelines; el valor total de las im-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

portaciones de todos los países alcanzó 8.687.315 pesetas, o 347.492 libras esterlinas y 12 chelines.

La siguiente relación detalla los impuestos de aduanas y las tarifas de navegación existentes en los puertos de las islas Canarias en la actualidad.

DERECHOS DE ADUANAS

El 1 por mil sobre el valor declarado de todas las importaciones, con la excepción de los cereales, la harina, y el tabaco, sobre las cuales se recaudan los siguientes tributos:

Cebada y centeno, por 100 kilos: 9 reales.

Trigo, por 100 kilos: 12 reales.

Harina, el mismo impuesto que el trigo, con un adicional 5 por ciento sobre la cantidad del tributo.

Los cereales y la harina de España no pagan impuestos, pero se recauda el 1 por mil sobre su valor.

Tabaco (manufacturado): de 1,50 a 4 reales por libra.

Tabaco (sin manufacturar): de 1 a 2 reales por libra.

Tabaco de Cuba: paga doble impuesto que el de Virginia.

DERECHOS DE PUERTO Y NAVEGACION

Todos los artículos desembarcados de los países extranjeros, Europa, la costa asiática y Africa, dentro de los límites del Mediterráneo y la costa de Marruecos en el Atlántico, pagan 5 reales de vellón por tonelada de 1.000 kilos y 3 reales por cada pasajero desembarcado; de todos los otros puertos, se pagan 10 reales por tonelada de artículos desembarcados y 5 reales por cada pasajero. Las embarcaciones que se dedican al tráfico costero entre los puertos en la península hispana y las islas adyacentes, pagan 3 reales por tonelada sobre los artículos desembarcados y 2 reales por cada pasajero. El pilotaje (no obligatorio) cuesta 67,50 reales el día y el doble por la noche. El visto bueno del Gobierno, 2 reales. El lastre, un dólar y medio por cada cargamento de barco, que se calcula entre 2 y 2,5 toneladas. La vigilancia del lastre por día, 15 reales de vellón.

Resultados de la navegación británica, directa e indirecta en el Puerto de Santa Cruz, de Tenerife, desde al año 1856 a 1871:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ARRIBADAS

Años	Núm. Embarcaciones			Tonelaje			Trip.
	Carga	Lastre	Total	Carga	Lastre	Total	
1856							
C. Directo	72	1	73	42.315	243	42.558	2.057
C. Indirec.....	—	24	24	—	29.913	29.913	1.546
1857							
C. Directo	35	34	69	5.338	25.279	30.617	2.214
C. Indirecto	—	30	30	—	24.336	26.336	1.851
1858							
C. Directo	27	22	49	4.215	14.513	18.728	1.254
C. Indirecto	1	23	24	248	16.506	16.754	1.205
1859							
C. Directo	48	19	67	8.533	10.092	18.625	1.293
C. Indirecto	2	12	14	496	6.526	7.022	548
1860							
C. Directo	83	—	83	28.529	—	28.529	1.850
C. Indirecto	1	1	2	248	127	375	20
1861							
C. Directo	79	—	79	29.393	—	29.393	1.805
C. Indirecto	2	—	2	437	—	437	18
1862							
C. Directo	116	1	117	35.290	195	35.495	2.040
C. Indirecto	1	—	1	545	—	545	19
1863							
C. Directo	51	12	63	13.674	3.713	17.387	1.197
C. Indirecto	10	4	14	5.739	2.127	7.866	551
1864							
C. Directo	115	1	116	36388	49	36.437	2.461
C. Indirecto	4	—	4	1 319	—	1 319	44
1865							
C. Directo	76	2	78	26.497	861	27.358	1.810
C. Indirecto	9	1	10	2.258	944	3.202	160
1866							
C. Directo	92	3	95	32.968	916	33.844	1.934
C. Indirecto	4	1	5	751	427	1.178	60
1867							
C. Directo	109	—	109	47.348	—	47.348	2.738
C. Indirecto	4	—	4	2.733	—	2.733	86
1868							
C. Directo	111	—	111	52.956	—	52.956	3.166
C. Indirecto	3	—	3	1.431	—	1.431	81
1869							
C. Directo	130	—	130	66.466	—	66.466	3.438
C. Indirecto	11	—	11	4.915	—	4.915	210

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Años	Núm. Embarcaciones			Tonelaje			Trip.
	Carga	Lastre	Total	Carga	Lastre	Total	
1870							
C. Directo	124	—	124	60.398	—	60.398	3.382
C. Indirecto	6	1	7	3.731	61	3.792	177
1871							
C. Directo	130	2	132	83.504	270	83.774	4.511
C. Indirecto	16	2	18	10.072	221	10.293	584

DESPACHADAS

Años	Núm. Embarcaciones			Tonelaje			Trip.
	Carga	Lastre	Total	Carga	Lastre	Total	
1856							
C. Directo	37	10	47	31.345	2.738	34.083	1.756
C. Indirec	8	40	48	1.585	36.408	37.993	1.827
1857							
C. Directo	8	46	54	833	26.873	27.706	2.023
C. Indirecto	1	42	43	99	26.374	26.473	1.990
1858							
C. Directo	29	14	43	11.963	7.702	19.665	1.392
C. Indirecto	2	28	30	496	15.321	15.817	1.069
1859							
C. Directo	38	11	49	12.867	2.406	15.273	1.172
C. Indirecto	1	31	32	203	10.182	10.385	774
1860							
C. Directo	57	26	83	23.253	3.821	27.074	1.780
C. Indirecto	2	—	2	1.703	—	1.703	90
1861							
C. Directo	53	13	66	25.437	1.526	27.063	1.803
C. Indirecto	9	6	15	2.023	744	2.676	15
1862							
C. Directo	76	19	95	28.751	2.953	31.704	1.836
C. Indirecto	4	22	26	1.302	3.554	4.856	248
1863							
C. Directo	22	28	50	8.849	7.053	15.902	1.101
C. Indirecto	10	17	27	5.381	3.514	8.895	672
1864							
C. Directo	57	19	76	27.166	2.441	29.607	2.039
C. Indirecto	6	37	43	1.533	6.420	7.953	459
1865							
C. Directo	44	23	67	21.029	5.084	26.113	1.729
C. Indirecto	5	13	18	616	2.678	3.294	162

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Años	Núm. Embarcaciones			Tonelaje			Trip.
	Carga	Lastre	Total	Carga	Lastre	Total	
1866							
C. Directo	57	38	95	26.023	7.861	33.884	1.934
C. Indirecto	7	16	23	1.509	2.761	4.270	215
1867							
C. Directo	83	26	109	41.297	6.051	47.348	2.738
C. Indirecto	8	11	19	1.960	1.735	3.695	172
1868							
C. Directo	84	17	101	48.522	2.418	50.940	3.087
C. Indirecto	3	9	12	1.973	1.410	3.383	150
1869							
C. Directo	98	30	128	59.731	5.859	65.590	3.389
C. Indirecto	2	16	18	1.380	4.387	5.767	230
1870							
C. Directo	101	23	124	56.738	3.660	60.398	3.382
C. Indirecto	7	9	16	1.882	1.369	3.251	157
1871							
C. Directo	113	7	120	84.839	1.330	86.169	4.657
C. Indirecto	19	11	30	5.440	1.847	7.286	357

COMENTARIOS GENERALES

Del anterior informe se podrá ver que las fluctuaciones en cantidad y valor del comercio británico desde la primera época a que hicimos alusión hasta la actualidad han sido causadas principalmente por la prosperidad o el declive de la riqueza agrícola de las Islas Canarias. Durante la época próspera del cultivo de vino, cuando la barrilla, la orchilla y el líquen también se producían en grandes cantidades, el comercio británico era mucho más considerable que durante el período en el que la producción del vino bajó paulatinamente, tanto en cantidad como en valor, y la barrilla dejó de ser un artículo importante de exportación. El rápido desarrollo de la producción de cochinilla desde 1831, cuando primero se exportó, hasta 1856, cuando el comercio de vino se encontraba en su momento más bajo, dio nueva vida al comercio británico, que desde entonces ha aumentado en proporción al incremento de la producción de la cochinilla. Parece, por lo tanto, que todas las medidas que tienden a aumentar la prosperidad rural de las islas, afectarán favorablemente a los intereses comerciales británicos.

Aunque la naturaleza montañosa de la mayor parte del terreno en las Islas Canarias y sus cuestas empinadas y rocosas, que están cubiertas

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

de piedras sueltas, presentan dificultades para incrementar la cantidad de tierra adecuada para el cultivo, ésta es susceptible de tener una mayor ampliación; sin embargo, se requiere mucha mano de obra para limpiar la tierra de las piedras que cubren la superficie y para formar las necesarias terrazas. El subsuelo, sin embargo, es increíblemente fértil y la mano de obra es barata. Los canarios, descendientes de los antiguos habitantes, son una raza fuerte y robusta, preparada para el tipo laborioso de trabajo que se requiere, y capaz de resistir, sin hacerse daño, los poderosos rayos del sol de verano. El producto de la tierra en la costa, que está sujeto a la sequía, puede incrementarse cinco veces más si se administra un riego suficiente. Unas pocas presas y depósitos de agua se han construido en los numerosos barrancos, por los cuales inmensas cantidades de agua pasan al mar en la estación lluviosa. Además, hay muchas fuentes en el interior de las islas y el agua de algunas de ellas ya se utiliza; pero queda mucho por hacer en este aspecto y el valor del agua es tal que cuando se hace disponible se obtienen amplios beneficios por un empleo juicioso del capital y de la mano de obra. La situación geográfica de las islas, que se encuentran bajo la influencia de los alisios, les proporciona un clima templado y variado, según las distintas altitudes de la tierra. Producen la vegetación tanto de los climas del norte como de los tropicales. Las papas, algunas excelentes cebollas y la mayoría de otras verduras, se pueden cultivar en abundancia, incluidos los ñames y las batatas; el trigo, la cebada y el maíz se dan muy bien; los frutales de la mayoría de las especies podrían producir fruta en mayor abundancia, sobre todos los naranjos y los cítricos, los almendros y el pistacho. Las naranjas canarias son de una calidad excelente, pero la cantidad de árboles es poca y requieren muchos cuidados y riego; además, su cultivo está muy descuidado, la fruta no es abundante y no resulta mucho más barata que en Londres. Las parras ya no se encuentran tan afectadas por el *oidium* como en tiempos anteriores, así que la producción de vinos podría incrementarse mucho y mejorarse en calidad por tratamiento científico. El tabaco se cultivó con apartente éxito y puede convertirse en una fuente de riqueza; el algodón de buena calidad también se puede obtener, y se ha exportado tanto como 6.000.000 de libras de cochinilla en un año. La raza del ganado podría desarrollarse enormemente, y aunque la cantidad de forraje cultivado en este momento es deficiente, podría incrementarse. Durante la sequía del verano, el principal artículo comestible disponible en la actualidad consiste en las hojas y tallos del maíz y la paja que, después de trillarse y por el calor del sol, se muele hasta convertirse casi en polvo. Hay un cultivo de nombre «tagasaste»,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Sitisus proliferous varietas, que se dice ser una planta autóctona de la isla de La Palma; se ha utilizado y cultivado por unos cuantos propietarios en Tenerife como pasto para las reses y podría propagarse en cualquier extensión; se siembra en lugares rocosos y arenosos, y se cultiva allí mucho mejor que en los suelos más ricos. La planta crece hasta una altura de 6 a 8 pies, cubriéndose de pequeñas hojas tiernas que se mezclan con los tallos y las ramas cortadas; esta comida gusta mucho al ganado. Las plantas se podan dos veces al año —en junio y diciembre—, habiéndose demostrado que su producto es más nutritivo que cualquier otro tipo de pasto producido en las islas. Un gran incremento en la cantidad de ganado criado en las islas aumentaría la cantidad de estiércol, lo cual sería muy beneficioso a la agricultura y parece ser que el estiércol obtenido del ganado que pasta en el tagasaste es extremadamente rico y fertilizante.

El sistema practicado aquí en las normales operaciones agrícolas en la tierra laborable es de lo más primitivo; parece ser que la idea dominante consiste en invertir cuanto menos posible. La tierra se araña con un instrumento llamado arado, tan ligero que un hombre sólo puede ponerlo en el hombro y llevarlo de un campo a otro e incluso a su casa, que está a una distancia considerable, cuando termina su jornada de trabajo. El suelo se abona tan sólo parcialmente y en general la quema del rastrojo se considera suficiente. Pocas o ningunas de las mejoras modernas, que se utilizan generalmente en muchos países europeos, se han introducido aquí, siendo conocidas solamente por unos pocos.

El trillado y el aventado del grano recogido sobre apenas unos pocos acres es un proceso largo y laborioso; se emplean muchos hombres y mujeres, caballos y bueyes, en un trabajo que una máquina y unos pocos hombres podrían llevar a cabo en una décima parte del tiempo. Este gasto innecesario de tiempo y mano de obra no es compatible con una verdadera economía que se podría obtener con la inversión juiciosa de una suma módica. Mientras que los otros países vencen las desventajas de la naturaleza y hacen de su país el más rico, en Canarias la habilidad y la energía de los hombres ha hecho poco para mejorar las ventajas que la bondadosa naturaleza proporciona.

Los propietarios, con pocas excepciones además de otros miembros de la clase agrícola, son apáticos y tienen poca disposición a emplear su capital en la mejora de sus fincas. Es la eterna Ley de la Providencia «que la mano del diligente sólo le hará rico» y es probable que la retirada de los derechos de aduanas proteccionistas sobre los cereales y la harina sería una medida sabia, calculada al objeto de alentar a los granje-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ros para que demostrasen asiduidad y habilidad y para que estudiaran la agricultura como ciencia; también les obligaría a gastar el capital necesario para la mejora de sus tierras a fin de entrar en competencia con países extranjeros, con lo que la riqueza agrícola de las islas se vería aumentada. Los puertos comerciales de estas islas han sido puertos francos durante veinte años. Pero más allá de los efectos beneficiosos generales, causados por la ausencia de las vejatorias restricciones, formalidades y demoras de las oficinas de aduanas y de que el comercio que antes estaba en manos de unos cuantos se ha visto ampliado —ya que muchas personas han aumentado sus negocios aprovechándose de las facilidades de importar artículos por cuenta propia—, las grandes ventajas que se iban a derivar del libre comercio no se han visto realizadas.

Los puertos francos deben haber atraído a extranjeros con sus capitales. Se supone que representan un mercado general, una especie de feria perpetua, donde todos depositan sus productos en abundancia, donde se puede comprar a bajo coste unos artículos de alta calidad y donde se pueden crear oportunidades para intercambios. Son lugares de encuentro donde se reúnen gente de todas las naciones y de todas las banderas. Nada de eso ha resultado del sistema de puertos francos en las islas. Las importaciones de artículos extranjeros se mantienen a la par de las necesidades de los 250.000 habitantes. Aumentan o disminuyen cada año, según la cantidad de productos agrícolas que se exportan.

Este desfavorable resultado del libre comercio, ya establecido desde hace largo tiempo, es principalmente debido a la condición atrasada y al carácter de la gente; también es resultado de las restricciones de cuarentena que se han impuesto constantemente sobre las embarcaciones que entran en los puertos. Además, la gente no tiene conciencia, por lo visto, de que todas las transacciones comerciales realmente beneficiosas se basan en un principio justo de reciprocidad entre el comprador y el vendedor —el egoísmo y la avaricia por parte de este último no puede servir para adquirir ventajas exclusivas para sí, siendo injusto y perjudicial para el comprador, por lo que el desarrollo de tal sistema supone un frenazo al desarrollo del comercio. Los malos artículos, vendidos a precios que aseguran grandes beneficos, incitan a la gente a vivir lo más austeramente posible y a reducir sus necesidades al nivel más bajo.

Todo esto está en completa oposición a los verdaderos principios del libre comercio. Para entender bien esos principios y ponerlos en práctica con éxito, se requiere una cantidad considerable de educación en economía política —también en filosofía moral—, la cual no ha sido alcanza-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

da todavía por la gran mayoría de las clases comerciales en las Islas Canarias.

Las restricciones de cuarentena que se han impuesto con tanta constancia a las embarcaciones y pasajeros que arriban a estos puertos han tenido consecuencias muy perjudiciales. Los puertos han conseguido una mala reputación por la imposición indiscriminada de estas medidas que han causado tantas pérdidas y miseria para muchas embarcaciones, que podrían haberse sentido atraídas a recalar en muchas ocasiones al objeto de proveerse de víveres y otras muchas necesidades y que, sin embargo, los evitan cuando no están obligadas a entrar en ellos por necesidad. No es probable que la gente desafortunada a la cual no se les ha permitido desembarcar aquí y que han tenido que seguir hasta la costa de Africa, o a Liverpool cuando vienen de la costa, se sientan muy atraídos por los puertos o animen a otros para que los utilicen. A lo largo del último año se modificaron las restricciones de cuarentena en general. La libre plática se ha concedido a numerosos grandes vapores que llegan a los puertos de Santa Cruz de Tenerife y de Las Palmas de Gran Canaria en sus viajes entre Liverpool y las importantes estaciones comerciales de la costa occidental africana, pero durante muchos años no se les había permitido entrar en el viaje de regreso de la costa occidental africana. La gran mayoría de los habitantes de las Islas Canarias reclaman la imposición de la cuarentena como si fuera la panacea que asegurará la prolongación de su vida, y cualquier Gobernador inteligente, o Director de Sanidad, aunque pueda reconocer el detrimento que tales medidas producen al comercio y la futilidad de su imposición, en muchos casos, como protección a la sanidad pública, no pueden oponerse a los deseos de la gente, cuya obediencia a los mandatos de la autoridad, sobre todo cuando resulta que no están de acuerdo con ellos, va en contra de su concepto de libertad. Estas medidas de cuarentena, que no han supuesto la protección frente a la fiebre amarilla en varias ocasiones ni frente al cólera asiático en otro momento, han sido perjudiciales para la sanidad pública, por la confianza depositada en su eficacia. Las normales medidas sanitarias que han demostrado ser esenciales, se ignoran casi por completo; la ciencia sanitaria se desconoce y por consiguiente, la mortalidad anual en estas islas, altamente favorecidas y por naturaleza de las más saludables, es casi el doble a la de Londres.

Es de vital necesidad al desarrollo de los recursos de estas islas que se construyan más carreteras entre los lugares de producción y los principales puertos. Una gran cantidad del producto agrícola se pierde por las dificultades del transporte. No hay comunicación por barco de vapor

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

entre las islas; el servicio de correo, que se vería muy beneficiado por tal transporte, sufre por ello grandes retrasos; las cartas y los pasajeros se trasladan en pequeños barcos veleros, que presentan muchos inconvenientes y se encuentran a merced de los vientos y del tiempo en general. La próspera isla de Gran Canaria está, a todos los efectos prácticos, a mayor distancia, para muchas cosas, que el continente europeo. Las obras en los muelles de los principales puertos se llevan a cabo de una manera tan dilatoria que unos puertos adecuados y seguros, de seguir el ritmo actual, probablemente no existirán en siglos. El progreso hecho en el puerto principal de Santa Cruz de Tenerife durante los últimos diez años es casi imperceptible, y el puerto importante de Gran Canaria es uno de los peores y más peligrosos para desembarcar, y a menudo los vehículos están varios días en las carreteras sin poder comunicar con la ciudad. Sin embargo, se dice que existen ventajas naturales en las cercanías de la ciudad que podrían servir para construir un puerto seguro y adecuado sin excesivos gastos.

Ya que estos requisitos primitivos aún faltan como medio de desarrollar los recursos comerciales y la prosperidad de las Islas Canarias, es casi inútil hacer más alusión al proyecto que existe desde hace años para conectar a las islas con el continente europeo por cable. A menos que los habitantes no sientan la necesidad absoluta de asegurar estos medios, que por su evidente apatía inducen a uno a creerlo, ya que han amasado sustanciales incrementos de riqueza debido al antaño muy próspero comercio de la cochinilla y podrían hacer mucho para remediar su propia situación en vez de esperar a que el Gobierno lo haga todo, probablemente se quedarían aturdidos al entrar en contacto por comunicación eléctrica con el resto del mundo y no sabrían como utilizar tal ventaja si fuese puesta a su disposición.

No existen bancos en la provincia de las islas Canarias. La falta de bancos se ha resentido desde hace largo tiempo por los descuentos desorbitantes y la cantidad algo limitada de capital; se exigen unos intereses elevadísimos sobre las transacciones, e incluso muchas garantías, probablemente debido a los grandes beneficios que se pueden ganar gracias a estos negocios comerciales. Es innecesario subrayar la utilidad de tales establecimientos para la promoción del comercio industrial. Pero parece ser prueba notable de la degradación el hecho de que el primer banco comercial que existió en Europa se había establecido en Barcelona en el siglo XVI y que, sin embargo, a esta provincia española, de vital importancia comercial, todavía le falta uno en 1872.

Hay poco que comentar sobre el comercio indirecto o el transporte

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

por barcos británicos. Antes, en la época dorada del comercio de vino y cuando la barrilla se exportaba en grandes cantidades, algunas embarcaciones británicas llevaban estos artículos a Rusia, Alemania y a los Estados Unidos; en la actualidad, los buques británicos que traen carbón o descargan sus cargamentos enteros en estas islas, o bien siguen generalmente hacia las Azores o las Indias Occidentales en lastre para buscar fletes de retorno, o bien unos pocos de ellos ocasionalmente cargan lajas, cebollas o papas con destino a estos últimos puertos.

Las embarcaciones británicas que lleguan desde los puertos extranjeros, como se demuestra en la relación adjunta del movimiento marítimo, ahora van desde Inglaterra con paradas en los puertos intermedios en España; ninguna viene del lazareto pestilente de Vigo, desde donde tuvieron que salir antes para cumplir con los requisitos de las formalidades necesarias de la cuarentena previo a su admisión en los puertos de estas islas; o son vapores correos de Brasil, o vienen de otros puertos en busca de carbón y víveres frescos.

No hay ninguna desventaja especial que afecta a los intereses comerciales británicos en estas islas. El sistema de puerto franco permite toda facilidad al ejercicio del comercio y los impuestos de navegación y puertos no son excesivos. En general, los sujetos británicos que se dedican al comercio no tienen razones de queja, pues se les acepta en iguales condiciones comerciales que las de los comerciantes nativos. La seguridad de las personas y de sus propiedades está garantizada, con el debido seguimiento por parte de las autoridades españolas a las excelentes medidas de los antiguos tratados y de las cédulas reales, y si los decretos no se observan, muchos privilegios se han visto reforzados por tratados posteriores con otros países en virtud de la cláusula de «nación más favorecida».

Tenerife, 14 de diciembre de 1872.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEL CONSUL GRATTAN SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1872.

COMERCIO

Exportaciones

Los siguientes cuadros ofrecen la cantidad y el valor de la cochinilla exportada desde las islas de Tenerife y Gran Canaria; también el valor de los otros artículos exportados. Además, muestran el valor de las exportaciones desde la isla de Lanzarote; sin embargo, los datos del comercio de La Palma no se pueden incluir en este informe, ya que no se han recibido hasta la fecha.

Cantidad y valor de la cochinilla exportada desde Tenerife a los distintos países de Europa, de África y América, referidos al producto en «grana», «granilla» y «polvo»; también el valor de los otros artículos exportados:

Países	Cochinilla		Otros artículos
	Cantidades (Libras)	Valor (Pesetas)	Valor (Pesetas)
EUROPA			
Inglaterra	1.067.282	2.920.888	51.525
Francia	876.519	2.404.272	54.250
Alemania	10.954	30.240	3.900
España	54.138	289.108	121.170
Portugal	150	414	8.320

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Países	Cochinilla Cantidades (Libras)	Cochinilla Valor (Pesetas)	Otros artículos Valor (Pesetas)
AFRICA			
Marruecos	200	552	161.810
AMERICA			
Antillas Españolas	—	—	265.000
Estados Unidos	57.965	145.773	35.043
Otros países	—	—	45.890
Total.....	2.067.208	5.791.247	746.908

Valor total de las exportaciones de Tenerife:

	Pesetas	£
Desde Santa Cruz.....	6.538.155	275.291
Desde La Orotava	335.800	14.139
Total.....	6.873.955	289.430

Cantidad y valor de las exportaciones de la isla de Gran Canaria a los diferentes países de Europa, África y América:

Países	Cochinilla (Grana) Cantidades (Libras)	Cochinilla (Grana) Valor (Pesetas)	Otros artículos Valor (Pesetas)
EUROPA			
Inglaterra.....	1.730.000	4.387.500	137.225
Francia.....	678.000	1.620.250	27.125
Alemania.....	15.800	43.250	90.500
Holanda.....	6.800	17.000	8.125
España.....	96.000	252.250	41.900
Portugal.....	—	—	3.000
AFRICA			
Marruecos	3.400	8.500	4.000
AMERICA			
Estados Unidos	32.500	76.250	13.000
Antillas Españolas	—	—	240.000
Total.....	2.562.500	6.405.000	564.875

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

En el valor de las exportaciones de «otros artículos» del cuadro anterior, se incluyen la granilla y el polvo. El valor de los artículos enviados a Inglaterra era de 54.600 pesetas; a Holanda, de 325 pesetas, y a España, de 75 pesetas. Se reembarcó a Holanda azufre por un valor de 7.800 pesetas; se enviaron a Francia joyas por un valor de 22.500 pesetas. A lo largo del año se exportó tabaco desde Gran Canaria, principalmente a Alemania, por valor de 2.690 libras esterlinas, mientras que a Inglaterra se hizo por unas 860 libras esterlinas y a la Península en cantidades reducidas.

El valor total de las exportaciones de Gran Canaria fue de 6.969.875 pesetas = 293.468 libras esterlinas.

La siguiente relación muestra el valor de las exportaciones con destino a Gran Bretaña desde las islas de Tenerife, Gran Canaria y Lanzarote:

		Pesetas	£
Desde	Tenerife	2.972.413	125.154
	Gran Canaria	4.387.500	184.737
	Lanzarote	298.900	12.585
	Total	7.658.813	322.476

El siguiente cuadro muestra los precios corrientes de la cochinilla durante los doce meses de 1872:

	Precio por libra	
	Plateada (Reales)	Negra (Reales)
Enero	10,92	11,37
Febrero	10,92	11,12
Marzo	11,14	11,18
Abril	11,37	11,50
Mayo	11,37	11,25
Junio	11,37	11.00
Julio	—	10,82
Agosto	—	10,75
Septiembre	—	10,80
Octubre	9,95	10,00
Noviembre	9,87	10,10
Diciembre	9,87	10,10

El precio medio pagado por la cochinilla plateada durante los doce meses fue de 10,75 reales de vellón; y por la cochinilla negra, 10,83 reales de vellón.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Importaciones

Los siguientes cuadros ofrecen el valor de las importaciones en las islas de Tenerife, Gran Canaria y Lanzarote durante el año:

TENERIFE

Países	Valor (pesetas)
Puerto de Santa Cruz	
Inglaterra	2.716.114
Francia	1.979.128
Alemania	151.675
España	938.820
Italia	23.260
Portugal	22.624
Holanda	72.872
Marruecos	235.204
Antillas Españolas	708.743
Estados Unidos	485.013
Otros países	8.930
Total	7.342.383 = 309.153 £
Puerto de la Orotava	379.980 = 15.999 £
Valor total de las importaciones de Tenerife	7.722.363 = 325.152 £

GRAN CANARIA

Países	Valor (Pesetas)
Inglaterra	2.294.375
Francia	1.423.750
Alemania	102.500
España	693.800
Holanda	47.750
Marruecos	541.250
Antillas Españolas	733.500
Estados Unidos	330.875
Perú	860.500
En metálico de todos los países	480.000
Total	7.508.300 = 316.139 £

LANZAROTE

Valor total de Importaciones	22.614 £

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Valor total de las importaciones a las islas de Tenerife, Gran Canaria y Lanzarote:

	£
Tenerife	325.152
Gran Canaria	316.139
Lanzarote	22.614
Total	663.905

Valor de las importaciones desde Gran Bretaña a las islas de Tenerife, Gran Canaria y Lanzarote:

	£
Tenerife	130.362
Gran Canaria	91.948
Lanzarote	10.050
Total	232.360

Nota: 95 reales de vellón = 1 libra esterlina
4 reales de vellón = 1 peseta.

NAVEGACION Y MARINA MERCANTE

El siguiente cuadro muestra el número de embarcaciones británicas, con su correspondiente tonelaje y tripulación, que arribaron y despacharon en el Puerto de Santa Cruz, Tenerife, durante el año:

Número de embarcaciones	Toneladas	Tripulación
143	89.040	4.502

De las anteriores reseñadas, 100 embarcaciones eran vapores, con un total de 80.251 toneladas y 4.136 tripulantes; y 43 eran veleros, con un total de 8.789 toneladas y 366 tripulantes.

Las siguientes embarcaciones extranjeras arribaron y despacharon en el Puerto de Santa Cruz, Tenerife, durante el año:

Países	Núm. de embarcaciones	Toneladas	Tripulaciones
España	115	25.329	1.790
Francia	43	19.790	1.157
Italia	21	11.407	395

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 1003

Países	Núm. de embarcaciones	Toneladas	Tripulaciones
Portugal.....	13	1.800	115
Estados Unidos	11	2.945	153
Otros países	7	3.154	185
Total.....	210	64.425	3.795

El siguiente cuadro muestra el número de embarcaciones de todos los países que arribaron y despacharon en la isla de Gran Canaria durante el año, con su tonelaje y tripulaciones; también las que arribaron y despacharon en la isla de Lanzarote:

	Núm. de embarcaciones	Toneladas	Tripulación
Gran Canaria	199	87.577	4.584
Lanzarote	83	16.947	1.130

De éstas, 93 eran británicas con 56.664 toneladas y 2.759 tripulantes, que arribaron y descargaron en Gran Canaria; y 17, con 6.817 toneladas y 362 tripulantes, en Lanzarote. Sin embargo, debe tenerse muy en cuenta que la mayoría de las embarcaciones dedicadas al comercio de importaciones y exportaciones, en particular desde y hacia Gran Bretaña, Francia y España, llevan carga general para distintos puertos de estas islas y, por lo tanto, se incluyen en las estadísticas de tráfico marítimo de cada puerto.

AGRICULTURA

Los bajos precios de la cochinilla, artículo básico de la exportación de estas islas, han causado una disminución de su producción y de la calidad de lo exportado durante el año, en comparación con los años 1870 y 1871, de casi 1.000.000 de libras. Las cosechas de otros productos, cereales, frutas y verduras también han sido deficientes y algo irregulares en calidad. El tabaco enviado durante el año a los mercados de Londres y Alemania, a pesar de ser el de mejor calidad que se produce aquí, ha resultado imposible de vender por tener una mala combustión; sólo obtuvo en el mercado de Londres el precio de unos 4 peniques por libra.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Me informaron que 800 balas se enviaron a Alemania e Inglaterra desde la isla de Gran Canaria. Se dice que el defecto mencionado se debía a haber embalado la hoja cuando aún estaba demasiado verde. Aunque la calidad del tabaco producido no ha sido tan aceptable como se esperaba, los entendidos afirman que la calidad del tabaco que se producirá será excelente, y representará una fuente de considerable riqueza para sus cultivadores.

OBRAS PUBLICAS

Hay poco que informar sobre este tema. El progreso de las obras de mejora de los diferentes puertos y la construcción de las carreteras en las islas se encuentran casi paralizadas, como es habitual, por falta de los fondos necesarios. Lamento decir que una parte considerable del muelle del Puerto de Santa Cruz de Tenerife fue arrasada por un fuerte viento con marea gruesa de Levante.

COMENTARIOS GENERALES

El valor de las exportaciones e importaciones en las Islas Canarias en el año pasado muestra una disminución considerable en comparación con los años de 1866, 1867 y 1868. El tonelaje en el comercio se ha reducido. La disminución del precio de la cochinilla y las escasas cosechas de cereales y otros productos agrícolas explican de sobra este resultado desfavorable. La cantidad de carbón suministrada a los barcos de vapor que hacen escala en Tenerife también fue inferior a años anteriores. Se comenta que una línea de pequeños barcos de vapor se establecerá dentro de poco para realizar el servicio entre los puertos de estas islas, ya que el anterior Gobierno concedió una subvención considerable con este propósito. La propuesta de esta empresa útil y necesaria se lleva barajando durante varios años y hubo un primer ensayo en 1868, cuando se formó una asociación en Tenerife. Se compró un pequeño barco de vapor, muy mediocre, para realizar el servicio entre los distintos puertos de la isla; se perdió sólo unos pocos meses después, en una noche magnífica y tranquila de verano, para detrimento de la compañía de seguros. Es de esperar que el proyecto actual, si se lleva a cabo, tenga más éxito.

Tenerife, 24 de marzo de 1873.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEL CONSUL GRATTAN SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1873.

COMERCIO

Exportaciones

Los siguientes cuadros muestran la cantidad y valor de la cochinilla exportada, en sus tres variedades de «grana», «granilla» y «polvo», desde todos los puertos de las Islas Canarias a varios países de Europa, Africa y América; también comprende el valor de los otros artículos exportados a dichos países:

	Cochinilla		Otros artículos
Países	Cantidades Kilos	Valor Pesetas	Valor Pesetas
Inglaterra	1.712.631	9.131.401	385.266
Francia	709.320	3.838.813	164.643
Alemania	39.832	186.258	49.800
España	102.403	562.766	215.198
Portugal	—	—	24.627
Holanda	19.393	95.160	10.440
Italia	—	—	31.145
Marruecos y Colonias españolas en Africa	—	—	149.775
Estados Unidos	14.514	79.827	15.230
Antillas Españolas	—	—	1.305.960
Otros países	—	—	172.727
Total	2.598.093	13.894.225	2.524.811

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Cantidad y valor de la «grana», «granilla» y «polvo» de la cochinilla exportada desde las diferentes islas:

Islas	GRANA		GRANILLA		POLVO		TOTAL	
	Cantidad	Valor	Cantidad	Valor	Cantidad	Valor	Cantidad	Valor
Tenerife	1.090.054	6.095.297	30.511	30.511	2.534	640	1.123.099	6.126.448
G. Canaria ..	1.273.807	7.005.924	12.294	12.294	42.455	10.620	1.328.556	7.028.838
La Palma	85.663	471.150	8.457	8.457	2.900	730	97.020	480.337
Lanzarote	46.450	255.470	1.242	1.242	1.450	370	49.142	257.082
Fuerteventura	276	1.520	—	—	—	—	276	1.520
Total							2.598.093	13.894.225

Valor de los otros artículos exportados desde las diferentes islas:

Desde	Valor (Pesetas)
Tenerife	1.475.297
Gran Canaria	633.263
La Palma	262.044
Lanzarote	103.846
Fuerteventura	50.361

Valor del total de las exportaciones de cada una de las islas:

Desde	Valor (Pesetas)
Tenerife	7.601.745
Gran Canaria	7.662.101
La Palma	742.381
Lanzarote	360.928
Fuerteventura	51.881
Total	16.419.036 (£ 691.328)

El valor total de las exportaciones realizadas desde todos los puertos del Archipiélago con destino a Gran Bretaña fue de 9.516.667 pesetas, equivalente a 400.702 libras esterlinas.

Importaciones

El siguiente cuadro muestra el valor de las importaciones de las Islas Canarias durante el año:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Desde	Valor (Pesetas)
Inglaterra	6.021.933
Francia	3.954.069
Alemania	272.602
España	1.731.201
Portugal	24.420
Holanda	167.010
Italia	8.000
Marruecos y las Colonias españolas en Africa	1.533.819
Estados Unidos	1.230.855
Antillas españolas	1.512.707
Otros países	903.270
Total	17.359.886

Valor de las importaciones de los mismos países a las diferentes islas:

Destino	Valor (Pesetas)
Tenerife	9.840.225
Gran Canaria	6.371.052
La Palma	750.049
Lanzarote	398.560
Fuerteventura	—
Total	17.359.886 (£ 730.943)

El valor total de las importaciones procedentes de Gran Bretaña fue el siguiente:

Destino	Valor (Pesetas)
Tenerife	2.709.340
Gran Canaria	2.863.960
La Palma	243.959
Lanzarote	204.674
Total	6.021.933 (£ 253.555)

La cantidad de carbón importada en Tenerife durante el año fue de 3.390 toneladas.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Nota: 46,0256 kilos = 100 libras españolas.
100 libras esp. = 101.50 libras inglesas.
95 reales de vellón = £ 1.
4 reales de vellón = 1 peseta.

NAVEGACION Y MARINA MERCANTE

El esquema siguiente detalla el número de embarcaciones británicas, con su tonelaje y tripulaciones, que arribaron y descargaron en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife durante el año:

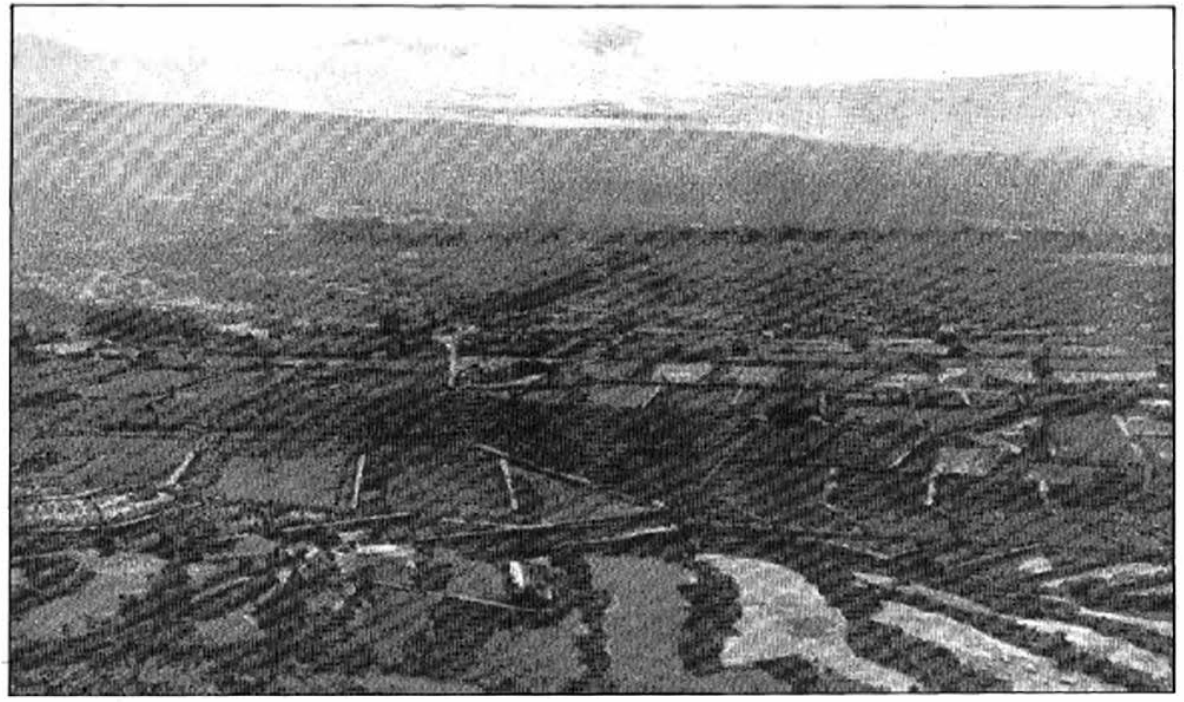
Número de embarcaciones	Toneladas	Tripulación
144	96.014	4.604

De los anteriormente reseñados, 101 fueron barcos de vapor con un total de 86.969 toneladas y 4.294 tripulantes. En su mayor parte se trataba de embarcaciones de correos con destino a la costa occidental africana; unas pocas de ellas hicieron escala para cargar carbón y comestibles frescos. 8 vapores con 3.229 toneladas y 178 tripulantes comercian regularmente entre Londres, la costa de Marruecos y las Islas Canarias.

Las siguientes embarcaciones extranjeras arribaron y descargaron en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife durante el año:

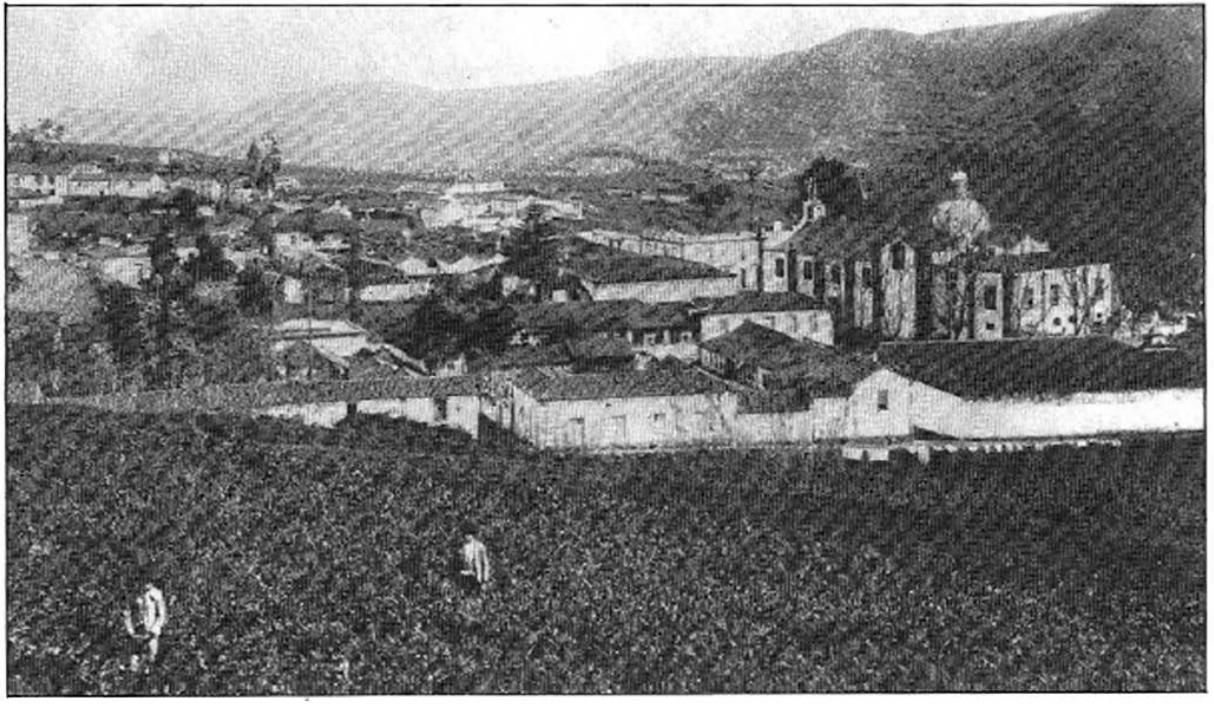
Países	Número de embarcaciones	Toneladas	Tripulación
España	106	24.284	1.871
Francia	37	14.641	718
Italia	17	8.768	404
América *(sic)*	14	5.082	209
Portugal	14	1.843	116
Alemania	4	1.625	60
Holanda	2	311	15
Rusia	1	280	9
Rep. Argentina	1	1.203	70
Grecia	1	265	9
Marruecos	1	171	8
Total	198	58.871	3.489

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003



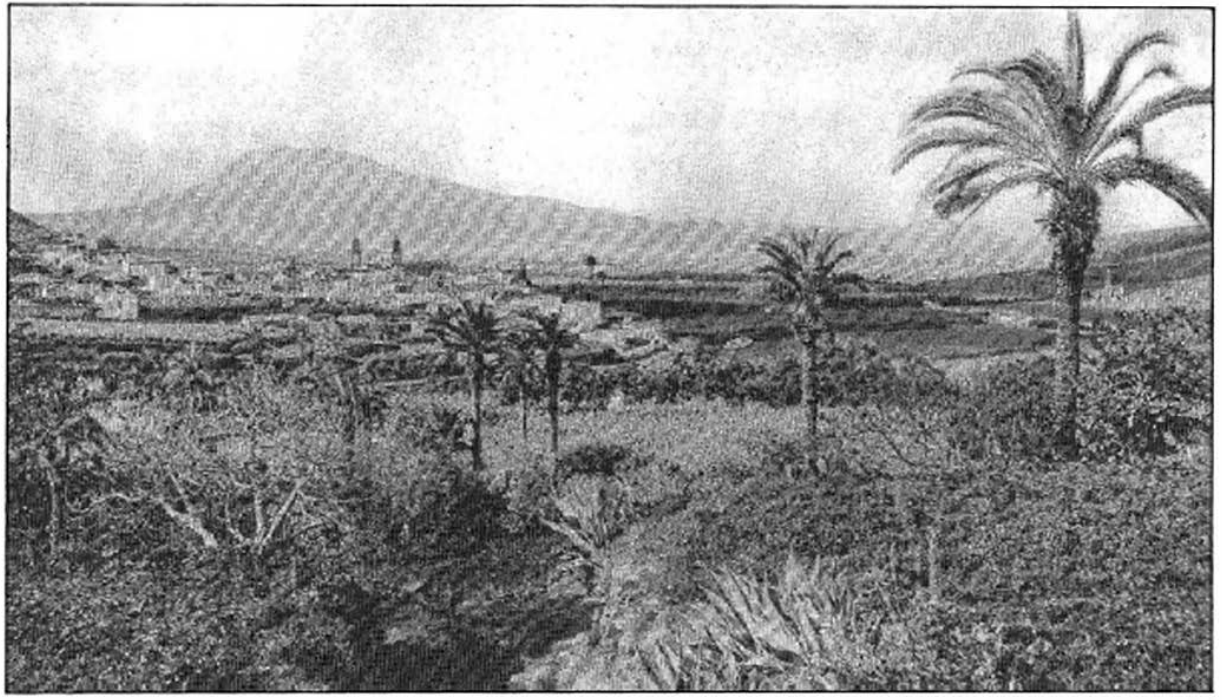
Vista de La Orotava y el Teide hacia 1890. Tenerife.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria, Memoria Digital de Canarias, 2003



Villa de Teror (Gran Canaria). 1890.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Hemeroteca Digital de Canarias, 2013



Guía y Gáldar (Gran Canaria). 1895.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Hemeroteca Digital de Canarias, 2013



Santa Brígida. Gran Canaria. 1890-1895.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2023

AGRICULTURA

La caída constante del precio de la cochinilla, el artículo principal de exportación, es en gran medida la causa del letargo general del comercio durante el año; se calcula que la producción de cochinilla en 1873 fue un 30 por 100 inferior a la de 1872. La cantidad de grana exportada durante el año, como se puede apreciar en el cuadro de exportaciones, es mayor de lo que se podría esperar debido a los esfuerzos realizados por embarcar todo saco disponible antes del 1 de enero de 1874, al objeto de evitar el impuesto *ad valoren* del 1 por ciento sobre la exportación, que entra en vigor desde esa fecha en adelante. Se dice que hasta 7.084 sacos se enviaron a Londres en diciembre. Esto explica la cantidad comparativamente grande exportada durante el año; y la cantidad disponible para exportación en 1874 será proporcionalmente inferior. La depresiva situación del comercio de la cochinilla, que mucho me temo nunca recuperará su antiguo estado de prosperidad, ha motivado que se dediquen mayores esfuerzos a promover el cultivo del tabaco. Se ha formado una sociedad en Gran Canaria, llamada «El Porvenir Agrícola de las Islas Canarias» cuyos objetivos son los de comprar, preparar y efectuar la venta del tabaco cultivado en las islas y, en general, proteger y fomentar esta rama de la agricultura e industria. Hasta ahora, el éxito del cultivo del tabaco ha demostrado ser muy dudoso, habiéndose obtenido tan sólo resultados muy parciales; pero parece haber razones suficientes como para creer que en el futuro se producirá una buena calidad de la planta que obtendrá unos precios suficientemente remunerativos en los mercados británico y alemán.

Otra sociedad se ha fundado últimamente en Gran Canaria, y otra parecida se está formando en La Orotava en esta isla que se denominará «Sociedad Anónima Unión Agrícola Comercial de Tenerife». Ambas asociaciones se crearon por personas dedicadas a la producción de la cochinilla, con el objetivo muy loable y altamente deseable de intentar detener la caída de su precio en los mercados de Londres y Marsella, y de hacer la industria más rentable.

Se argumenta que las operaciones relacionadas con las ventas en los mercados extranjeros se llevan a cabo actualmente de manera poco ventajosa para los cultivadores; que el consumo del artículo no ha disminuido, y puesto que la cantidad ofrecida a la venta ha descendido, no hay razón ostensible para una caída de precios que representa de un 20 a un 30 por 100, la cual supone, según los cálculos, una pérdida absoluta para las islas de 5 millones de pesetas; ésta repercutirá únicamente en bene-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ficio del consumidor. Las sociedades creen que al dirigir sus propios negocios en el extranjero se producirá una economía en los gastos relacionados con la venta, ya que un apartado muy importante en la actualidad lo constituye la comisión pagada a los agentes extranjeros; además, podrán importar sacos de guano y otros artículos necesarios para la producción de la cochinilla por cuenta suya y con mejores condiciones que antes.

Aunque las parras en Tenerife y en las otras islas están menos afectadas por el *oidium,* y a pesar de que se dice que la calidad del vino que se ha producido este año es mejor y la cantidad mayor que en años anteriores, el cultivo de la vid sigue abandónandose y la cantidad de vino producida es insignificante. Los precios que los vinos «del país» alcanzan en los mercados del extranjero probablemente no dan los suficientes beneficios al terrateniente para compensar el trabajo y el capital invertidos, teniendo en cuenta los ficticios tipos de interés obtenidos aquí, y las habituales ganancias espurias en las operaciones comerciales normales. Este estado de cosas es anormal y poco productivo. En la actual situación española sería poco lógico esperar un cambio muy favorable en el futuro.

OBRAS PUBLICAS

No hay nada que informar sobre este particular; las obras públicas están casi paralizadas, ya que los fondos han sido destinados a sofocar la sedición y proseguir la guerra civil.

LA PALMA

El Sr. Laremuth, vicecónsul de Gran Bretaña en la isla de La Palma, afirma que la situación depresiva del comercio durante el año en aquella isla se debe a la cosecha deficiente de la cochinilla, casi un tercio inferior a la de 1872, y al bajo precio alcanzado por el tinte en los mercados europeos; también se debe a los mayores precios de los artículos británicos, y a la depreciación de los billetes de banco españoles en Cuba, que ha impedido las remesas mensuales de los emigrantes a sus familiares.

El Vicecónsul escribe:

«La cosecha de la cochinilla, que se calculaba para años anteriores en 400.000 libras, con un valor de 60.000 libras esterlinas, sólo alcanzó

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

este año las 300.000 libras, con un valor de 30.000 libras esterlinas. La cosecha del próximo año escasamente llegará a las 200.000 libras, con un valor de quizás 20.000 libras esterlinas, ya que muchos cultivadores han destrozado sus nopales para sustituirlos por otros cultivos.

Los capullos de seda han escaseado y la enfermedad del gusano, a pesar de que aquí no es tan terrible como en Europa, se extiende más cada año. Se calcula que la cosecha será la mitad de otros años, es decir 50.000 libras, con un valor de aproximadamente 3.500 libras esterlinas, la cual se ha exportado a Marsella y a Cádiz, la mitad en forma de capullo y la otra en forma de seda ordinaria.

La situación de las almendras dulces es estacionaria, ya que no se han hecho nuevas plantaciones; puede calcularse la última cosecha en unos 600 quintales, con un valor de 1.200 libras esterlinas.

El *oidium tuckeri* ha ido disminuyendo y la plantación de viñas aumenta; sin embargo, la cantidad de vino obtenido no es lo suficiente como para incrementar su exportación.

La cosecha de cereales se considera generalmente como mediana; unos 1.000 sacos de harina se importaron directamente desde Marsella o vía Tenerife, y llegaron 400 barriles desde los Estados Unidos; se recibieron 800 sacos de maíz de Mogador y 400 sacos de Tenerife.

Los cultivadores de tabaco esperan poder obtener un buen precio por su producto dentro de unos pocos años; hasta ahora, esta isla no ha producido más de 300 quintales, la mayor parte de los cuales se envió a Bremen.

El comercio con Francia y con los Estados Unidos ha mostrado la misma tendencia que el mantenido con Inglaterra. El comercio con España es bastante insignificante.

Muchas personas han enviado su cochinilla a Inglaterra para ahorrar el impuesto del 1 por ciento que se grava desde el primero de enero de 1874, así que el mercado londinense se ha quedado inundado.

No se ha hecho ninguna mejora en las carreteras. El muelle va progresando lentamente y puede que se concluya en 1874. Para entonces supongo que tendremos un pequeño faro construido en el extremo.

El pronóstico general para el invierno parece bueno; las lluvias han sido abundantes, sin causar estragos.

Los cambios en la política española no han afectado la paz habitual que disfrutamos aquí.»

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

LANZAROTE

El Sr. Topham, vicecónsul británico en Lanzarote, proporciona el siguiente informe.

«A pesar de la caída de la cosecha de cochinilla —único artículo básico de exportación y el único medio de colocar fondos en los mercados extranjeros— ha habido este año un ligerísimo aumento de importación de mercancías de Gran Bretaña, pero de Francia el incremento ha sido grande en comparación con 1872: el aumento es de 14.322 libras esterlinas. La causa de este incremento es que se han obtenido unos precios más remunerativos para la cochinilla. En exportaciones, el incremento ha sido más a favor de Gran Bretaña. Tan ruinoso ha sido, y todavía lo es, el precio de la cochinilla en los mercados europeos que tiene escaso valor aquí y, en consecuencia, muchos agricultores se están interesando por otros cultivos. Por otro lado, la cochinilla está tan sujeta a tantas contigencias, especialmente al intenso calor proveniente del desierto africano, que la cosecha es muy precaria. El efecto del calor del verano pasado fue tal que los que habían sembrado no recogieron lo suficiente ni para cubrir siquiera la mitad de su inversión.»

COMENTARIOS GENERALES

El tráfico mercantil y el comercio de estas islas han sido letárgicos durante el año; aparte de por las razones anteriormente reseñadas para explicar este resultado desfavorable, el desarrollo del comercio y de cualquier otro tipo de progreso ha estado paralizado por la deplorable lucha de partidos en la Península.

El establecimiento del tráfico con buques de vapor entre las diversas islas al que aludí, muy por encima, en mi último informe, aún no es sino un proyecto. La Junta de Agricultura, Industria y Comercio de Canarias, sin embargo, ha remitido un informe al Gobierno a principios de año, en el que manifiesta que serían suficientes para cubrir el servicio dos embarcaciones auxiliares de vapor comprimido, con 150 toneladas de carga y 50 caballos, con capacidad para 50 pasajeros de camarote y otros 50 de cubierta, y completamente aparejadas para el uso de velas. Se calcula que el coste anual de mantenimiento de estas dos embarcaciones, incluyendo el combustible y los demás gastos, sumaría 1.110.000 reales de vellón, haciendo cuatro viajes cada mes. Los ingresos calculados según los datos disponibles hoy día suman 800.000 reales

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

de vellón y, por lo tanto, se sugiere que sería necesaria una subvención del gobierno de al menos 500.000 reales de vellón para el transporte del correo.

La Junta comenta que los gastos iniciales serán sustanciales, debido a la necesidad de construir un dique seco y de mantener un taller para las reparaciones necesarias a las embarcaciones de hierro, pero que el incremento en el número de pasajeros y del tráfico general, resultado de las facilidades y comodidades de la comunicación por las amplias embarcaciones de vapor, será probablemente tan enorme que dentro de unos pocos años la subvención del Gobierno podría reducirse considerablemente. Queda sin respuesta, sin embargo, la importante cuestión de si será factible formar una asociación aquí y, si es así, el recaudar 1.200.000 reales (o 12.000 libras esterlinas, una suma no muy elevada) que dicen ser necesarios para embarcarse en la empresa. La parte obligatoria con la que esta provincia ha de contribuir al empréstito del Gobierno suma casi 77.000 libras esterlinas, y las contribuciones propuestas para la guerra, si se recaudan, supondrán un duro gravamen; no es probable, por lo tanto, bajo las circunstancias actuales, que se establezca la proyectada línea de barcos de vapor.

Santa Cruz de Tenerife, 6 de abril de 1874

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEL CONSUL GRATTAN SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1874.

COMERCIO

Exportaciones

El siguiente cuadro muestra la cantidad y valor de la cochinilla, consistente en «grana», «granilla» y «polvo», exportada de las Islas Canarias a los diferentes países de Europa, Africa y América; también el valor de otros artículos exportados a dichos países:

Países	Cochinilla		Otros artículos
	Cantidades Kilos	Valor Pesetas	Valor Pesetas
EUROPA			
Inglaterra	1.573.468	7.080.756	1.180.752
Francia	669.630	2.987.507	200.243
España	78.953	342.472	345.519
Alemania	31.193	140.368	117.081
Portugal	—	—	42.605
AFRICA			
Marruecos y otros países	1.465	6.593	273.508
AMERICA			
Estados Unidos	60.125	270.562	5.039
Antillas Españolas	—	—	1.149.303
Otros países	—	—	98.490
Total	2.414.834	10.748.258	3.412.540

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

	Pesetas
Valor de la cochinilla exportada	10.748.258
Valor de otros artículos exportados.....	3.412.540
Valor total de las exportaciones.....	14.160.798 = (£ 596.244)

Cuadro que muestra la cantidad de «grana», «granilla» y «polvo» de cochinilla exportada desde las diferentes islas:

Islas	Grana		Granilla		Polvo		Totales	
	Cant. Kilos	Valor Ptas.	Cant. Kilos	Valor Ptas.	Cant. Kilos	Valor Ptas.	Cant. Kilos	Valor Ptas.
Tenerife.....	1.050.183	4.725.826	12.252	18.378	1.290	645	1.063.725	4.744.849
G. Canaria ..	1.038.534	4.673.409	6.233	9.350	1.398	699	1.046.165	4.683.458
La Palma....	153.562	691.029	5.828	8.745	7.421	3.710	166.811	703.484
Lanzarote....	136.452	614.044	1.581	2.373	100	50	138.133	616.467
Fuerteventura	—	—	—	—	—	—	—	—
Total....							2.414.834	10.748.258

El valor de los otros artículos exportados desde las diversas islas se muestra a continuación:

Desde	Valor (Pesetas)
Tenerife.....	1.361.169
Gran Canaria.....	1.345.867
La Palma	476.182
Lanzarote	167.578
Fuerteventura.....	61.744

Valor total de las exportaciones de cada isla:

Desde	Valor (Pesetas)
Tenerife.....	6.106.018
Gran Canaria.....	6.029.325
La Palma	1.179.666
Lanzarote	784.045
Fuerteventura.....	61.744
Total	14.160.798

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Valor total de las exportaciones de todas las islas a Gran Bretaña:

	Pesetas	£
En 1873	9.516.667	400.702
En 1874	8.181.508	344.483

Hubo una disminución de 56.219 libras esterlinas en 1874.

El valor total de las exportaciones a todos los países en 1873 y 1874 fue el siguiente:

	£
En 1873	691.328
En 1874	596.244

Hubo una disminución en 1874 de 95.084 libras esterlinas, algo por encima del 14 por 100.

Cantidad y valor de cochinilla exportada en 1873 y 1874:

	Cantidad (Kilos)	Valor (Pesetas)
En 1873	2.598.093	13.894.225
En 1874	2.414.834	10.748.258
Disminución en 1874	183.259	3.145.967

Importaciones

El siguiente cuadro muestra el valor de las importaciones realizadas en las Islas Canarias provenientes de todos los países durante 1874:

Países	Valor (Pesetas)
EUROPA	
Inglaterra	5.167.851
Francia	2.119.294
España	1.650.257
Alemania	210.887
Holanda	39.510
Portugal	23.536

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Países	Valor (Pesetas)
AFRICA	
Marruecos y otros países	200.408
AMERICA	
Estados Unidos	1.032.088
Antillas Españolas	1.162.283
Otros países	549.862
Total	12.155.976

El valor de las importaciones de cada isla referida a los mismos países fue el siguiente:

	Valor (Pesetas)
Tenerife	5.667.284
Gran Canaria	5.474.205
La Palma	665.821
Lanzarote	345.930
Fuerteventura	2.736
Total	12.155.976 = (£ 511.936)

El valor de las importaciones en 1873 fue de 730.943 libras esterlinas. Hubo una disminución en 1874 de 219.007 libras, alrededor del 30 por ciento.

Las importaciones totales desde Gran Bretaña a cada isla se ofrecen a continuación:

Con destino a:	Valor (Pesetas)
Tenerife	2.231.910
Gran Canaria	2.528.574
La Palma	235.942
Lanzarote	171.425
Fuerteventura	—
Total	5.167.851 = (£ 217.594)

El valor de las importaciones de Gran Bretaña en 1873 fue de 253.555 libras esterlinas, lo que supone una disminución en el valor de las importaciones para 1874 de 35.961 libras esterlinas.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Las cifras anteriores se obtuvieron en la Oficina de Aduanas. Debe tenerse en cuenta que en estos puertos francos los impuestos sólo gravan a los cereales, la harina y el tabaco, y que los demás artículos sólo pagan un valor nominal de un uno por mil sobre el valor declarado. Es habitual, en la Oficina de Aduanas, aceptar la declaración hecha por los importadores, y según creo yo, se puede añadir alrededor de un tercio a la cantidad anteriormente reseñada del valor de las importaciones.

Nota: 46,0256 kilos = 100 libras españolas.
100 libras españolas = 101,50 libras inglesas.
95 reales de vellón = 1 libra esterlina.
4 reales de vellón = 1 peseta.

NAVEGACION Y MARINA MERCANTE

El siguiente cuadro muestra el número de embarcaciones británicas, con su tonelaje y tripulación, que han entrado y despachado en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife durante el año:

Número de embarcaciones	Toneladas	Tripulación
162	117.618	5.439

De las anteriores reseñadas, 124 eran vapores, con 110.186 toneladas y 5.110 tripulantes; 25 de estos vapores, con 11.244 toneladas y 543 tripulantes, comercian regularmente entre Londres, los puertos de Marruecos y las Islas Canarias; el resto son vapores correos, desde y hacia Liverpool y la costa occidental de Africa, que hacen escala de ida y vuelta en este puerto, y unas pocas embarcaciones mayores que ocasionalmente arriban aquí para cargar carbón y comestibles frescos.

Las siguientes embarcaciones extranjeras han arribado y salido de este Puerto de Santa Cruz de Tenerife durante el año:

Nacionalidad	Número de embarcaciones	Toneladas	Tripulación
Españolas	101	20.447	1.573
Francesas	28	9.601	507
Estadounidenses	18	5.227	331
Italianas	11	7.009	332
Alemanas	8	4.254	168

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Nacionalidad	Número de embarcaciones	Toneladas	Tripulación
Argentinas	9	9.609	639
Portuguesas	9	2.372	144
Holandesas	2	260	13
Turcas	1	350	7
Total	187	59.129	3.714

Once embarcaciones, con 2.995 toneladas y 267 tripulantes, pertenecen a los Estados Unidos y son buques balleneros que hicieron escala aquí para adquirir alimentos frescos.

Cinco barcos italianos, con 2.757 toneladas y 84 tripulantes, fueron embarcaciones que llevaban emigrantes a América del Sur, y tres, con 3.763 toneladas y 219 tripulantes, fueron vapores correos desde y hacia los puertos de América del Sur.

Las nueve embarcaciones argentinas fueron vapores correos entre Italia y América del Sur, haciendo escala aquí en sus viajes de ida y regreso.

AGRICULTURA

Como se muestra en los cuadros de las exportaciones, la cantidad y el valor de la cochinilla, artículo básico, han bajado considerablemente en comparación con 1873, la cantidad en casi un ocho por ciento y el valor en un 21 por ciento. Esto ha ocurrido pese a los esfuerzos hechos por la Unión Agrícola Comercial de Tenerife, establecida el año pasado, para detener la caída del valor de la cochinilla en los mercados de Londres y Marsella, que había ido en constante aumento a lo largo de los últimos años. No era de esperar que esta sociedad, con su escaso capital de 18.000 libras esterlinas (algunos dicen que sólo 12.000), hubiese podido influir en los precios en Europa con sus operaciones, y parece que su intento de forzar la marcha natural del comercio ha producido el resultado contrario. La sociedad, para asegurar un monopolio del producto y así controlar el mercado, fue inducida a ofertar precios superiores a los ofrecidos por los comerciantes; sin embargo, éstos tuvieron que hacer lo mismo, ya que no tenían otros medios de colocar su mercancía en los mercados extranjeros, y la consecuencia ha sido un aumento de las exportaciones, que a su vez ha producido una reducción en los precios de 2 a 3 peniques por libra. Los agricultores deben reducir la pro-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ducción de cochinilla y cultivarla a menor coste, utilizando sólo la tierra adecuada para el cultivo del cactus, que no requiere una preparación costosa, teniendo en cuenta que las sustancias extraídas del carbón se convertirán con toda probabilidad en rivales peligrosos de la cochinilla, por el bajo precio con que se pueden producir. Se dice que el coste de la anilina y la alizarina no supera los 2 ó 3 francos el kilo. La alizarina colorea con toda facilidad las telas hechas de material animal, tales como la seda y las lanas, y da un color rojo del cual se dice que, a todos los efectos, iguala al color producido por el tinte de la púrpura, y se usa ampliamente para teñir. Se dice que el garancín producido en el sur de Francia se ha sustituido por el uso de la alizarina. No cabe duda de que la cochinilla, como tinte más permanente y sólido, mantendrá aún su demanda para colorear artículos costosos y duraderos; pero la tendencia general con respecto a los tintes artificiales y naturales parece indicar que los primeros mejorarán tanto que con el tiempo sustituirán a los tintes obtenidos de materia viva.

El cultivo del tabaco ha aumentado algo durante el año y, como consecuencia de la caída generalizada de las cosechas en los Estados Unidos, se podría haber esperado un aumento de la demanda del producto canario. Pero los terratenientes, mimados por los grandes beneficios que acostumbran a sacar con la cochinilla, le fijaron un precio muy por encima de su valor. Los puros enviados a Londres no han encontrado mercado, ya que el precio pedido es el doble del estipulado para los puros británicos y alemanes, que se consideran buenos de sabor y bien hechos. Parece también que se ha progresado poco en el cultivo de la hoja y en la manera de prepararla. El tabaco sin manufacturar que se ha exportado no ha logrado gran éxito; se dice que parte de él se devolvió, pues era imposible venderlo. Sin embargo, no cabe duda de que en esta tierra y con este clima se puede cultivar un producto de calidad, pero se requieren habilidad y diligencia para competir ventajosamente con otros países en cuanto a calidad y precio. El gobierno español va a enviar una comisión a estas islas para inspeccionar el tabaco producido, con el propósito de comprarlo para su elaboración en las fábricas gubernamentales si se considera que su calidad y precio se pueden equiparar favorablemente con el tabaco obtenido en Cuba. El precio ofrecido, si el informe de la comisión sobre la calidad es favorable, será de 20 a 30 dólares el quintal, muy superior a lo que razonablemente se podría haber imaginado. Según un decreto, fechado el 3 de diciembre del año pasado, se han pedido datos relativos a la producción de tabaco en las diversas islas. Se exige a los cultivadores que entreguen una relación de la cantidad y

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

naturaleza de las cosechas de 1873-74 y la cantidad prevista para 1875. La realización de este proyecto por parte del Gobierno será de gran importancia para estas islas, y puede suponer una nueva fuente de vida y prosperidad.

Las cantidades de vino y otros productos agrícolas, tales como cebollas y papas, que se han exportado durante este año han sido más o menos normales. Con respecto al primer artículo de consumo reseñado, a pesar de que la plaga de los viñedos ha remitido y de que la calidad ha mejorado, aún se produce en cantidades insignificantes. Los agricultores se quejan de que los impuestos proteccionistas, que deben gravar la importación de todos los cereales y la harina de países extranjeros, no se exigen con suficiente rigor en estos puertos francos, filtrándose, consiguientemente, grandes cantidades fraudulentas, con gran detrimento suyo. Tienen que darse cuenta de que no existe probabilidad alguna de que se corrijan tales abusos en este país; así que deben intentar competir ventajosamente con el cultivador extranjero por la vía de la aplicación, la habilidad y la juiciosa inversión de capital, y por estos medios seguramente alcanzarán el resultado deseado.

OBRAS PUBLICAS

Ha habido poco o ningún progreso en las obras públicas en Tenerife durante el año. Los pocos hombres que se emplean eventualmente en las obras del muelle en el Puerto de Santa Cruz han estado reparando, lo poco que pueden, el daño ocasionado por los temporales de 1873. Se ha terminado la carretera hasta el pueblo de Güimar en la parte sur de la isla.

LAS PALMAS

He recibido el siguiente informe sobre el comercio en Las Palmas del Sr. Wetherell, vicecónsul británico en aquel puerto:

COMERCIO

Exportaciones

No he podido obtener de ninguna fuente la cantidad exacta, ni siquiera aproximada, ni el valor de la cochinilla exportada desde el día

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

1 de julio hasta el 31 de diciembre; sin embargo, no dudo en absoluto que las exportaciones totales del año superaron bastante a las de 1873 en cantidad, aunque bajaron su valor, sin embargo, casi el 10 por 100. Con respecto a otros artículos de exportación, no tengo ningún dato fijo; sin embargo, puedo aventurar que fueron muy inferiores en cantidad y valor a los del año anterior. El tabaco había despertado muchas esperanzas; personas competentes, además, habían declarado que esta isla era capaz de producirlo de alta calidad, pero los cultivadores nativos se habían creado extravagantes ilusiones con respecto a él y se negaron a cultivarlo a unos precios que a la mitad ya se consideran rentables en otros países. Por lo tanto, la exportación es muy escasa.

Importaciones

Una vez más, debo decir que carezco de información exacta. Sin embargo, puedo afirmar con toda seguridad que las importaciones igualaron, y quizás superaron, a las de 1873, tanto en cantidad como en valor. El cierre de los puertos marroquíes obliga a los isleños a buscar su alimento básico. el maíz. en puertos más lejanos y a costes superiores. así que, aunque puede que la cantidad no fuese mayor, el valor seguramente sí lo fue. En productos secos, las importaciones se han mantenido en gran parte gracias a la especulación, ya que la demanda no ha sido activa y las existencias son muchas.

NAVEGACION Y MARINA MERCANTE

Sobre este particular, lo único que puedo decir es que existe una tendencia continuada y rápida a sustituir los barcos de vela por buques de vapor; estos últimos experimentan un gran aumento mientras que los de vela casi han desaparecido. Sin embargo, el comercio con Sudamérica y Cuba aún se lleva a cabo exclusivamente con barcos de vela. En cuanto a los vapores correos, este puerto ha estado muy abandonado. Los pocos vapores de Liverpool que hacen escala aquí de tarde en tarde se hacen a la mar de regreso sin dar tiempo a cargar las cartas a bordo. Los dos vapores correos españoles que hacen el servicio a Cádiz son demasiados viejos o defectuosos, y constantemente se averían.

El siguiente cuadro muestra la cantidad, tonelaje y tripulaciones de las embarcaciones que llegaron al Puerto de Las Palmas durante el año 1874:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

	Número	Tonelaje	Tripulación
Vapores británicos	63	45.598	1.967
Veleros británicos	11	1.546	91
Vapores españoles	24	7.386	736
Veleros españoles	837	37.809	9.131
Vapores franceses	15	5.904	359
Veleros estadounidenses	5	1.851	47
Veleros alemanes	2	372	15
Veleros holandeses	1	124	6
Totales	958	100.590	12.352

Debe tenerse en cuenta que la gran mayoría de las embarcaciones dedicadas al comercio de importación y exportación, en particular las que vienen de Gran Bretaña, Francia y España, traen cargamentos generales para los diversos puertos de estas islas y, por lo tanto, se incluyen en los resultados del tráfico marítimo en cada puerto.

Aparte de lo anteriormente reseñado, nueve barcos con presos del gobierno francés hicieron escala aquí para repostar agua y víveres; dieron la cifra de 1.299 tripulantes pero no indicaron el tonelaje. De los barcos de vela españoles, siete procedían de puertos europeos (tonelaje, 1.513; tripulantes, 96). Las restantes 822 embarcaciones figuran como procedentes de puertos españoles, pero fueron casi exclusivamente barcos pesqueros o de cabotaje. Los veinticuatro vapores eran en realidad uno solo, el «Africa», que llega desde Cádiz dos veces al mes. Los sesenta y tres vapores británicos procedían de Glasgow, Liverpool, Londres, Gibraltar, Africa del Norte y Africa occidental. Los quince vapores franceses pertenecían todos a una sola línea y procedían de Marsella, haciendo escala en Gibraltar y en los puertos de Africa del Norte. Del cuadro anterior, he deducido la siguiente relación media, que, sin embargo, no debe considerarse demasiado fidedigna, ya que el número de embarcaciones en algunos casos es demasiado pequeño para servir de base estadística.

VAPORES

	Tonelaje medio	Tripulación media	Núm. de tripulantes por 100 toneladas
Británicos	724	31	4
Españoles	308	31	10
Franceses	394	24	6

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Los marinos necesarios para un vapor británico, español o francés serían en una proporción de 4, 10 y 6, respectivamente.

VELEROS

	Tonelaje medio	Tripulación media	Núm. de tripulantes por 100 toneladas
Británicos	111	8	6
Españoles	45	11	24
Estadounidenses	370	9	2
Alemanes	186	7	4
Holandeses	124	6	5

Al computar todas las embarcaciones, sin ninguna especificación, la media sería la siguiente:

VAPORES Y VELEROS

	Tonelaje medio	Tripulación media	Núm. de tripulantes por 100 toneladas
Británicos	636	28	4
Españoles	52	12	22
Franceses	394	24	6
Estadounidenses	370	9	2
Alemanes	186	7	4
Holandeses	124	6	5

AGRICULTURA

El continuo descenso del precio de la cochinilla ha llevado a la formación de dos sociedades agrícolas, basadas en unos principios muy distintos, aunque profesan tener el mismo objetivo final: frenar la caída de esta importante rama de la industria. Cada una se limita a un solo producto, una al tabaco y otra a la cochinilla. La misión de la primera es dar modestas ayudas para mejorar el cultivo de la planta y el curado de la hoja, además de actuar como agentes para su exportación y venta. Aunque poco apoyada por la isla en general, probablemente hará algún bien. La segunda está fundada en unos falsos principios económicos, y no puede sino hacer daño. Su objetivo es comprar la cochinilla, en gran escala, para poder monopolizar la mayor parte de la cosecha y, al almacenarla, obligar a los clientes a que compren a determinados precios

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

fijos— experimento que hasta ahora siempre ha demostrado ser desastroso. Su consecuencia inmediata será aumentar el cultivo, ya demasiado extendido, y podemos prever una gran cosecha y precios inferiores. Es probable que la cosecha de cereales sea buena y las importaciones, por lo tanto, bajarán. Las lluvias caídas durante el año, sin precedente, han hecho mucho bien. Hubiese sido interesante un informe meteorólogico, pero no he podido obtenerlo del observatorio donde lo solicité.

OBRAS PUBLICAS

Se ha hecho poco de utilidad. Se ha empezado a *construir un nuevo* matadero y va bastante adelantado. Será un edificio bello, espacioso y supondrá una gran mejora con respecto al antiguo. Algunos espacios libres se han limpiado y plantado de árboles y arbustos, mientras que la parte más importante, las reparaciones de calles y aceras de los pueblos, se han abandonado por completo, con la única excepción de una calle de poco tráfico que conduce hasta la residencia particular del alcalde.

EMIGRACION

Aquí, una vez más, no puedo dar cifras; sin embargo, de mi experiencia personal, sé que ha sido escasa en comparación con la de la isla vecina, Tenerife. La causa principal de la emigración ha sido el cuento dorado que circulaba con respecto a la vida y las perspectivas en Venezuela y Montevideo, ya que la clase trabajadora aún puede encontrar aquí empleo con unos sueldos poco reducidos. Algunos emigrantes ya han vuelto en peores condiciones que antes.

COMENTARIOS GENERALES

La prosperidad agrícola, comercial y general de la isla, que parece haber alcanzado su pico más alto entre 1866 y 1869, ha entrado en un rápido y constante declive desde el último año. Durante esa época, los precios de la cochinilla oscilaron entre los 3 chelines con seis peniques y los seis chelines la libra, y la tierra daba de 60 a 100 libras esterlinas de beneficio neto por acre. Los árboles y las parras fueron arrancados de cuajo para dejar espacio cultivable para el cactus, y grandes trozos

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

de terreno baldío se dedicaron al mismo producto. La producción de cochinilla aumentó rápidamente y la oferta pronto superó la demanda mientras que, por otra parte, se descubrieron unos tintes rojos que se producían a un costo muy inferior. Los precios de la cochinilla entraron entonces en un constante declive y los cultivadores empezaron a ser incapaces de devolver los fuertes préstamos que habían recibido de los comerciantes y que, en su mayor parte, habían malgastado. Esta ha sido la tónica general hasta el día de hoy; los precios son ahora un 50 por ciento más bajos, la confianza pública casi ha desaparecido y los pocos capitalistas que quedan se niegan a prestar, no importa cuál sea el tipo de interés ni la garantía.»

LA PALMA

El Sr. Laremuth, vicecónsul británico en la isla de La Palma, me escribe el siguiente informe:

«El tráfico comercial de la isla con países extranjeros durante el pasado año de 1874 fue casi igual que en el anterior o quizás menor. Aunque un mayor número de vapores británicos hizo escala, debido a la competencia entre dos compañías, no se le puede considerar como un incremento en transacciones comerciales. La carga total transportada por ambas compañías fue menor que en años anteriores y, si comparamos los beneficios estimados, el resultado debe haber sido desastroso para los intereses británicos. Los fletes han bajado a una velocidad inusitada y han impedido que las embarcaciones británicas tomen carga. La incesante caída de todos los productos canarios en los mercados extranjeros ha demostrado ser bastante preocupante, y si se tiene en cuenta la cantidad de impuestos que grava el gobierno español, junto a la condición estacionaria de la rebelión en Cuba, llegamos infaliblemente a la conclusión de que las perspectivas son realmente angustiosas. La importación de grano y pan ha bajado casi la cuarta parte.

La última cosecha de papas fue bastante satisfactoria, pero desgraciadamente casi la mitad se perdió por la putrefacción y los insectos. Las lluvias inesperadas en agosto han favorecido la cosecha de cochinilla que, en vez de bajar a las 300.000 libras, ha alcanzado las 350.000 libras, cuyo valor se puede calcular en sólo 26.500 libras esterlinas. Ha habido poca variación en la cosecha de capullos de seda, ya que prevalece la misma enfermedad. Los precios obtenidos en Marsella fueron aproximadamente un 20 por ciento inferiores a los de 1873; suponemos que para la

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

siguiente cosecha los precios ofrecidos oscilarán entre 9 y 10 peniques la libra. Sólo se han exportado unas pocas almedras dulces, aunque a un precio casi simbólico, es decir 1 libra y 10 chelines o 1 libra y ocho chelines el quintal. Tras un examen detallado de la parte sur de esta isla, he encontrado que reúne todas las condiciones necesarias para el cultivo de almendros y he persuadido a algunos agricultores a plantar este árbol. El *oidium* sigue disminuyendo su intensidad; se plantan muchas viñas cada año, así que podemos esperar que se exporte vino en un futuro no muy lejano. El cultivo de tabaco, que empezó con tanto entusiasmo, aún no ha resultado ser rentable por la falta de experiencia en su cultivo y elaboración; los precios ofrecidos en los mercados extranjeros han sido poco alentadores e incluso se han devuelto algunas balas. Ya que los cultivadores están obligados a buscar un sustituto para la cochinilla, creo que no se desanimarán, sino que mejorarán y tendrán más cuidado.

Los astilleros no han estado totalmente inactivos. Se botaron una bricbarca de 500 toneladas, una goleta de 200 y otra de 50, todas construidas con pinos de estas montañas.

El comercio con Francia a través de Marsella está en declive, aunque el comercio con los Estados Unidos es estacionario. Las importaciones desde España consisten únicamente en aceite de oliva y loza de Sevilla, sal de Cádiz y vino de Barcelona, pero todo ello en cantidades insignificantes. Han aparecido en este mercado algunos artículos de algodón y lana, además de cuberterías de Alemania, lo que representa una nueva competencia para los productos británicos.

Las carreteras continúan en estado muy precario, especialmente desde noviembre, cuando la fuerte lluvia las destrozó todas en los alrededores de la ciudad, y aún no se han reparado. Desde principios del pasado septiembre, se ha observado gran actividad en la obra del muelle y, si sigue así, probablemente se concluirá a finales de junio del año que viene o quizás antes; de hecho, en el estado actual se puede descargar y cargar mercancías en cualquier momento de la marea, e incluso, con marejada; cuando esté concluido, será más que adecuado para las necesidades.»

LANZAROTE

El Sr. Topham, vicecónsul británico en la isla de Lanzarote, me remite el siguiente informe:

«Para el año que finalizó el 31 de diciembre pasado, las importacio-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

nes de Gran Bretaña, Francia y España, especialmente de los dos primeros países, eran muy inferiores a las del año anterior, a pesar de la gran cosecha de cochinilla recogida, pero este incremento de la cantidad no ha beneficiado al comercio, como consecuencia de su valor poco rentable en los mercados europeos. Como se verá por el informe n.° 2 sobre el comercio (*sic;* no se reproduce en el original), el total de importaciones durante el año escasamente alcanzó la tercera parte del total de 1873. Las exportaciones fueron muy superiores a las del año 1873, especialmente a Francia, como consecuencia de que allí la cochinilla obtuvo mejores precios que en Inglaterra. La cantidad exportada a estos países fue la siguiente:

	Libras
A Francia	225.285
Gran Bretaña	135.186
Diferencia a favor de Francia	90.099

Esta circunstancia influye fuertemente en el incremento de operaciones comerciales con este país. Una cosa está clara: mientras se produzca una cantidad tan grande de cochinilla en estas islas, poca o ninguna esperanza se puede albergar de un incremento en el precio.»

COMENTARIOS GENERALES

Debido al estancamiento producido por la caída continua del precio de la cochinilla y la consiguiente baja de la demanda de mano de obra; al estado desordenado del país, donde prevalecen la guerra civil y sus inevitables consecuencias, y a la lucha entre partidos que parece ser un mal crónico, muchos habitantes de estas islas han emigrado a América del Sur con el objeto de mejorar su condición. Se les ha ofrecido muchos alicientes para instalarse en Caracas; el gobierno de Venezuela ha prometido viaje gratis y la manutención por algún tiempo a personas de adecuada condición y, aunque las autoridades y otros grupos han hecho esfuerzos para detener la emigración, varios miles de personas se han embarcado durante el año. Alrededor de 2.000 personas, algunas pertenecientes a la clase trabajadora y la mayor parte artesanos y otras personas necesitadas pero de clase más alta, embarcaron en dos navíos el pasado 16 de diciembre rumbo a La Guaira. La relación de pasajeros en

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

estas embarcaciones con los permisos necesarios es de 1.000, pero me han informado que muchos más embarcaron subrepticiamente. Muchos han aprovechado esta oportunidad de ir a Caracas gratis, ya que les han descrito ese lugar como la tierra prometida donde sin mucho esfuerzo encontrarán riquezas y podrán volver dentro de poco a sus casas. Se dice, sin embargo, que les han engañado, y varios de ellos ya han vuelto.

La proyectada formación de una sociedad aquí para el establecimiento de una línea de vapores entre los puertos principales de estas islas, a la que hice alusión en mi último informe, no se ha llevado a cabo, aunque se dice que el Gobierno estaba dispuesto a conceder una subvención anual que sumaba unos 500.000 reales de vellón, como pago del servicio de correos. Parece, sin embargo, que una compañía británica, «La Compañía de Vapores de Canarias y Marruecos», ha firmado un contrato con el gobierno español para llevar a cabo este servicio postal. También llevará mercancías y pasajeros entre las distintas islas del Archipiélago. Se anunció que el servicio iba a comenzar el día 10 de enero de 1875, pero ya que los preparativos necesarios no se han completado, la fecha de inauguración se ha aplazado hasta el 1 de abril del siguiente año.

Tenerife 29 de marzo de 1875

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEl VICECONSUL WETHERELL SOBRE EL COMERCIO DE LA ISLA DE GRAN CANARIA DURANTE EL AÑO 1875.

NAVEGACION Y MARINA MERCANTE

La siguiente relación se ha recopilado de los registros guardados en la oficina de la Junta de Sanidad.

Número, tonelaje y tripulaciones de las embarcaciones entradas y despachadas en el Puerto de Las Palmas durante 1875:

	Número	Toneladas	Tripulación
España	939	49.563	10.548
Inglaterra	75	54.244	5.449
Francia	26	10.321	1.615
Alemania	4	836	29
EE.UU.	5	1.937	51
Holanda	3	415	17
Portugal	2	278	14
Italia	2	364	20
Total	1.056	117.948	17.743

De las 939 embarcaciones españolas, éstas procedían de:

	Número	Toneladas	Tripulación
América	6	1.201	80
Puertos extranjeros (Europa)	9	2.767	84
España	924	45.595	10.384
Total	939	49.563	10.548

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

No puedo comprobar la exactitud de las cifras anteriormente detalladas en cuanto a otras embarcaciones que no sean británicas, pero ya que mi propia relación difiere materialmente de la de la Junta de Sanidad, me siento obligado a adjuntarla aquí.

Embarcaciones británicas arribadas y despachadas en el Puerto de Las Palmas durante el año de 1875:

Tipo	Número	Toneladas	Tripulación
Buques de guerra	5	42.236	3.300
Vapores mercantes.....	62	68.583	2.169
Embarcaciones de vela	15	2.038	107
Total.....	82	112.857	5.576

Una parte considerable de esta discrepancia se explica por el hecho de que la Junta de Sanidad incluyó los cinco buques de guerra y sus tripulantes, pero omitió su tonelaje.

EXPORTACIONES

La siguiente relación, recopilada por un comerciante británico, muestra la exportación de cochinilla desde el 1 de julio de 1874 hasta el 30 de junio de 1875, el año financiero español, que además abarca una sola cosecha completa.

Exportación de cochinilla desde la isla de Gran Canaria entre el 1 de julio de 1874 y el 30 de junio de 1875:

Países	Sacos (Cantidad)	Peso (Libras)	Valor (£)
Gran Bretaña	10.595	1.792.701	179.270
Francia.....	5.369	925.797	92.580
España	518	79.458	7.946
Alemania	39	5.992	599
América	800	160.000	16.000
Africa.....	38	5.451	545
Total.....	17.359	2.969.399	296.940

La relación anterior no incluye los cargamentos de los puertos de Agaete y Gáldar, que fueron casi todos a Tenerife, en tránsito, y aparecen, por lo tanto, en las exportaciones de aquella isla.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

No se puede dar ninguna fiabilidad a la relación de los otros artículos exportados en cuanto a su cantidad o valor. A España se embarcaron alrededor de 46.000 libras de tabaco, por un valor de 2.300 libras esterlinas, con destino a las industrias gubernamentales. Se exportó oro en barras en cantidad, pero no se pueden dar cifras correctas sobre su valor.

IMPORTACIONES

No se pueden obtener datos fidedignos sobre la cantidad o valor de las importaciones en la isla. Las cuentas se llevan muy mal y en cuanto a los artículos que se encuentran sujetos a impuestos de importación, los informes son completamente incorrectos. Ya que no existe aquí una Oficina de Aduanas, las estadísticas se recopilan de las relaciones entregadas por los importadores, los cuales, con muy pocas excepciones, generalmente declaran la mitad o incluso una cuarta parte de la verdadera cantidad, para evitar el impuesto. Sin embargo, el total de las importaciones ciertamente ha bajado, aunque no en gran medida. La importación de maíz se ha incrementado, y como todo se tiene que pagar en efectivo el desgaste de las reservas de lingotes de oro ha sido enorme.

AGRICULTURA

Esta siguió declinando constantemente a lo largo del año 1875. Hubo una asociación que se formó para detener la caída del precio de la cochinilla, pero después de causar muchos problemas, acabó en la ignominia. Otra sociedad, cuyo objetivo era extender y mejorar el cultivo del tabaco, ha producido beneficios. Se lleva por gente más capacitada y honesta, y su objetivo es más admisible, pero aún no ha tenido tiempo para dar resultados. La compra por el gobierno español de unas veinte toneladas de tabaco, a un precio medio alto de 4 chelines la libra, ha llevado a muchos propietarios y agricultores a aumentar su cultivo, pero es improbable que el precio se mantenga dada la pobre calidad del artículo. El producto básico es la cochinilla, aunque su cultivo a los precios actuales tiene que dejar pérdidas a todos, menos a los que no tienen que pagar alquileres ni mano de obra. Sin embargo, no hay ningún indicio que señale bajas en la producción. Probablemente, la razón sea que los agricultores no quieren destrozar las plantaciones de cactus que les han

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

costado tanto capital y trabajo, siempre que alberguen la más mínima esperanza de que la cochinilla pueda recuperar su anterior valor rentable. El maíz se importa a un precio inferior al que tendría de producirse aquí, así que ha aumentado la importación y ha disminuido la producción.

OBRAS PUBLICAS

Han consistido prácticamente en plantar espacios abiertos con arbustos y flores; sin duda es una mejora, pero esta no era precisamente de vital necesidad, teniendo en cuenta el mal estado de la economía local, los duros impuestos y el mal estado de las carreteras. Se han marcado dos nuevas carreteras donde no hacían falta, puesto que había unas suficientemente buenas en la misma dirección.

PRENSA PUBLICA

La prensa no ha mejorado en ningún aspecto. Hay dos periódicos políticos que se publican alrededor de dos veces a la semana, que se llaman «La Prensa» y «La Legalidad», y una revista que sale cada quince días que se llama «Las Palmas». El primer periódico es el órgano del gobierno local. La revista no es política, sino que pretende ser puramente científica y comercial; sin embargo, tiene influencia política.

EMIGRACION

Ha disminuido enormemente y quizás haya cesado por completo, no por desaparecer las razones favorables a la emigración, sino porque los emigrantes no pueden encontrar un sitio donde dirigirse que no sea peor de lo que encuentran aquí. Los que fueron el año pasado a Venezuela, por lo visto, padecen condiciones miserables y volverían si poseyesen los medios para hacerlo. El mercado laboral aquí está saturado, y sólo los artesanos especializados, de los que hay pocos, pueden encontrar un empleo adecuado.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

COMENTARIOS GENERALES

La prosperidad general de la isla sigue mostrando su tendencia a bajar. La causa inmediata de este declive se encuentra en la depreciación de la cochinilla, único producto importante de un país que depende exclusivamente de la agricultura, pero las causas últimas son muchas y complicadas. Los beneficios enormes conseguidos de la cochinilla en años anteriores llevaron a su adopción como cultivo único en todo sitio donde el cactus podía crecer. Estos beneficios se despilfarraron extravagantemente, incluso antes de ganarse, y a medida que el valor del artículo caía, los cultivadores se encontraban endeudados con los comerciantes. Por fin llegó una época en que la producción de la cochinilla daba pocos o ningunos beneficios, pero no había otro producto que lo pudiese sustituir y los agricultores no querían arrancar los cactus en los que habían empleado tanto capital. La producción siguió aumentando y los precios siguieron disminuyendo. Los anticipos pagados por los comerciantes a los cultivadores, que en muchos casos no se encontraban cubiertos por el valor de los cultivos, provocaron la suspensión de créditos en gran medida. Los comerciantes sólo vendían su mercancía al contado, y las ventas, no sólo disminuyeron, sino que tuvieron que hacerse con unos beneficios más reducidos. También tuvo que exportarse oro en lingotes para cubrir el balance adverso del comercio, intensificando así las dificultades del tráfico mercantil.

Dije que la causa inmediata del declive fue en particular la depreciación de la cochinilla, y ésta se debió a la producción demasiado extendida como resultado de los grandes beneficios. Pero estos beneficios alcanzaron unas cotas anormales por circunstancias independientes de cualquier ley legítima de oferta y demanda. Una razón fue (y todavía es) la competencia entre los compradores, que generalmente son importadores que no sólo tienen que obtener sus beneficios de la cochinilla (ya que no hay otro artículo de exportación), sino también conseguir una rápida venta de sus importaciones, bien por trueque o por un aumento de la circulación de dinero. Esto ha provocado la subida en el precio de la cochinilla aquí y lo ha bajado en los mercados de consumo; la pérdida del comprador se cubre con el beneficio sobre la venta de sus importaciones. El margen entre el beneficio sobre un artículo y la pérdida sobre otro se hizo cada vez menor.

Otra razón consiste en los fraudes enormes que se han cometido aquí, de los cuales sólo haré mención a dos, ya que sus efectos aún se resienten. El primero de estos fraudes fue embarcar una gran cantidad de sa-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

cos llenos de cebada y piedras a bordo de una embarcación llamada «Cándida» y asegurarla como si de cochinilla se tratara. La embarcación se perdió en circunstancias sospechosas, pero los dueños recibieron el dinero del seguro. El segundo y peor fraude fue la importación de gran cantidad de moneda falsa por dos bandas distintas de estafadores. Una parte se rumorea haber sido acuñada en Birminghan y es difícil de detectar; tiene un baño de quizás el 10 por 100 de oro, sobre una base que parece ser de platino, pero que probablemente sea una aleación. La segunda importación procedía de Barcelona y debe haber supuesto unas 120.000 libras esterlinas de valor nominal. Pero, con la excepción de un individuo que se cogió en el acto de emitir una cantidad considerable y que fue sentenciado a pagar una multa, a nadie se ha castigado, ni siquiera procesado. Las monedas a las que hago alusión tienen una ligera capa de oro, no más del 1 por ciento. Su coste en Barcelona fue (me aseguran fuentes fidedignas) del 28 por ciento. Incluso considerando que tenían que pasar por varias manos antes de entrar en circulación, los beneficios debieron ser enormes, y el emisor bien podía permitirse una pérdida sobre sus compras de cochinilla, siempre que las pagase con dinero que, como máximo, le costaba la mitad de su valor nominal.

Naturalmente, todo esto contribuyó a subir los precios aquí y a depreciarlos en Londres y Marsella durante una temporada, pero a la larga llevó a bajar el valor de la moneda tanto en el país de producción como en el país de consumo, aunque siempre más en este que en aquel.

He descrito algunas de las fuentes principales de las que se deriva el declive de las riquezas en esta isla, que son, en mi opinión:

1.ª La dependencia de la isla únicamente de su agricultura.

2.ª La existencia de un solo producto agrícola de importancia.

3.ª La depreciación de dicho producto hasta tal punto que su cultivo es poco rentable.

4.ª La dificultad o imposibilidad de que todos sustituyan este producto por otro que pueda dar mejores resultados.

Se ha intentado superar esta última dificultad con el cultivo del tabaco, pero debe pasar mucho tiempo antes de que esté suficientemente extendido y su calidad sea la adecuada para el consumo. Se han abandonado por completo otros cultivos, como el café, la seda, etc. Por lo tanto, es probable que la depresión actual se vea incrementada.

Las Palmas, Gran Canaria, 10 de abril de 1876.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEL VICECONSUL TOPHAM SOBRE EL COMERCIO EN LA ISLA DE LANZAROTE DURANTE EL AÑO 1875.

El fracaso de los cultivos durante el año que finalizó el 31 de diciembre pasado, y más específicamente el precio ruinoso de la cochinilla, han sido los motivos de que se haya observado una tendencia muy seria hacia el estancamiento de los negocios en el mismo período.

Hay una disminución insignificante en la cantidad de importaciones desde Gran Bretaña y Francia comparada con la de 1874, y aunque las de Gran Bretaña superan en valor a las de Francia, las exportaciones de cochinilla a este país siguieron marcando un aumento sobre las exportaciones a Gran Bretaña, debido a los precios más favorables obtenidos en Francia. Las cantidades embarcadas a lo largo de este año son las siguientes: a Francia, 138.900 libras; a Gran Bretaña, 101.867 libras; diferencia a favor de Francia, 37.033 libras. Sin embargo, los precios en los mercados británicos han mejorado durante los últimos meses en comparación a los de Francia, aparte de que los cargamentos a Inglaterra han aumentado ligeramente y hay indicios de que continue esta tendencia.

Al considerar los dos años de 1874 y 1875, los resultados son los siguientes:

	Libras
Diferencia a favor de Francia en 1874	190.099
Diferencia a favor de Francia en 1875	37.033
Diferencia menor para esta año	153.066

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Veo pocas perspectivas de mejoras en el comercio a menos que se descubran otros artículos de exportación o que se produzca mucha menos cantidad de cochinilla.

El tabaco se cultiva bien aquí, pero como la isla es ventosa la hoja se ve expuesta a quebrarse, perdiendo por lo tanto su valor. Esto hace que la gente no se anime a hacer la prueba con este cultivo.

Comercio directo en barcos británicos desde y hacia Gran Bretaña y las colonias británicas:

Núm. I.—Resultados del tráfico de buques británicos en la isla de Lanzarote en el año 1875

Comercio directo en barcos británicos desde y hacia Gran Bretaña y las colonias británicas:

ARRIBADOS

Núm. total de barcos			Tonelaje total			Núm. total de tripulantes	Valor total de de la carga		
Con carga	En lastre	Total	Con carga	En lastre	Total		£	chel.	pen.
20	—	20	7.777	—	7.777	354	6.526	6	6

DESPACHADOS

Núm. total de barcos			Tonelaje total			Núm. total de tripulantes	Valor total de de la carga		
Con carga	En lastre	Total	Con carga	En lastre	Total		£	chel.	pen.
17	3	20	7.433	344	7.777	354	8.835	9	6

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Núm.II.—Resultados del tráfico de buques británicos y extranjeros en la isla de Lanzarote en el año 1875

ARRIBADOS

Nacioralidad de los barcos	Con carga			Er. lastre			Total			Valor de la carga facturada		
	Barcos	Tonelaje	Tripulantes	Barcos	Tonelaje	Tripulantes	Barcos	Tonelaje	Tripulantes	£	chel.	pen.
Británicos	20	7.777	354	—	—	—	20	7.777	354	6.526	6	6
Españoles	22	2.210	182	6	702	52	28	2.912	234	3.074	12	9
Franceses	16	7.267	398	—	—	—	16	7.267	398	3.918	0	0
Italianos	3	1.398	39	—	—	—	3	1.398	39	107	9	10
Total	61	18.652	973	6	1702	52	67	19.354	1.025	13.626	9	1

DESPACHADOS

Nacioralidad de los barcos	Con carga			Er. lastre			Total			Valor de la carga facturada		
	Barcos	Tonelaje	Tripulantes	Barcos	Tonelaje	Tripulantes	Barcos	Tonelaje	Tripulantes	£	chel.	pen.
Británicos	17	7.433	334	3	344	20	20	7.777	354	8.835	9	6
Españoles	23	2.303	198	6	1.410	62	29	3.713	260	4.252	0	0
Franceses	16	7.267	398	—	—	—	16	7.267	398	10.717	2	0
Italianos	3	1.398	39	—	—	—	3	1.398	39	En tránsito para Montevideo		
Total	59	18.401	969	9	1.754	82	68	20.155	1.051	23.804	11	6

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Núm.III.—Resultados del tráfico de buques extranjeros dedicados al comercio directo e indirecto en la isla de Lanzarote en el año 1875

ENTRADOS

Nacionalidad de los barcos	Comercio directo		Comercio indirecto		Total	
	Barcos	Tonelaje	Barcos	Tonelaje	Barcos	Tonelaje
Españoles	24	2.570	4	342	28	2.912
Franceses	16	7.267	—	—	16	7.267
Italianos	—		3	1.398	3	1.398
Total	40	9.837	7	1.740	47	11.577

DESPACHADOS

Nacionalidad de los barcos	Comercio directo		Comercio indirecto		Total	
	Barcos	Tonelaje	Barcos	Tonelaje	Barcos	Tonelaje
Españoles	28	3.399	1	314	29	3.713
Franceses	16	7.267	—	—	16	7.267
Italianos (en tránsito hacia Río de la Plata).....	—	—	3	1.398	3	1.398
Total	44	10.666	4	1.712	48	12.378

Lanzarote, 17 de enero de 1876.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEL CONSUL EN FUNCIONES EDWARDS SOBRE EL COMERCIO DE LA ISLA DE TENERIFE DURANTE EL AÑO 1875.

Las siguientes embarcaciones extranjeras han entrado y salido de este puerto de Santa Cruz de Tenerife en el año 1875:

Nacionalidad	Número de embarcaciones	Toneladas	Tripulación
Española	108	20.691	1.681
Francesa	49	22.108	959
Estadounidense	21	5.450	462
Alemana	19	15.380	568
Portuguesa	16	2.461	151
Italiana	6	4.032	149
Argentina	2	2.080	142
Holandesa	1	126	5
Total	222	72.328	4.117

De las arriba detalladas:

Veinticuatro buques españoles eran del transporte de correos, desde y hacia Cádiz, veinte veces.

Dieciocho embarcaciones francesas representaron las escalas periódicas de la línea de «vapores» de Marsella y de Marruecos.

Dos embarcaciones francesas supusieron las primeras escalas aquí de los vapores de la Compañía «Chargeurs Réunis» que hacen el recorrido entre Hamburgo y América del Sur.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Diecisiete embarcaciones americanas, con 4.216 toneladas y 416 tripulantes, fueron balleneros que hicieron escala aquí para repostar víveres y agua.

La Compañía Argentina de Vapores tuvo dificultades financieras y dejó de hacer el servicio.

AGRICULTURA

Cochinilla. Este artículo siguió bajando su valor en todos los mercados europeos a lo largo de este año. Los resultados de su venta escasamente pagaban el coste del cultivo. Esto, en la mayoría de los casos, ha causado pérdidas considerables tanto a los cultivadores como a los consignatarios, por lo que la posición de los terratenientes y los arrendatarios se ha visto seriamente afectada. Muchos de ellos están gravemente endeudados debido a créditos obtenidos en años anteriores sobre la cosecha, además del dinero debido a los comerciantes en Inglaterra, y cada año se ven menos posibilitados para hacer frente a sus deudas.

Tabaco. La atención de los terratenientes se ha centrado en gran medida en el cultivo del tabaco, el cual, con mayor cuidado y experiencia, puede mejorar en calidad y promete convertirse en una de las principales exportaciones, además de ser un medio de traer prosperidad de nuevo a las islas. El gobierno español compró 30.661 kilos para sus industrias en 1875.

Vinos. Asimismo muchos terratenientes se han dedicado de nuevo al cultivo de los viñedos y, por tanto, los vinos de esta isla aumentan cada año en cantidad. El *oidium* se está erradicando poco a poco, y donde aún aparece se elimina fácilmente con la aplicación de azufre. La filoxera no ha aparecido hasta la fecha en ningún viñedo.

Papas y cebollas. Se produjeron las cantidades consideradas normales de papas y cebollas y una gran parte fue embarcada durante la primavera a las Indias Occidentales.

Seda. La pequeña cantidad de seda producida en el distrito de La Orotava fue embarcada con destino a Francia y España.

COMERCIO

El comercio se ha visto reducido por la falta de beneficios y por las pérdidas de la cochinilla. La situación, tanto de comerciantes como de

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

vendedores, ha sido en muchos casos tan crítica como la de los cultivadores. Las importaciones y las existencias anteriores, aunque rebajadas, han estado muy por encima del poder adquisitivo de la comunidad, surgiendo la competencia como resultado, con el consecuente sacrificio de beneficios y de una porción del precio de coste. La principal causa de esta situación tan desafortunada ha sido, como ya he informado, el retroceso de la cochinilla en los mercados. Pero me informan que el comercio se ha visto afectado también por la disminución de los envíos de dinero que hacen los emigrantes en Cuba a sus familias, desde la implantación de un papel moneda allí que hace muy difícil y cara la transferencia de dinero a estas islas.

NAVEGACION INTERINSULAR A VAPOR

El proyecto de una compañía británica, a la cual aludió el cónsul Grattan en su informe de 1874, no se ha llevado a cabo.

OBRAS PUBLICAS

Se concluyó la carretera hasta Güimar, una bifurcación de la carretera de Santa Cruz y La Laguna, a la vez que se acabó la carretera desde La Orotava hasta Los Realejos. Empezaron a construirse en Santa Cruz nuevos cuarteles y almacenes para los ingenieros militares. Hubo escaso o ningún progreso en las obras del muelle de Santa Cruz de Tenerife. Se terminó el muelle de Santa Cruz, en la isla de La Palma.

EMIGRACION

La emigración continuó a Venezuela, Brasil y Río de la Plata, influida en parte por el declive de la agricultura y el comercio, y en parte por agentes de emigración.

Santa Cruz de Tenerife, 20 de julio de 1876.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEL VICECONSUL WETHERELL SOBRE EL COMERCIO DE LA ISLA DE GRAN CANARIA DURANTE EL AÑO 1876.

NAVEGACION Y MARINA MERCANTE

El siguiente cuadro ha sido compilado del registro guardado en la oficina del Ministerio de Sanidad.

Cantidad, tonelaje y tripulación de buques que arribaron y despacharon en la aduana del Puerto de Las Palmas en el año 1876:

Países	Número	Tonelaje	Tripulación
España	857	48.741	9.450
Gran Bretaña	99	94.877	3.349
Francia	20	9.919	788
Estados Unidos	7	2.372	86
Alemania	3	580	26
Italia	4	989	39
Portugal	1	167	8
Holanda	1	154	6
Noruega	1	534	13
Total	993	158.333	13.765

Las 857 embarcaciones españolas procedían de:

	Número	Toneladas	Tripulación
América	8	1.374	92
Puertos extranjeros	15	990	148
Puestos españoles	334	46.377	9.210
Total	857	48.741	9.450

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

El registro del tráfico de buques británicos guardado en el Viceconsulado aporta, en cierto modo, resultados diferentes con respecto a los veleros británicos:

Clase	Número	Toneladas	Tripulación
Vapores	80	104.146	3.243
Veleros	24	4.688	187
Total	104	108.834	3.430

Todo parece indicar que ha habido un considerable incremento sobre el año anterior.

EXPORTACIONES

El siguiente cuadro muestra las exportaciones de cochinilla habidas del 1 de julio de 1875 al 30 de junio de 1876 desde todas las islas:

Países	Cantidad (Sacos)	Peso (Libras)
Gran Bretaña	19.982	3.350.765
Francia	8.303	1.391.873
Norteamérica	2.000	380.026
España	959	144.630
Alemania	541	85.174
Africa	158	24.175
Total	31.943	5.376.643

Las exportaciones desde la isla de Gran Canaria fueron:

Países	Cantidad (Sacos)	Peso (Libras)
Gran Bretaña	10.702	1.861.697
Francia	2.657	487.477
Norteamérica	1.801	343.664
España	478	74.097
Africa	102	14.752
Total	15.740	2.781.687

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Estas cifras dan aproximadamente un 4,5 por ciento menos que el año anterior.

No se pueden dar cifras fiables de otros artículos de exportación. El cultivo del tabaco está en aumento, pero la calidad sigue siendo baja.

IMPORTACIONES

En cierto modo han descendido en cantidad y valor, debido a los bajos precios de la cochinilla.

AGRICULTURA

En esta rama ha habido pocos cambios. La cosecha de cereales fue pequeña debido a la sequía.

OBRAS PUBLICAS

Algunos espacios abiertos innecesarios se han transformado en parques públicos, pero otras obras más importantes se han ignorado.

EMIGRACION

Continúa realizándose a gran escala debido al exceso de oferta de mano de obra.

Las Palmas, 21 de mayo de 1877.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEL VICECONSUL TOPHAM SOBRE EL COMERCIO DE LA ISLA DE LANZAROTE DURANTE EL AÑO 1876.

La crisis monetaria predominante durante el año pasado por la escasa cosecha de cochinilla, sus precios ruinosos en los mercados extranjeros, la pérdida de otras cosechas y la absorción de dinero para cubrir las pesadas imposiciones del Gobierno, cuyos envíos se han ido haciendo sucesivamente por correo, han agotado profundamente los recursos de la isla y empobrecido a los habitantes, de tal forma que ha prevalecido una paralización lamentable de los negocios a lo largo de este año hasta los dos últimos meses, cuando se repuso, en cierta medida, debido al incremento del precio de la cochinilla.

IMPORTACIONES

Procedentes de:	1874			1875			1876		
	£	Chel.	Pen.	£	Chel.	Pen.	£	Chel.	Pen.
Gran Bretaña....	7.175	15	0	6.526	6	6	5.371	14	0
Francia	4.195	14	0	3.918	0	0	2.996	14	4
España y las colonias	3.942	12	7	3.074	12	9	3.876	0	0
Total	15.314	1	7	13.518	19	3	12.244	8	4

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

EXPORTACIONES

Con destino a:	1874			1875			1876		
	£	Chel.	Pen.	£	Chel.	Pen.	£	Chel.	Pen.
Gran Bretaña....	12.358	9	4	8.835	9	6	8.452	3	4
Francia.....	21.931	4	7	10.717	2	0	4.624	0	0
España y las colonias	7.167	11	6	4.252	0	0	1.242	11	4
Total.....	41.457	5	5	23.804	11	6	14.318	14	8

Con respecto a los embarques de cochinilla a Gran Bretaña y Francia durante el presente año, ha habido un incremento favorable para Gran Bretaña, habiéndolo sido para Francia los dos años anteriores, debido a los mejores resultados obtenidos por las ventas efectuadas en aquel mercado, envíos estos que los comerciantes de aquí hacen con letras, reduciéndose, pues, el comercio marítimo de barcos británicos hacia esta isla.

EMBARQUES DE COCHINILLA

	Libras
Gran Bretaña	114.708
Francia	61.813
Incremento hacia Gran Bretaña	52.895

Desde mi informe de 1875, cuando los habitantes estaban poco decididos a probar el cultivo del tabaco, se ha producido un cambio de esa resistencia sobre la base de su mejor aceptación por el gobierno español, las ventas al mismo y la probabilidad de que encuentre otros mercados, por lo que varios propietarios de tierras lo han cultivado, en pequeña escala, a modo de prueba. Si llegara a triunfar (de lo que no tengo la menor duda, a juzgar por mi experiencia personal), contribuiría en buena medida a un incremento comercial.

Resultados del tráfico de buques británicos en la isla de Lanzarote en el año 1876

Comercio directo en embarcaciones británicas desde y hacia Gran Bretaña y las colonias británicas:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ENTRADOS

Núm. total de Buques			Totales de Tonelaje			Núm. total de tripulaciones	Valor total de la carga		
Con carga	En lastre	Total	Con carga	En lastre	Total		£	Chel.	Pen.
19	—	19	8.633	—	8.633	398	5.371	14	0

DESPACHADOS

Núm. total de Buques			Totales de Tonelaje			Núm. total de tripulaciones	Valor total de la carga		
Con carga	En lastre	Total	Con carga	En lastre	Total		£	Chel.	Pen.
17	2	19	8.065	568	8.633	398	3.452	3	4

Resultados del tráfico de buques británicos y extranjeros en la isla de Lanzarote en el año 1876

ENTRADOS

Nacionalidad de los Buques	Con carga			En lastre			Total			Valor de la carga facturada		
	Buques	Tonel.	Trip.	Buques	Tonel.	Trip.	Buques	Tonel.	Trip.	£	Chel.	Pen.
Británica	19	8.633	398	—	—	—	19	8.633	398	5.371	14	0
Española	18	1.882	156	2	153	14	20	2.035	170	3.876	0	0
Francesa.....	14	5.286	337	1	318	24	15	5.604	361	2.996	14	4
Alemana	1	210	7	—	—	—	1	210	7	881	0	0
Italiana.....	2	978	26	—	—	—	2	978	26	73	5	0
Total.....	54	16.989	924	3	471	38	57	17.460	962	13.198	13	4

DESPACHADOS

Nacionalidad de los Buques	Con carga			En lastre			Total			Valor de la factura de los cargam.		
	Buques	Tonel.	Trip.	Buques	Tonel.	Trip.	Buques	Tonel.	Trip.	£	Chel.	Pen.
Británica	17	8.065	368	2	568	30	19	8.633	398	8.452	3	4
Española	14	1.396	122	6	639	48	20	2.035	170	2.102	0	0
Francesa.....	15	5.604	361	—	—	—	15	5.604	361	4.624	0	0

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Nacionalidad de los Buques	Con carga			En lastre			Total			Valor de la factura de los cargam.		
	Buques	Tonel.	Trip.	Buques	Tonel.	Trip.	Buques	Tonel.	Trip.	£	Chel.	Pen.
Alemana	1	210	7	—	—	—	1	210	7	1.242	11	4
Italiana.....	2	978	26	—	—	—	2	978	26	(*)	—	—
Total.....	49	16.253	884	8	1.207	78	57	17.460	962	16.420	14	8

(*) En tránsito hacia Montevideo.

Resultados del tráfico de buques extranjeros dedicados al comercio directo e indirecto en la isla de Lanzarote en el año 1876

ENTRADOS

Nacionalidad de las Embarcaciones	Comercio directo		Comercio indirecto		Total	
	Embar-caciones	Toneladas	Embar caciones	Toneladas	Embar caciones	Toneladas
Española.....	11	1.013	9	1.022	20	2.035
Francesa.....	15	5.604	—	—	15	5.604
Alemana.....	1	210	—	—	1	210
Italiana.....	—	—	2	978	2	978
Total.....	27	6.827	11	2.000	38	8.827

DESPACHADOS

Nacionalidad de las Embarcaciones	Comercio directo		Comercio indirecto		Total	
	Embar-caciones	Toneladas	Embar caciones	Toneladas	Embar caciones	Toneladas
Española.....	12	1.112	8	928	20	2.035
Francesa.....	15	5.604	—	—	15	5.604
Alemana.....	1	210	—	—	1	210
Italiana.....	—	—	2	978	2	978
Total.....	28	6.926	10	1.901	38	8.827

Lanzarote, 8 de enero de 1877.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEL CONSUL EN FUNCIONES EDWARDS SOBRE EL COMERCIO DE LA ISLA DE TENERIFE DURANTE EL AÑO 1876.

Las siguientes embarcaciones extranjeras arribaron y partieron de este puerto de Santa Cruz de Tenerife en el año:

Nacionalidad	Núm. de barcos	Tonelaje	Tripulación
Española	103	21.162	1.627
Francesa	66	56.459	1.889
Alemana	17	12.403	426
Estadounidense	27	6.641	556
Portuguesa	12	1.700	102
Italiana	1	459	26
Holandesa	1	154	6
Total	227	98.978	4.632

24 embarcaciones españolas con 7.582 toneladas y 720 tripulantes, fueron los vapores correos que navegaron desde y hacia Cádiz 24 veces.

15 barcos franceses, con 8.009 toneladas y 356 tripulantes, representaron las escalas periódicas de las líneas de vapores entre Marsella y Marruecos.

29 barcos franceses, con 39.749 toneladas y 1.194 tripulantes, fueron las escalas periódicas de los vapores de la Compañía Chargeurs Réunis que navegan entre El Havre y Sudamérica.

11 barcos alemanes, con 11.177 toneladas y 378 tripulantes, representaron las escalas de la línea de vapores Hosmos entre Hamburgo y Sudamérica.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

20 barcos americanos, con 3.775 toneladas y 482 tripulantes, fueron los barcos que hicieron escala aquí para tomar provisiones frescas y agua.

AGRICULTURA

Desde mi último informe la cochinilla ha vuelto a convertirse en una producción y exportación rentable. La acusada disminución de existencias y de embarques durante los últimos meses ha hecho incrementar el valor y fomentar la especulación en todos los mercados europeos y americanos, y el clima desfavorable de principios de invierno, que destruyó una cantidad considerable del insecto mientras éste seguía en las plantas, hizo que disminuyera la cosecha y aumentara su demanda. Este repentino retorno de la prosperidad puede, sin embargo, ser una desventaja si los cultivadores, que no están convencidos de que la cochinilla pueda llegar a su fin tan rápidamente como comenzó, incrementaran su producción hasta el extremo que alcanzó hace unos años, cuando la cantidad enviada al mercado superó con creces la capacidad de consumo. No obstante, el alto coste del cultivo, así como los riesgos de destrucción por el clima desfavorable, pueden impedir cualquier incremento grande de la producción, al estar los propietarios de tierras, por regla general, endeudados e incapacitados para obtener adelantos de dinero en efectivo.

El cultivo de tabaco persiste hasta cierto punto, a pesar de las esperanzas suscitadas por el aumento del valor de la cochinilla, pero aún no se ha convertido en un artículo de exportación regular. Este año hubo una abundante vendimia y, en consecuencia, una caída de los precios del vino, especialmente de los de calidad corriente, principalmente dedicados al consumo doméstico. Las exportaciones descendieron en relación con los años anteriores, se supone que debido a que los productos de otros países con nombres más de moda que Tenerife resultan más económicos y los prefieren en el mercado londinense y en otros.

Se produjeron las cantidades habituales de papas y cebollas, y en primavera se efectuaron los embarques normales hacia las Antillas.

La cantidad de seda que se produjo en el distrito de La Orotava se embarcó hacia Francia y España.

COMERCIO

El comercio se puede calificar de todo menos de próspero en 1876. Las suspensiones de pago y las quiebras, así como los rumores que cir-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

cularon con respecto a las empresas que, por otra parte, capearon el temporal, empeoraron el estado crítico de los negocios, provocado por la competencia por hacerse con el pequeño comercio que quedaba. Sin embargo, la prosperidad de la cochinilla y un resurgimiento de la confianza hacia fin de año mejoraron la situación, y el año concluyó con perspectivas más brillantes. Adjunto un informe sobre los embarques de cochinilla de todas las islas comprendidos entre el 1 de julio de 1875 y el 30 de junio de 1876, con una relación comparativa al pie de los embarques de los años anteriores. La información la he obtenido de fuentes privadas, pues el Gobierno no ha publicado estadísticas.

OBRAS PUBLICAS

Se ha notado poco o ningún progreso este año, con la excepción de la prolongación del muelle del Puerto de La Orotava. Los nuevos almacenes de carbón y el malecón que han sido construidos por una empresa inglesa en Santa Cruz, aunque haya sido una empresa privada, pueden englobarse en este apartado, puesto que cuando se hayan acabado servirán para introducir mejoras para el abastecimiento de carbón a los buques en este puerto.

EMIGRACION

Ha continuado la emigración a Venezuela durante todo el año, pero parece que ha habido una tendencia a disminuir durante los últimos meses.

INFORME de la cochinilla embarcada de las Islas Canarias durante el año, comenzando el 1 de julio de 1875 y terminando el 30 de junio de 1876

Embarcados desde los puertos de:	Con destino a:						Totales
	Inglaterra Libras	Francia Libras	España Libras	Alemania Libras	EE.UU. Libras	Marruecos Libras	Libras
Tenerife	1.287.255	716.099	68.138	74.051	36.362	9.093	2.190.998
Gran Canaria.....	1.861.697	487.477	74.097	—	343.664	14.752	2.781.687
La Palma	94.076	67.621	—	—	—	330	162.027
Lanzarote	92.980	107.183	9.821	28.510	—	—	238.494
Total	3.336.008	1.378.380	152.056	102.561	380.026	24.175	5.373.206

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Estudio comparativo de la cochinilla embarcada de las Islas Canarias:

	Del 1 de julio de 1873 al 30 de junio de 1874 Libras	Del 1 de julio de 1874 al 30 de junio de 1875 Libras	Del 1 de julio de 1875 al 30 de junio de 1876 Libras
A Inglaterra ...	3.156.586	3.742.781	3.336.005
Francia	1.484.381	1.953.039	1.378.380
España.....	215.545	155.704	152.056
EE.UU.....	181.770	189.081	380.026
Alemania....	44.738	14.852	102.561
Marruecos...	5.725	18.382	24.175
Total ...	5.088.745	6.073.839	5.373.206

Santa Cruz de Tenerife, 23 de marzo de 1877.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEL CONSUL DUNDAS SOBRE LA MISERIA EN LAS ISLAS CANARIAS (1878)

Lamento tener que informar sobre las crecientes condiciones de gran penuria reinantes en estas islas durante los últimos meses y sobre todo en dos de ellas: Lanzarote y Fuerteventura.

La lluvia esperada por los habitantes, y que suele caer desde octubre o noviembre hasta abril de cada año, ha sido muy escasa en los últimos cuatro años, con el resultado de una cosecha parcial o totalmente, mala de la que dependen para vivir, culminando este año con una estación completamente seca en las precitadas islas, con la excepción de unas lloviznas parciales y fugaces. Este año, pues, junto con los cuatro anteriores de malas cosechas, ha reducido a los habitantes a unas condiciones no sólo de escasez sino de ruina, y casi podíamos decir de hambre; de hecho, morirían de hambre si se quedasen en sus casas. Muchos municipios están sin agua, y otros tienen lo mínimo para las necesidades del consumo de la población residente durante dos o tres meses. Me han informado que en los años 1840, 1844 y 1850 había mucha miseria en Lanzarote por la misma razón, pero entonces había suficiente abastecimiento de agua, además de paja y pasto para los animales. Ahora no hay ni la una ni lo otro, y ya se teme que incluso se debe sacrificar a gran parte de los camellos —una calamidad que será soportada sobre todo por las personas que los utilizan para arar, etc. Gran parte de las reses de estas zonas de miseria se han traído a esta isla y se han vendido a una cuarta parte, o incluso menos, de su valor real. A juzgar por su aspecto a su llegada aquí, la situación de las islas tiene que ser, sin duda, de la más completa miseria. Centenares de nativos han abandonado sus hogares

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

en busca de alivio, primero con destino a esta isla, y después emigran a Cuba, Buenos Aires y Montevideo, con ayuda de los fondos procedentes de las suscripciones abiertas a tal fin, mientras que otros han buscado trabajo aquí y en las otras islas. La tierra de aquellas islas es de una riqueza y fertilidad extraordinarias, y en años buenos hay cosechas de tanta abundancia que darían de comer durante seis años, y eso que muchos años se exportan grandes cantidades de trigo y cebada a esta isla, La Palma, y frecuentemente a España.

En Gran Canaria y Tenerife la miseria ni es tan marcada ni tan generalmente sentida, pero la situación de sequía prolongada ya ha tenido serias repercusiones. La última temporada ha sido de lluvias mínimas en las dos islas. Ha habido malas cosechas en algunas zonas, en otras escasas, y en el sur de la isla hay mucha miseria y penuria. Los sueldos son incluso inferiores a los normales y, además, los trabajadores agrícolas, a los que la nula rentabilidad o la imposibilidad de cultivar la tierra bajo las actuales circunstancias había dejado sin empleo, no pueden encontrar otra cosa que hacer. Los artículos básicos han subido muy por encima de su precio normal y el agua no abunda, y todo esto sucede cuando aún no ha empezado el largo y caluroso verano, lo cual no augura nada bueno para el futuro. En la presente época del año, hay pocas esperanzas de que la situación actual pueda mejorarse y si el próximo otoño e invierno transcurren sin lluvias —lluvias en abundancia— la situación actual de catástrofe alcanzará unas proporciones que no se puede contemplar con indiferencia.

Lo hecho hasta ahora no ha sido suficiente para remediar todos estos males. Se han abierto suscripciones, en su mayor parte por iniciativa privada, pero en general las medidas adoptadas no se han caracterizado por la energía que semejante crisis requiere. Aunque tardíamente, se ha buscado trabajo para los necesitados, pero todo se hace con una dejadez que ofrece pocas garantías para que la gente permanezca aquí e intenten aguantar la mala racha; por lo tanto, es lógico que, cuando encuentren los medios o la oportunidad, busquen su propia solución al problema emigrando. La emigración puede ser la solución definitiva a la presente situación de miseria, por muy poco loable o conveniente que se pueda considerar tal remedio por parte de las personas cuyo deber es velar por el bienestar de esta pobre gente y promover la prosperidad de las islas. Evidentemente trae pocas molestias y no produce ninguna angustia. Si tenemos en cuenta que ha habido bastantes avisos de semejantes catástrofes, uno no puede menos que preguntarse por qué no se ha hecho ningún esfuerzo encaminado a disminuir la penuria producida por tales si-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

tuaciones. Estas condiciones no se han presentado de la noche a la mañana, sin aviso, sino de forma paulatina y notoria. Las poblaciones de estas islas son totalmente agrícolas, hecho que puede repercutir aún más en la dimensión de la penuria, y a su vez en la ruina de la prosperidad de las islas; no hay industria y cuando su única fuente de ingresos falla, no tienen otra manera de ganarse la vida. No cabe duda de que la causa mayor y principal de esta escasez de lluvias que han ido decreciendo en cantidad a lo largo de los años en todas las islas, según mis informes, es la falta de árboles, sobre todo de bosques en las montañas, las cuales están desprovistas de vegetación o casi sin ella, después de haber sufrido varias talas de árboles. La destrucción de los bosques es, en gran medida, culpa de las propias personas, y se deben adoptar medidas eficaces que se pueden ejercer con rigor para preservar los restantes bosques, para controlar las necesarias talas y remediar la situación con una repoblación de las zonas devastadas. Esto, por supuesto, supone tiempo e interés; y me parece que en este momento no recibe la debida consideración un asunto de tanta importancia que repercute en el futuro progreso de estas islas. Otra supuesta causa del empobrecimiento de la población es el sistema de impuestos, que en lugar de haberse reducido aumenta cada vez más, y el Gobierno de España sigue exigiendo el pago de estas tasas como si se tratase de unas islas en condiciones de boyante prosperidad. Se solicitó que los cereales entrasen en los puertos sin gravámenes, dadas las circunstancias actuales, y se concedió siempre y cuando esta exención deseada se devolviese en el futuro. La exención sujeta a estas condiciones fue rechazada por las autoridades de aquí. Sin embargo, se ha concedido un año de demora en el pago de la contribución rústica e industrial en el caso de Lanzarote y Fuerteventura. Esto supone, sin duda, un elemento de alivio, momentáneo; no obstante, deja al contribuyente con una deuda enorme. No se puede esperar que las islas se recuperen enseguida de semejante situación de miseria, y si el año que viene los propietarios tienen que pagar las contribuciones de dos años, los tributos, junto con los costes incrementados de la agricultura, supondrán una carga no inferior al 56 por ciento. Esta situación no supone sino un estímulo para que abandonen la tierra y se dirijan a otra parte. No se han reducido o abolido los impuestos sobre la sal, de gran uso, los del trigo ni los de los artículos básicos de consumo, y los pobres salen de sus casas a cientos. Si la situación sigue así, no sólo los pobres sino todos nosotros tendremos que salir para evitar el morirnos de inanición, y no puedo asegurar que esta afirmación literal sea exagerada. Aparte, se ha dado una subvención destinada a la construcción de carreteras en

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

algunas de las islas, por un valor de 20.000 dólares, produciendo así una nueva fuente de empleo. Debo confesar, sin embargo, que esta gente hambrienta muestra una desidia total por el trabajo y una mayor disposición a comer pan de la caridad siempre que se le suministre y, si no, a mendigar de puerta en puerta. No sé si esta situación será el resultado de su disposición natural o si se encuentran presos de una desmoralización total por las desgracias tan enormes que les han ocurrido, ya que mi experiencia aquí es de pocos años. Otra causa posible de la presente situación catastrófica se puede hallar en la naturaleza poco previsora de la gente que, a mi parecer, sigue el lema de no mirar al futuro sino vivir con el mínimo día a día.

Para acabar con este relato de las desgracias que han acaecido sobre esta región, no hace mucho que vi un informe sobre las consecuencias de unos vientos violentos que habían asolado la isla de Lanzarote a finales de abril, y que destruyeron gran parte de las viñas que prometían dar una excelente cosecha.

Debo añadir que las únicas islas que se han visto favorecidas por las lluvias, y por lo tanto, de las cuales se puede esperar las mismas cosechas de siempre, son las islas de El Hierro, La Palma y La Gomera, pero no podría afirmar que gozan de ventajas naturales de situación o clima, en comparación con sus islas vecinas, para explicar esta diferencia en sus fortunas.

Tenerife, 20 de mayo de 1878.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEL CONSUL DUNDAS SOBRE LA PESCA EN LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1877.

Nunca se ha conseguido exportar cantidades importantes de bacalao o de otro pescado salado de estas islas. Una explicación puede ser, en primer lugar, la mala preparación e imperfecto salado que recibe el pescado, lo cual impide su rápida venta; y segundo, porque parece que se ha hecho poco esfuerzo hasta ahora para desarrollar esta rama de la industria. El bacalao se importa en pequeñas cantidades en la isla de Gran Canaria ya que, a consecuencia de los precios más altos que se piden por él, encuentra poca venta en estas islas, pese a ser de calidad superior al pescado local; no me cabe duda que ello se debe principalmente al mejor proceso de salazón, ya que realmente, por lo que a la calidad del pescado se refiere, las pesquerías de aquí son tan buenas o mejores que las de Terranova. La exportación de bacalao se lleva a cabo desde la isla de Gran Canaria con un destino casi único: Cuba. Las cantidades medias son de 90 toneladas por año y se exporta en salazón. Se han hecho intentos de exportarlo a otros países pero su salado defectuoso hasta ahora ha impedido el éxito en este campo.

Todo el pescado que se exporta desde Gran Canaria se sala previamente. No se ha establecido hasta la fecha ninguna pesquería en Santa Cruz la Pequeña y, según mis informaciones, no se exporta pescado desde allí, así que es imposible constatar bajo qué condiciones se exportará el pescado desde esta nueva base española si de hecho se convirtiese en realidad algún día. Me han informado que existen serias dificultades para tal proyecto y es dudoso que se lleve a cabo por españoles. Pero hay grandes posibilidades de que el pescado fresco se exporte en el futuro

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

desde estas islas y en cantidades considerables. Una compañía francesa de Marsella acaba de suscribir un contrato con los patrones de los buques de pesca de aquí por el cual la compañía recibirá tanto pescado como pueda recoger o que ellos puedan suministrar.

Los barcos de pesca faenan casi todo el año; sin embargo, la mejor estación es durante los meses de invierno, es decir desde septiembre u octubre hasta finales de marzo, cuando el pescado se encuentra en grandes cantidades y en óptimas condiciones. Hay un mes del verano — junio— en el que el pescado abunda, o para precisar más, la segunda quincena del mes. El Sr. Topham, viceconsúl en Lanzarote, me informa que la temporada de pesca en la costa empieza a mediados o finales de abril y continúa hasta agosto o septiembre, y a veces hasta más tarde. Como él habla de «costa» y este informe no coincide con la «temporada» en Gran Canaria y La Palma, deduzco que se está refiriendo a la mejor época de pesca en la costa africana o de Marruecos, y no a esta zona costera inmediata.

El tipo de embarcación utilizado para esta tarea antes era mayormente la gavia y ahora suelen ser goletas de popa a proa, que varían en capacidad entre las 25 y 50 toneladas, aunque el tamaño que me han citado en Gran Canaria es de 20 a 35 toneladas. Llevan tripulaciones de 18 y 20 a 30 ó 40 hombres y jóvenes, y están provistas de dos, tres o cuatro lanchas. No se utilizan redes sino anzuelos. Aparte de los distintos tipos de anzuelos y cordeles, llevan cañas o palos de hasta cinco o seis pies de largo, al final de los cuales hay unos seis pies de cuerda preparada con varios anzuelos toscos colocados a cierta distancia uno del otro. Estos anzuelos se arrastran por la superficie del agua. Es un arte de pesca que llena las bodegas rápidamente. Se guían por las estrellas o por el sol, ya que desconocen la brújula o la tratan con cierto desdén, y no raras veces por utilizar unos métodos tan primitivos se pasan de su lugar de destino en el viaje de vuelta a su isla. Las tripulaciones, en su mayoría compuestas por muchachos, no perciben ningún sueldo, sino que tienen una participación en las ganancias, y hay una regla estricta a bordo que todos obedecen y es la de que nadie recibirá su almuerzo o cena hasta que se haya acabado la faena del salado de ese día. El número total de embarcaciones que componen la flota pesquera en estas islas se calcula en unas 20, de las cuales 14 pertenecen a la isla de Gran Canaria, y el resto a La Palma, Fuerteventura y Lanzarote.

Como la pesca siempre varía según las circunstancias es algo difícil dar un promedio fiable. Ocurre a menudo que una embarcación tiene que faenar durante varias semanas antes de tener un cargamento sufi-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ciente; sin embargo, hay otros momentos —me aseguran— en que basta muy poco tiempo para que se llenen las bodegas. Además, al calcular la cantidad de pescado cogido y el tiempo empleado para su captura, hay que tener en cuenta los medios rudimentarios utilizados; si utilizasen redes, seguramente la cantidad sería mucho mayor en un espacio de tiempo más corto, aunque supongo que la destrucción general sería mucho más importante también. Según las palabras de uno de los patrones de estas goletas bajo contrato con la compañía francesa anteriormente señalada, cuatro barcos que faenasen bajo condiciones favorables podrían suministrar más pescado fresco de lo que se podría cargar en un barco de vapor. En términos generales, se puede decir que se tardaría tres días en cargar un barco de 40 toneladas. Otros calculan la cantidad capturada por embarcación y día entre 15 y 30 quintales de 200 libras cada uno. Sin embargo, hay días en que capturan hasta 50 quintales y otros en que ni siquiera cogen 10 quintales. Hay innumerables casos en los que las embarcaciones de 30 toneladas se llenan en dos días al encontrarse con un banco de peces atraído por su cebo o espantados por otras embarcaciones.

Es igualmente difícil hacer un cálculo correcto del peso del pescado, que varía enormemente. Basta decir, a efectos prácticos, que la mayoría oscila entre las 15 y las 65 libras y que los que representan la mayor proporción pesan de 20 a 30 libras. Los pescados muy pequeños se rechazan, y tampoco suelen tener gran aceptación los pescados muy grandes. Los bancos pesqueros se encuentran en la parte sur de la isla de Gran Canaria y a la misma latitud en la costa africana, desde el paralelo 15° al 32° ó 33° de latitud norte por la costa noroeste de Africa. La cantidad anual capturada se calcula entre unas 5.000 y 8.000 toneladas.

COMENTARIOS

Las empresas pesqueras han suscitado gran interés últimamente y, si se administran bien, podrían convertirse en una fuente de considerable riqueza —quizás, la mayor fuente de riqueza de estas islas por sus reservas. Se ha comentado que el pescado es, en general, de una calidad inferior al de Escocia o al de la América del Norte británica, pero quizás esto se deba a su imperfecta y descuidada salazón. El capitán Glass consideró el pescado de aquí en todos los aspectos igual en calidad al pescado de Terranova, estimando que el conjunto de todas las circunstancias combinadas —abundancia, calidad y temperatura estable del clima— hace

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

que fuera el mejor pescado del mundo, una opinión sostenida por otros que recientemente han estudiado el tema. Con respecto a su abundancia, hay un americano, el Sr. Edward Belknap, que después de estar aquí hace unos años y de haber profundizado en el asunto, declaró que había más pescado en las aguas entre las islas de Lanzarote y La Graciosa que en todas las costas de Terranova. Monsieur Berthelot, el anterior cónsul francés de esta isla, en un trabajo suyo comparó las aguas de aquí con la zona pesquera de Terranova. Tras una serie de cálculos complicados, resultado de datos reales, extrajo la conclusión de que la cantidad de pescado apresado por un hombre en Canarias era equivalente a la cantidad cogida por veintiséis hombres en Terranova. Todo parece demostrar, por tanto, que la cantidad apresada es enorme y que las reservas son inagotables. Pese a ello, ni los pescadores locales ni la comunidad comercial de las islas han intentado sacar provecho de esta enorme fuente de riqueza y se limitan casi exclusivamente a cubrir las necesidades del consumo local. Los bancos mayores de pesca se encuentran en las aguas entre la isla de Fuerteventura y Cabo Blanco. Las embarcaciones salen a faenar hasta Cabo Blanco y algunas veces las mayores llegan cerca de Cabo Verde. El proceso del salado se lleva a cabo a bordo de los buques.

En 1864 se inauguró una compañía española que obtuvo permiso del Gobierno para la pesca a gran escala. Se contrató a un inglés para controlar la empresa y éste trajo consigo varios empleados inteligentes de Inglaterra y de Escocia. Se enviaron algunos barriles de pescado salado y en conserva a España que tuvieron una gran aceptación. Sin embargo, la muerte del fundador poco después, junto con la falta de liquidez hizo que la empresa se cerrase. Muchos de los cálculos y afirmaciones aquí reseñados están basados en los resultados obtenidos durante la época en la que esta empresa funcionaba.

No se debe suponer que el bacalao es el único pescado de esta zona pesquera. Constituye aproximadamente una cuarta o tercera parte de la pesca total, según la época. A continuación, detallamos los nombres de algunas de las variedades principales que se encuentran en mayor abundancia en esta zona.

Cherna o Cherne (*Perca Cernua*) parecido al bacalao y considerado superior en calidad al bacalao de Terranova.

Sama (*Serranus acutirostris*), muy común; un pescado grande, de excelente calidad, que se pesca en el brazo de mar que separa la isla de Gran Canaria de la costa de Africa.

Sama Dorada (*Dentex vulgaris*) Cuv. y Val.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Sama grande (*Chrysophrys Caeruleosticta*), raramente sobrepasa las 45 libras de peso.

Sama (*Dentex plosus* y el *Pagrus auriga*).

Corvina (*Cornua nigra*), Cuv. y Val.: Pesa entre 30 y 45 libras. Se encuentra en el canal entre el archipiélago de Canarias y la costa africana.

Bosinegro (*Pagrus vulgaris*), Cuv. y Val.

Abadejo (*Serranus fuscus*), de baja calidad.

Pez-rey (*Temnodon saltator*), con un peso medio de 20 libras; muy abundante en Fuerteventura.

Rubio (*Taega lineata*) Lann.

Hay otra especie de abadejo, que se llama en Lanzarote y Gran Canaria el Abriote, cuya carne tiene reputación de ser sabrosísima. Se encuentra en grandes cantidades en la costa africana y alcanza un gran tamaño con un peso de hasta 30 libras. Por último, hay un pescado que se llama localmente el Tasarte que se parece mucho al salmón en su sabor. Estas son las especies que se encuentran en mayor abundancia por los hombres que se dedican a esta faena.

Tenerife, 9 de agosto de 1878.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEL CONSUL DUNDAS SOBRE EL COMERCIO DE TENERIFE DURANTE EL AÑO 1878.

NAVEGACION Y MARINA MERCANTE (Ver Anexo I)

La cantidad global de embarques, tanto en tonelaje como en número presenta un incremento en comparación con el año anterior; pero se pone en duda si este incremento, más notable de tonelaje, puede tomarse como una prueba del aumento apreciable de los intereses comerciales.

Los resultados obtenidos por la flota británica son muy similares a los del año 1877, pero el gran número de vapores franceses de gran tonelaje con rumbo a las Antillas y a Sudamérica ha hecho que este puerto se convierta en un puerto de escala durante todas las épocas del año, como consecuencia de la gran cantidad de emigración a que ha dado lugar la miseria provocada por una sucesión de malas temporadas en las islas. Naturalmente, los buques no pasan por aquí sin aportar «algún granito de arena» en lo relacionado con cargamentos u otros. Pero el hecho de que el apaciguamiento gradual de la corriente de emigración haya motivado un descenso de esos buques más bien indica que, desde el punto de vista comercial, no ha llevado sino a un aumento temporal, principalmente de la marina mercante. Los vapores alemanes también han cobrado auge, nada insignificante con respecto a años anteriores, y asimismo algunos italianos han hecho escala. La mayor parte de los buques americanos que visitan las islas se dedican al comercio de ballenas y vienen durante los meses de invierno para refugiarse de las tormentas propias de esta estación, lo cual revela que las Azores y el Atlántico son un refugio menos atractivo que éste. Todos los veleros británicos, a excepción

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

de dos o tres, son carboneros que despachan en aduanas para volver a embarcar en lastre hacia los Estados Unidos y las Antillas, ya que los vapores no les dejan nada que recoger, en cuanto a fletes se refiere, y no se dispone de tanta cantidad de cochinilla, la exportación básica, como para completar cargamentos para este tipo de embarcaciones. Creo que los vapores nunca traen una carga completa a las islas, arriban y parten con cargamentos en tránsito hacia y desde la costa occidental de África y, del mismo modo, nunca se marchan de este lugar con una carga preparada exclusivamente de las islas.

EXPORTACIONES E IMPORTACIONES (Ver Anexos II al VI)

A pesar de cuatro pésimos años consecutivos, a cual peor, se podría decir que el comercio se ha mantenido. Es difícil formarse una opinión certera, y mucho menos detallada, sobre las actividades comerciales en estas islas, debido a la imposibilidad de obtener información fiable, si es que se consigue. No cabe duda de que ha decaído durante los últimos años, pero no es fácil determinar hasta qué punto. Si los valores oficiales se tomaran como una prueba, el comercio evidentemente ha quedado reducido hasta el mínimo en la última década; mientras que, por otra parte, si el tonelaje de los buques se considerara como una forma de medir las operaciones comerciales en las islas, entonces se podría llegar a la conclusión de que hubo un gran incremento durante este período de tiempo. La verdad es que ninguna de las dos apreciaciones es de mucho valor, puesto que las cifras oficiales no son del todo fiables y una mayor cantidad de tonelaje no implica necesariamente una mayor actividad comercial. Encuentro que en 1867 y en 1868 el valor que se dio para las importaciones fue de 58.105.950 y 62.201.700 reales, o 681.059 y 622.017 libras esterlinas respectivamente; así como las exportaciones correspondientes a esos dos años. El valor de las importaciones de 1878 se estima en 15.276.120 reales, o en 152.760 libras esterlinas aproximadamente, mientras que el de las exportaciones presenta la suma correspondiente, cifras que no guardan ninguna relación con las anteriores. De nuevo, si se compara el tonelaje del tráfico marítimo extranjero del año 1878 con el de 1868, descubriremos que el anterior duplica con creces las cifras de 1868, siendo estas últimas de 104.378 toneladas. Por tanto, hay una contradicción evidente. Pero yo soy de la opinión de que, teniendo en cuenta las exageraciones y los valores superiores de 1868, las omisiones y las valoraciones inferiores y las alteraciones que han venido sucedien-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

do desde aquel año, en 1878 el comercio ha decaído considerablemente en las islas a lo largo de los últimos diez años; pero, evidentemente, lo ha hecho hasta un límite, dado que el comercio en general no ha estado peor que en los años anteriores, lo cual, teniendo en cuenta que las condiciones de la isla no han sido nada favorables, puede considerarse una buena señal de que se haya alcanzado ese límite del declive. Las importaciones han sido satisfactorias hasta los años precedentes; y en cuanto a las exportaciones, hay razones para creer que ha habido un incremento.

Las cantidades de cochinilla, el único artículo de exportación de alguna importancia, se han incrementado de forma constante de un año para otro, y el año pasado se exportaron de las islas más de un millón de libras que en 1868, aunque los dos o tres últimos años presentan un descenso si los comparamos con los dos o tres años anteriores, lo que no tiene por qué sorprender a nadie teniendo en cuenta la miseria agrícola que ha prevalecido.

Por esta misma razón, se importó mucho maíz, principalmente de los Estados Unidos, quienes se llevaron, por tanto, los beneficios del cierre de los puertos marroquíes, de donde se solían obtener grandes cantidades. Los mercados británicos proporcionan la mayoría de las importaciones; Francia se coloca en segundo lugar, y luego se sitúan la Península y los Estados Unidos. Este último país abastece principalmente de granos, harina y madera, y hay muestras de que está tanteando el terreno para la introducción de artículos en conserva, tales como mantequilla, quesos, jamones y carnes en lata. Francia e Inglaterra contribuyen con el hierro y con los artículos de gres; de estos dos, Inglaterra es el más importante proveedor, pero hay un campo muy reducido para un mercado amplio de estas ramas debido a la falta de uso de maquinaria y al caso omiso que se le hace a los utensilios de labranza; las operaciones agrícolas se llevan a cabo de forma primitiva y haría falta una especie de pequeña revolución que les indujera a utilizar algunos aparatos modernos.

AGRICULTURA

Hay poco que decir sobre este tema, excepto que ha sufrido mucho, aunque afortunadamente las lluvias abundantes de finales de invierno han reactivado las perspectivas de esta rama de la industria. Sin embargo, en muchos casos la miseria causó tales estragos que he oído decir

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

que las tierras no podían sembrarse por falta de medios para obtener semillas. Una extensión importante de tierra se dedica ahora al cultivo del tabaco, sobre el que no hay nada que demuestre que no pudiera ser un éxito y convertirse en un nuevo y rentable complemento a los productos de las islas. Pero en demasiadas ocasiones se ha embarcado sin hacer el esfuerzo —o a lo sumo poco— de adquirir de antemano el conocimiento práctico necesario para su éxito. La necesidad de capital y la falta de paciencia también han contribuido a impedir su desarrollo. Con la cochinilla el cultivador puede hacer fortuna de repente, pero con el tabaco no ocurre lo mismo: tiene que esperar la entrada de capital y tener paciencia. Y en esto, como en otras muchas cosas, hay poco espíritu de empresa y energía. Ellos, en lugar de entregarse a la delicada producción del buen tabaco, lo cultivan despreocupadamente y, en lugar de perseguir un mercado, pretenden que éste les persiga a ellos y, en cualquier caso, están muy disgustados de comprobar que su tabaco es malo y de haber descubierto que con un tabaco de esa calidad no podrán competir con el que se ha tenido durante años en el mercado.

El suelo de las islas es muy fértil y produce en abundancia, pero el sistema de cultivo que se sigue no está calculado para desarrollar sus recursos al máximo. Cantidades importantes de papas, cebollas y demás se están cultivando para su exportación, principalmente para las Antillas.

COMENTARIOS GENERALES

La emigración, inducida por la miseria, ha sido muy grande, y se calcula que durante el año pasado unas 20.000 personas de todas las edades abandonaron las islas hacia La Habana y Sudamérica. Una razón que quizás deba tomarse en cuenta como justificación del hecho de que las islas, favorecidas por su clima y su suelo, no progresen como debieran, es —como he dicho— la falta de un espíritu de empresa (y, con toda certeza, les falta poner entusiasmo en su desarrollo) y una despreocupación absoluta de progresar con el resto del mundo, una necesidad o ventaja que parecen ignorar felizmente. Siempre y cuando se haga lo justo para que las cosas sigan marchando, hay un contento general que sería una virtud de una extraña calidad de no transformarse en casi un vicio. La población, totalmente agrícola, es pobre y sencilla, y sus necesidades y exigencias son las que se ajustan a personas con esta descripción. No son despilfarradores, pero hay una necesidad de energía y originalidad, sin duda debido, en gran medida, a la falta de educación, la cual brilla por

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

su ausencia. En posesión de muchas cualidades poco frecuentes —amabilidad, gentileza, sencillez, buen humor y paciencia— podrían, si la ocasión y los ánimos se los permitieran, mejorar su posición en el mundo. Parecen estar a punto de dar un paso hacia adelante a este respecto, y se trata del tendido de un cable, lo que supondría una ventaja inmensa para las islas que actualmente se encuentran casi totalmente al margen del resto del mundo. Un poco más de liberalidad de espíritu en lo relacionado con la cuarentena tampoco dejaría de aportar buenos resultados. Actualmente las normas de cuarentena se aplican con demasiada frecuencia con una total despreocupación hacia los poderes discrecionales y, no dudo al decirlo, de modo arbitrario, y se suele ser exigentes hasta más no poder. Con toda convicción aconsejo a los capitanes de cualquier buque, sin distinción de clases o descripciones, que si existe la más remota posibilidad de que vengan aquí, estén bien provistos en cuanto a certificados de sanidad se refiere. Sin uno de ellos deberá darse prisa en pasar; e incluso con éste, deberá estar preparado para llevarse disgustos. Durante el año se ha empleado algún dinero para carreteras y otras obras, pero siguen existiendo un gran campo para mejoras de este tipo. Es un hecho curioso que, a pesar del clima, el índice de mortalidad sea tan elevado como lo es en Londres y en otras grandes ciudades nacionales. Este dato sorprende a cualquiera, y más aún cuando nos fijamos en el físico de la clase campesina, que es excelente, y cuando descubrimos que tienen la ventaja de poseer un buen temperamento, que no son adictos a la bebida y que su alimentación es muy simple. Pero no es difícil indicar las verdaderas causas y no está más lejos el remedio, y es que, pese al físico y apariencia, carecen de una constitución resistente que ayuda e instiga las mencionadas causas.

En el apéndice número VII se encontrará una lista de los derechos arancelarios pagaderos sobre algunos de los principales artículos de importación.

Tenerife, 31 de julio de 1879.

ANEXO I.—CUADRO DE EMBARQUES

BUQUES BRITANICOS ENTRADOS

Con carga			En lastre			Total		
Buques	Tonelaje	Tripulac.	Buques	Tonelaje	Tripulac.	Buques	Tonelaje	Tripulac.
131	109.762	4.867	1	22	13	132	109.784	4.870

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

BUQUES BRITANICOS DESPACHADOS

Con carga			En lastre			Total		
Buques	Tonelaje	Tripulac.	Buques	Tonelaje	Tripulac.	Buques	Tonelaje	Tripulac.
115	105.589	4.718	16	3.785	142	131	109.374	4.860

BUQUES DE TODAS LAS NACIONALIDADES QUE ENTRARON EN 1878 Y 1877

Nacionalidad	1878			1877	
	Veleros	Vapores	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Británica	25	107	109.784	132	125.511
Austríaca	2	—	671	—	—
Belga	—	1	623	—	—
Danesa	1	—	99	1	373
Holandesa	1	—	145	—	—
Francesa	9	76	99.464	69	70.991
Alemana	13	24	33.242	17	16.803
Griega	2	—	518	1	239
Italiana	—	2	2.104	4	2.332
Noruega	1	—	364	3	2.106
Portuguesa	10	—	1.600	12	1.876
Rusa	1	—	267	—	—
Sueca	1	—	173	—	—
Española	60	52	39.463	138	38.473
Estados Unidos	17	—	3.142	26	6.320
Total	143	262	291.659	403	265.024

COMERCIO DE CABOTAJE

Buques	Tonelaje	Tripulación
994	129.140	10.206

Estos números no deben considerarse del todo representativos de los buques, y otras embarcaciones relacionadas con el comercio de cabotaje, puesto que, naturalmente, cada buque entra muchas veces en el curso de un año. Si se dividieran entre cuatro, creo que daría una idea más exacta del volumen actual que mantiene el comercio de cabotaje.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO II.—CUADRO DE EXPORTACIONES, 1878

Descripción del artículo	Cantidad				Valor		
	Galones	Toneladas	Quintales	Libras	£	Chel.	Pen.
Barrilla	—	—	—	58.436	108	4	2
Cascarilla	—	—	—	161.500	1.495	7	6
Cochinilla	—	—	—	1.851.853	183.562	5	10
Piedras de filtro* ..	—	—	—	2.812.167	2.601	15	0
Productos hortícolas (cebollas, patatas, ajos).....	—	1.685	9		9.535	5	0
Nueces (Peladas) ...	—	—	—	133.810	3.717	0	0
Orchilla	—	—	—	71.307	1.320	10	0
Guisantes, judías, etc	—	53	14	—	625	0	10
Seda (hilada, capullo)	—	—	—	9.443	3.355	9	2
Licores fuertes	18.624	—	—	—	1.095	0	0
Tabaco	—	—	—	354.640	16.063	10	10
Vino.....	35.059	—	—	—	3.353	15	0
Artículos diversos ..	—	392	10	—	7.917	16	8
Total	53.683	2.131	13	5.453.156	234.751	0	0

* Con un promedio de unas 150 libras de peso cada una.

ANEXO III.—CUADRO DE IMPORTACIONES, 1878

Descripción del artículo	Cantidad				Valor		
	Galones	Toneladas	Quintales	Libras	£	Chel.	Pen.
Carbón	—	5.641	0	—	6.592	5	0
Café.....	—	—	—	52.906	1.647	6	8
Cacao	—	—	—	13.754	489	9	2
Cereales.....	—	2.004	0	—	18.419	0	0
Harina.....	—	905	0	—	9.626	7	6
Lino.....	—	—	—	55.546	1.378	11	8
Guano	—	501	0	—	4.647	10	0
Cucro.....	—	—	—	111.188	8.271	17	6
Metales	—	124	4	—	2.109	10	0
Aceite	69.596	—	—	—	5.859	6	8
Petróleo.....	71.655	—	—	—	2.504	1	8
Guisantes, judías, etc.....	—	504	10	—	3.868	11	8
Jabón.....	—	—	—	475.960	4.508	5	0

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Descripción del artículo	Cantidad				Valor		
	Galones	Toneladas	Quintales	Libras	£	Chel.	Pen.
Licores fuertes, licores aromáticos, etc..	237.648	—	—	—	11.233	14	2
Azúcar.....	—	302	14	—	9.779	13	4
Artículos textiles ...	—	—	—	293.791	29.402	2	6
Tabaco	—	—	—	140.685	5.299	4	2
*Madera**	—	—	—	—	*2.883*	*17*	*6*
Vino.....	105.686	—	—	—	3.170	6	8
Artículos diversos ..	—	757	0	—	27.101	18	4
Total	484.185	10.739	8	1.143.830	158.792	19	2

(*) La cantidad de cada artículo importado o exportado viene expresada en kilogramos. Calculando 1.000 kilos por 1.000 pies de superficie, la cantidad de madera importada ocuparía una superficie de 505.710 pies.

ANEXO IV.—CUADRO DE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES DESDE Y HACIA GRAN BRETAÑA Y LAS COLONIAS BRITANICAS

Descripción del artículo	Cantidad				Valor		
	Galones	Toneladas	Quintales	Libras	£	Chel.	Pen.
Carbón	—	5.641	0	—	6.592	5	0
Cacao	—	—	—	6.100	203	0	0
Cereales	—	174	10	—	1.748	0	0
Harina	—	3	0	—	31	0	0
Lino	—	—	—	*9.440*	*211*	*13*	*4*
Guano	—	498	0	—	4.635	0	0
Pieles	—	—	—	517	30	0	0
Guisantes, judías, etc.	—	16	7	—	137	14	2
Licores fuertes, aromáticos, etc.	1.709	—	—	—	154	5	0
Azúcar	—	26	2	—	762	11	8
Jabón	—	—	—	414.580	3.923	3	4
Madera*	—	—	—	—	82	0	0
Tabaco	—	—	—	*75.040*	*2.476*	*12*	*6*
Artículos textiles ..	—	—	—	240.427	22.703	15	10

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Descripción del artículo	Cantidad				Valor		
	Galones	Toneladas	Quintales	Libras	£	Chel.	Pen.
Vino	70	—	—	—	17	15	10
Metales	—	69	8	—	839	8	4
Artículos diversos .	—	101	15	—	6.031	3	4
Total	1.779	6.530	2	746.104	50.579	8	4

* Madera: 900 pies de superficie.

EXPORTACIONES A GRAN BRETAÑA Y LAS COLONIAS

Descripción del artículo	Cantidad				Valor		
	Galones	Toneladas	Quintales	Libras	£	Chel.	Pen.
Cochinilla	—	—	—	902.071	88.672	10	0
Cascarilla	—	—	—	160.783	1.488	14	2
Prod. hortícolas .	—	470	0	—	2.760	13	4
Nueces (peladas)	—	—	—	37.161	1.032	5	0
Orchilla	—	—	—	9.956	184	7	6
Tabaco	—	—	—	2.909	367	5	10
Vino	8.638	—	—	—	1.153	3	4
Artículos diversos	—	60	0	—	1.153	3	4
Total	8.638	530	0	1.112.880	96.812	2	6

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO V.—COCHINILLA EXPORTADA DE LAS ISLAS CANARIAS DEL 1 DE JULIO DE 1877 AL 30 DE JUNIO DE 1878

Embarcado de los Puertos de:	A Inglaterra		A Francia		A España		A Alemania		A América		A Marruecos		Totales	
	Sacos	Libras	Sacos	Libras	Sacos	Libras	Sacos	Libras	Sacos	Libras	Sacos	Libras	Sacos	Libras
Tenerife.....	5.800	919.672	5.214	824.878	224	36.063	1.159	191.712	191	36.168	34	4.557	12.622	2.013.050
Gran Canaria ..	12.062	2.227.616	2.129	384.861	648	117.531	86	16.574	2.251	415.754	68	10.637	17.244	3.172.973
La Palma.....	540	86.487	—	—	—	—	45	7.233	—	—	—	—	585	93.720
Lanzarote	—	—	805	128.146	17	2.300	37	6.617	—	—	—	—	859	137.063
Total.....	18.402	3.233.775	8.148	1.337.885	889	155.894	1.327	222.136	2.442	451.922	102	15.194	31.310	5.416.806

ESTUDIO COMPARATIVO DE LA COCHINILLA EXPORTADA DEL 1 DE JULIO DE 1876 AL 30 DE JUNIO DE 1878

Con destino a:	Del 1 de julio de 1876 al 30 de junio de 1877		Del 1 de julio de 1877 al 30 de junio de 1878	
	Sacos	Libras	Sacos	Libras
Inglaterra	12.744	2.243.595	18.402	3.233.775
Francia	6.856	1.093.110	8.148	1.337.885
España	562	110.372	889	155.894
Alemania	473	68.892	1.327	222.136
América	1.603	301.738	2.442	451.922
Marruecos	71	10.281	102	15.194
Total	22.409	3.827.988	31.310	5.416.806

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO VI.—COCHINILLA EXPORTADA DE LAS ISLAS CANARIAS DEL 1 DE JULIO DE 1878 AL 30 DE JUNIO DE 1879

Barcos de los Puertos de:	A Inglaterra		A Francia		A América		A Alemania		A España		Totales	
	Sacos	Libras	Sacos	Libras	Sacos	Libras	Sacos	Libras	Sacos	Libras	Sacos	Libras
Tenerife	6.642	1.098.736	3.682	578.371	274	54.196	898	138.534	166	26.001	11.662	1.895.838
Gran Canaria	10.724	1.932.635	2.207	412.804	1.820	339.161	702	124.746	407	69.875	15.860	2.879.221
La Palma.....	369	52.152	288	46.937	—	—	205	32.872	—	—	862	141.961
Lanzarote	—	—	765	127.987	—	—	—	—	—	—	765	127.987
Total	17.735	3.093.523	6.942	1.168.099	2.094	393.357	1.805	296.152	573	95.876	29.149	5.045.007

ESTUDIO COMPARATIVO DE LA COCHINILLA EXPORTADA DEL 1 DE JULIO DE 1877 AL 30 DE JUNIO DE 1879

Con destino a:	Del 1 de julio de 1877 al 30 de junio de 1878		Del 1 de julio de 1878 al 30 de junio de 1879	
	Sacos	Libras	Sacos	Libras
Inglaterra	18.402	3.233.775	17.735	3.093.523
Francia	8.148	1.337.885	6.942	1.166.099
América	2.442	451.922	2.094	393.357
Alemania	1.327	222.136	1.805	296.152
España	389	155.894	573	95.876
Marruecos	102	15.194	—	—
Total	31.310	5.416.806	29.149	5.045.007

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO VII.—IMPUESTOS SOBRE LOS ARTICULOS IMPORTADOS EN LAS ISLAS CANARIAS

TENERIFE

Artículos	Tarifa	
	Pesetas	Céntimos
1 por ciento del valor de la factura sobre todos los artículos.		
Derechos de aduanas sobre el tabaco:		
Puros Habanos ..... (Por libra)	1	00
Puros Manila ..... (Por libra)	0	75
Puros Virginia ..... (Por libra)	0	50
Rapé ..... (Por libra)	0	50
Rapé tosco ..... (Por libra)	0	37½
Tabaco Habano, en rama ..... (Por libra)	0	50
Tabaco Manila ..... (Por libra)	0	37½
Tabaco Virginia ..... (Por libra)	0	25
Cereales:		
Trigo ..... (Por 100 kilos)	3	00
Maíz ..... (Por 100 kilos)	2	25
Cebada ..... (Por 100 kilos)	2	25
Avena ..... (Por 100 kilos)	2	00
La harina de estos cereales pagan un importe adicional sobre los granos del 50 por ciento respectivamente.		
Impuestos municipales recuperados por el Gobierno.		
Azúcar común ..... (Por 100 kilos)	8	80
Azúcar refinada ..... (Por 100 kilos)	13	50
Pescado de bacalao ..... (Por 100 kilos)	3	00
Cacao ..... (Por 100 kilos)	16	00
Café ..... (Por 100 kilos)	27	00
Canela de Ceilán ..... (Por kilo)	0	80
Canela de China ..... (Por 100 kilos)	22	40
Pimienta ..... (Por 100 kilos)	22	40
Té ..... (Por kilo)	0	80
Derechos de puerta (fielato):		
Carne de vaca fresca ..... (Por kilo)	0	18
Carne de vaca salada ..... (Por kilo)	0	20
Cordero fresco ..... (Por kilo)	0	18
Cordero salado ..... (Por kilo)	0	20
Carne de cerdo salada ..... (Por kilo)	0	30
Aceite de oliva ..... (Por kilo)	0	20
Ron, licores fuertes y licores aromáticos ..... (Por grado en 100 litros)	1	25
Vinos ..... (Por 100 litros)	12	50
Vinagre, cerveza, sidra y vino tinto ..... (Por 100 litros)	6	25
Arroz, guisantes y la harina de éstos ..... (Por 100 kilos)	2	24

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos	Tarifa	
	Pesetas	Céntimos
Trigo y harina de trigo ..... (Por 100 kilos)	2	00
Cebada, centeno, maiz y sus harinas ..... (Por 100 kilos)	0	60
Demás granos y legumbres y la harina de éstos ..... (Por 100 kilos)	0	40
Sal..... (Por 90 kilos)	1	25
Cerillas de cera y de madera, en cajas de hasta 100 cerillas ..... (Por 12 cajas)	0	70
Mantequilla..... (Por 23 kilos)	10	00
Manteca de cerdo ..... (Por kilo)	0	25
Velas ..... (Por 11,5 kilos)	0	25
Jamón ..... (Por 23 kilos)	12	50
Queso ..... (Por 11,5 kilos)	0	50
Pescado (de mar) en escabeche ..... (Por kilo)	0	04
Barcos que pagan derechos de tonelaje por cada tonelada desembarcada	1	25

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEL CONSUL DUNDAS SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE LOS AÑOS 1879-80.

NAVEGACION Y MARINA MERCANTE

Si los resultados del tráfico marítimo son una prueba del progreso real de un país, entonces hay que admitir que el progreso de las islas no es ni rápido ni extenso, y que los hechos no ofrecen perspectivas halagüeñas al respecto.

Excluyendo los barcos de guerra y los dedicados al comercio de cabotaje y a la pesca, durante el año 1880, 427 buques mercantes de alta mar de todas las nacionalidades, con un tonelaje total de 383.333 toneladas, arribaron al Puerto de Santa Cruz, en Tenerife, frente a los 453 de 1879, aunque el tonelaje correspondiente a este año fue considerablemente inferior al de 1880. Si retrocedemos en el tiempo hasta el año 1877, vemos que en ese año 403 buques, con 265.028 toneladas aproximadamente, arribaron a este puerto, con lo que en cuatro años el porcentaje anual de embarques se ha incrementado en un 25 por ciento en número de buques y en 18.300 toneladas. Si lo analizamos con detenimiento, observamos que este incremento no es general, sino que se limita a una o, a lo sumo, a dos nacionalidades. Por tanto, el número de buques alemanes, italianos, portugueses e incluso españoles ha descendido de forma considerable, y por otra parte, el número de buques y tonelaje británicos y franceses se ha incrementado. Esto no indica que el comercio en las islas se esté desarrollando de manera satisfactoria, sino algo más: ¿por qué han desertado tantos clientes?

La suma total de buques mercantes de todas clases y nacionalidades

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

que visitaron el puerto a lo largo del pasado año asciende a 1.332 (una cantidad muy superior a la de todos los demás puertos de las islas juntos), con 417.258 toneladas. A esto hay que añadir los 34 buques de guerra, de los que 16 eran franceses, 8 holandeses y 1 británico, todos los 1.366 buques tripulados por un total de 27.259 hombres y chicos.

Durante el mismo período de tiempo, 14 vapores y un velero de Gran Bretaña visitaron La Orotava (situada al noroeste de la isla de Tenerife), y éstos también quedarían incluidos entre los buques que arribaron a los puertos de Santa Cruz, a su paso por aquí o bien de regreso a su destino. De los 462 buques, a excepción de los que se emplean para la industria costera o pesquera de la isla, 335 eran vapores y 127 veleros, de los cuales 156 vapores (casi la mitad) y 18 veleros eran británicos. Estos últimos, salvo alguna excepción, siempre traen en sus cargas carbón, y se dirigen de aquí en lastre hacia Canadá, Estados Unidos, las Antillas y cualquier otro lugar que busquen.

En cuanto a los vapores británicos, hay cuatro líneas que frecuentan los puertos de las islas: dos salen de Londres y dos de Liverpool. Las dos primeras hacen el recorrido entre Londres y las islas vía Madeira, y de regreso, vía Marruecos, Gibraltar y Lisboa. Los vapores que salen de Liverpool llevando el correo bajan por la costa occidental africana hasta Fernando Póo; estas líneas, además, últimamente han extendido sus operaciones hasta Hamburgo. Los vapores franceses que frecuentan las islas pertenecen a la *Compagnie Transatlantique* y a las líneas *Chargeurs Réunis;* varios buques de ambas compañías pasan por este puerto todos los meses, pero vienen por poco más que por pasajeros, o más correctamente hablando, por el tráfico de emigrantes a las Antillas y a Sudamérica, que no es poco importante. Pero las facilidades que se ofrecen para abandonar las islas pueden ser consideradas como un favor dudoso. Los vapores de la *Compagnie Transatlantique* parten de El Havre, pasando por Cádiz y luego por Santa Cruz, con destino a La Habana, Veracruz y Nueva Orleans; y desde Marsella, vía Barcelona, hasta aquí, para luego dirigirse hacia Puerto Rico, La Guaira y Costa Rica. Los barcos de *Chargeurs Réunis* navegan entre El Havre, Londres, Hamburgo, Bremen y Sudamérica (Brasil y Río de la Plata), pasando por aquí. Además, hay una tercera línea que pertenece a M. Paquet, que comercia entre Marsella y estas islas costeando Marruecos y recalando en Gibraltar. Los buques de guerra, especialmente los franceses, crean un negocio importante aquí, al reabastecerse de provisiones frescas y de carbón.

No hay que suponer que todos los barcos mercantes que entran traen consigo o se llevan algún cargamento. Una proporción no poco impor-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

tante de ellos, entre los que deben clasificarse los barcos americanos que son todos o casi todos balleneros, vienen con el propósito de abastecerse de provisiones, agua y carbón, y algunos pocos se presentan al encontrarse en apuros. Así lo hicieron noventa buques de los que entraron y salieron en 1880.

El comercio de exportación no es suficiente para que los barcos tengan este puerto como lugar de donde transportar mercancías, excepto quizás durante dos o tres meses del año, digamos que de mayo a julio, cuando podrían haber ofertas de cargamentos de cebollas o de papas. Durante el resto del año, el comercio está en manos de los vapores que visitan con regularidad las islas y no hay suficiente cantidad para satisfacer la carga de veleros. De los 335 vapores de todo tipo que arribaron a lo largo del año pasado, 115 se surtieron de carbón, a un promedio de 25 a 30 toneladas por hora.

Las normas de cuarentena suelen imponerse sin tener en cuenta para nada la palabra «discreción», a menudo exponiendo a los pasajeros a una serie de incomodidades e inconvenientes innecesarios. La ausencia de comunicaciones telegráficas son un obstáculo para los buques que pasan por aquí; Madeira y San Vicente poseen esta ventaja sobre las islas que, de tenerla, serían más frecuentadas por los buques en tránsito. El número total de pasajeros que pasaron por este puerto durante el año 1880 fue de 18.488, frente a los 16.000 y pico en 1879.

CABOTAJE Y PESCA

En el comercio de cabotaje y la industria pesquera de la isla operaron 905 buques durante el año 1880, con un tonelaje total de 33.925 toneladas. Este resultado, sin embargo, no debe tomarse como referencia del número de buques que en realidad existen, pues la cifra real es comparativamente pequeña, sino que refleja el número total de entradas de buques relacionados con estas ramas de la industria marítima que tuvieron lugar a lo largo del año. De los que se emplean en el cabotaje, 20, con un tonelaje total de 788 toneladas, pertenecen a la isla de Tenerife, y 15, con 680 toneladas, a Gran Canaria. Transportan productos, pasajeros y correspondencia entre las distintas islas, y los que arriban a este puerto traen productos nativos, tales como ganado, frutas, huevos, etc., para el consumo interior, así como otros productos de este tipo que se destinan para su exportación al extranjero a través de este puerto. Se trata de barcos tipo goleta longitudinal, que se construyen en las islas, en San-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ta Cruz de la Palma, que ocupa el primer lugar en la construcción naval. El menor de ellos arrastra 15 y el mayor hasta 80 toneladas; uno de los últimos viene costando de 1.000 a 1.200 [?]. Ultimamente ha habido discusión en torno al establecimiento de la comunicación a vapor entre las islas, que se podría hacer sin un desembolso desmesurado de capital. Los buques empleados en la pesca del salado llegan a 31, con un total de 913 toneladas, de los que 16 pertenecen a la isla de Gran Canaria y 15 a la de Lanzarote. Efectuan sus operaciones en la costa marroquí. Esta industria no ha adquirido la importancia que debiera, pero ha progresado algo en los últimos dos años, y todo parece indicar que se desarrolle aún más. Dado que el vicecónsul Miller facilita información a este respecto en su informe, no necesito extenderme más en este tema.

Puede que resulte interesante mencionar, en relación con el tráfico marítimo isleño, que hay varios veleros navegando fuera de las islas que han sido construidos aquí, entre los cuales merecen ser destacados los siguientes:

	Toneladas registradas
Construido en Santa Cruz, Tenerife	
«Victoria», bricbarca	527
Construidos en Santa Cruz de la Palma	
«Verdad» bricbarca	433
«Fama de Canarias», bricbarca	414
«María Luisa», bricbarca	260
«Triunfo», bricbarca	243
Construidos en Las Palmas, Gran Canaria	
«Gran Canaria», bricbarca	385
«Las Palmas», bergantín	206

Estos buques comercian normalmente con las Antillas.

EXPORTACIONES

Debido a la imposibilidad de conseguir estadísticas, es difícil dar información realmente válida relativa a la exportación y a la importación. Espero, no obstante, poderla proporcionar más adelante. La disminución extraordinaria de la exportación en 1879, en comparación con el año anterior, proporciona una comparación con el año 1880 que deja mucho que desear.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

El valor total oficial de las exportaciones en 1879 estuvo por debajo del valor del año anterior en 57.000 libras esterlinas. Confieso que soy totalmente incapaz de dar una explicación a este déficit, dado que 1878 fue el último de cuatro años malos. En 1879 hubo abundantes lluvias, comparado con los tres años anteriores. Creo que se puede pronosticar que 1880 no va a volver a presentar un déficit con respecto a 1879, aunque hay buenas razones para creer que las exportaciones no superarán las de ese año y que no se puede esperar que igualen a las de 1878. No hay casi ningún artículo de exportación de 1879 que no haya decaído de forma considerable por debajo de su correspondiente en 1878. Por otra parte, el valor oficial de las importaciones de 1879 no está por debajo del año anterior, sino que incluso podemos decir que es ligeramente superior a ése. El descenso, por tanto, en el comercio directo de exportación para 1879 se le puede atribuir sólo a las escasas cosechas, con lo que hay menos productos que exportar y, naturalmente, también el comercio de re-exportación se vería afectado, generando un estado falto de prosperidad que da lugar a pocas posibilidades de compra. Parece muy necesario, por tanto, antes de sacar conclusiones, examinar los resultados correspondientes a 1880. Además de la cochinilla, que es el principal artículo de exportación, y que por eso trataré de forma independiente, los demás artículos de exportación directa son la barrilla, cascarilla y orchilla, los productos hortícolas (tales como cebollas, papas, ajos y legumbres), la seda, el tabaco, los vinos y las piedras para filtrar; los licores fuertes, géneros diversos y productos extranjeros son los artículos que comprende el comercio de reexportación.

Productos hortícolas o verduras. Los productos hortícolas, bajo cuyo término se incluyen las cebollas, papas, ajos, judías y guisantes de varias clases, son, después de la cochinilla, los productos de mayor exportación. Sólo bajo ese epígrafe el descenso es muy notable; no más de 1.739 toneladas, con un valor oficial de 10.160 libras esterlinas, fueron exportadas en 1879, en comparación con las 2.499 toneladas, valoradas en 16.289 libras esterlinas, de 1878. Como explicación a esto, se puede decir que el desarrollo del comercio de exportación de papas y cebollas de los Estados Unidos hacia las islas de las Antillas ha contribuído, junto con la caída de las cosechas de aquí, a justificar el descenso. Se entenderá, por tanto, la importancia de las estadísticas a este respecto para capacitar a uno a sacar conclusiones, pues las correspondientes a 1880, de poder acceder a ellas, podrían llevarnos a otras conclusiones. Estos productos hortícolas se embarcan para las Antillas españolas, francesas y británicas.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Tabaco. La exportación de tacabo, cuya cantidad fue tan elevada en 1878, disminuyó tres cuartas partes en 1789, descenso que se debió en gran parte a la retirada de la ayuda gubernamental; y, a no ser que este apoyo se restablezca, se puede dudar, con razón, de que este renglón pueda volver a alcanzar alguna vez —si es que esto sucede— la importancia que tuvo en 1878 como artículo de exportación. Es cierto que el cultivo de tabaco no es próspero y que hay serios temores sobre su futuro destino: si su cultivo va a mantenerse como una de las principales industrias de las islas, o si sólo quedará en manos de unos pocos que quieran continuarlo. Muchos propietarios que lo emprendieron ya lo han abandonado —algunos por carecer de tierras apropiadas para su cultivo, otros por carecer de los conocimientos prácticos y de la experiencia necesaria que es lo único que garantiza el éxito, y otros por tratarse de una empresa remunerativa demasiado provisional y lenta como para permitirse el lujo de continuarla. Una proporción importante, si bien no el volumen total, del tabaco cultivado se consume en las islas; el resto se exporta a Europa, siendo Alemania el mayor consumidor, luego Inglaterra y Francia, por este orden. Pequeñas cantidades también encuentran un mercado en Sudamérica y en la costa occidental africana. El precio puede cotizar entre 8 y 16 dólares cada 100 libras de peso en buenas condiciones. Se dice que el tabaco de mejor calidad se cultiva en Adeje, situado al sur de la isla de Tenerife, y en la isla del Hierro, pero la cantidad que produce esta isla es escasa. En 1878 se exportaron 354.640 libras de peso, y en el año siguiente, 1879, sólo 36.978 libras. Este descenso, aparte de por las razones que expuse anteriormente, sin duda se debe principalmente a la retirada de la ayuda del Gobierno, por lo que el suministro de tabaco no ha satisfecho las expectativas. Se dice que ha sido inferior en calidad y deficiente su preparación y que tabaco malo se ha pasado como bueno. Si el cultivo del tabaco deja de ser rentable excepto cuando lo promueve el Gobierno, no puede considerarse como una industria productiva desde el punto de vista de la riqueza y el empleo. Si no consigue introducirse en los mercados por sus propios méritos, resulta muy problemático que el Gobierno invierta en el mismo. De cualquier modo, parece ser que el Gobierno ha cedido y ha consentido volver a presentarse como comprador, ya que se ha asegurado del progreso que se ha hecho desde su primera empresa. Por ello resulta demasiado prematuro predecir el futuro crecimiento del tabaco en las islas, o decir hasta qué punto se extenderá eventualmente su cultivo. Sin duda alguna, en las Islas Canarias se puede cultivar buen tabaco, tipos habano y virginia. Los mejores resultados se han obtenido bajo el nombre y descripción del último.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

A causa del escaso conocimiento de su cultivo, ha habido demanda de mano de obra especializada para su preparación y manipulación. Dicen los entendidos que durante el año pasado se han hecho mejoras importantes en estos dos aspectos, con los correspondientes resultados favorables, lo que podría servir de incentivo para que los cultivadores renueven esfuerzos.

Vino. Aunque sigue ocupando un lugar de importancia como artículo de importación, ha compartido la suerte de otras producciones y presenta un descenso. La Península y la costa occidental africana son los mercados a donde se dirige el mayor volumen de vino exportado, siguiéndoles, por orden, Inglaterra y Alemania. El que se embarca a España creo que se utiliza en su mayoría para hacer vinos. Es lamentable que la cuestión del resurgimiento del cultivo de la vid, para el que estas islas están especialmente adaptadas, no encuentre predicamento en la polémica desatada respecto a las medidas que deberían adoptarse para estimular la prosperidad en las islas, que en este momento no es demasiado grande. Al contrario, prevalecen los temores de que enfermen los viñedos, y asimismo se ha dicho que cuanto más vino se produzca, más barato se pondrá. No es necesario hacer ninguna observación respecto a lo que hay de lógico o sabio sobre esta última objeción al resurgimiento del cultivo de viñedos. La enfermedad puede ser un obstáculo con el que los capitalistas no quieren encontrarse, pero ¿hay algo que evite la enfermedad? Los cultivos de papas se han visto muy afectados por la enfermedad, así como las cebollas, los cereales y otros productos de este tipo, propios de las estaciones de sequía; pero a pesar de todo siguen cultivándose, y con beneficios. ¿Hay garantías de que el tabaco, el azúcar si es que llega a probarse, la cochinilla o cualquier otro producto agrícola queden inmunes? La vid triunfa aquí, lo que es un argumento a su favor.

Seda. 6.466 libras de seda hilada y en capullo, con un valor oficial de 1.550 libras esterlinas, se exportaron en 1879. La producción de este artículo —cada año aumenta menos— está decayendo sin motivo aparente. El por qué de que no reciba la atención que merece no tiene fácil explicación; tanto el moreral blanco como el negro florecen aquí, al igual que el «tartago», una especie de *Ricinus.* Los gusanos de seda, que se alimentan de éste, dan seda en abundancia, la cual, aunque sea de inferior calidad, en modo alguno es desdeñada por los fabricantes, según se dice. Si se diera más importancia al cultivo del moreral, se cree que en un período corto de tiempo los resultados serían del todo satisfactorios. El declive de la producción de seda se atribuye a las influencias ne-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

fastas de los especuladores en los días de prosperidad, y por tanto la cochinilla, como era de esperar, lo ha absorbido y reemplazado todo.

Cochinilla. Es la más importante y valiosa de todas las exportaciones de la isla, cuyas estadísticas vienen dadas en el anexo II. Ha atravesado un período de continua crisis en los mercados europeos durante el año 1880. A finales de 1879 y a principios de 1880 los precios habían alcanzado unas cifras altas y sin precedentes, pero a principios de año hubo claros indicios de un movimiento descendente. Las ventas no se efectuaron y los precios bajaron, y siguieron descendiendo rápidamente ante el casi total estancamiento del negocio hasta cerca del mes de noviembre, en que el mercado mostró mayores señales de actividad, pero los precios ya habían descendido a un chelín y ocho peniques y a un chelín y diez peniques en contraposición con los dos chelines y seis peniques y los tres chelines y cuatro peniques de noviembre de 1879, y han seguido descendiendo aún más, hasta donde los cultivadores se pueden permitir producir. Este movimiento rápido e inesperado de los mercados de la cochinilla ha sido debido a los elevados precios que los especuladores habían forzado para el artículo, cuando el comercio rechazó introducirlo en el mercado a ese precio; los importadores entonces, tuvieron que aguantarse, pero, mientras tanto, el comercio había recurrido a tintes minerales para sustituir a la cochinilla, y éstos han sido tan ventajosos que la cochinilla ha sufrido un abandono parcial. Esto ha provocado la alarma general entre los productores y otros, quienes lógicamente se miran con consternación y se preguntan si la cochinilla se volverá a recuperar. Los efectos inmediatos han sido de grandes pérdidas para muchos, y casi la ruina para algunos. Al haber descendido el precio de la cochinilla hasta tal punto que no daría para cubrir los gastos de su producción, y dado que hay serias dudas de que en un futuro se mantenga, los más interesados han tenido que plantearse, de forma desagradable y dura, la cuestión de si es prudente dedicar toda su atención en el futuro a la producción exclusiva de cochinilla y la conveniencia de adoptar otras ramas de la industria que se ajusten a las islas con vistas a afrontar las contingencias del porvenir. Es difícil creer que los tintes de anilina vayan a desbancar a la cochinilla, aunque puede que éstos lleguen, y es probable que así sea, a utilizarse más, no sólo como tintes sino como una forma de mantener bajos los precios de la cochinilla cuando muestren una tendencia a situarse por encima del precio al que los negociantes están dispuestos a someterse en el mercado. Si los días prósperos de la cochinilla están contados y los temores de los productores son fundados, entonces es posible que algo bueno pueda aprenderse de este mal. Al fin y al ca-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

bo, podrá servir si se graba en la memoria de la gente la dudosa política de «jugárselo todo a una carta»: podrá servir si esto hace que sus energías se centren en reconocer que, al igual que en multitud de consejos hay sabiduría, en multitud de recursos hay poder y riqueza, y que en estas islas se pueden producir otras cosas que requieren energía, perseverancia y paciencia para obtener resultados rentables. Pienso que no se puede negar que otros muchos cultivos han sido desplazados y desatendidos por empeñarse en éste. Por regla general se admite, creo, que por debajo de un cierto precio la cochinilla no puede cultivarse obteniendo beneficios, pero en cierto modo es prematuro asumir que no se puede controlar ese precio, sólo porque el monopolio de que goza la cochinilla de aquí frente a otros tintes está tocando a su fin; por consiguiente, esa atención deberá dirigirse a otras ramas de la industria, que nunca debieron dejarse de lado, para restablecer el déficit y promover la futura prosperidad de las islas.

IMPORTACIONES

La importación no parece haber padecido la crisis que ha provocado una influencia amenazadora en el comercio de exportación, aunque hay quejas de que no se vende tanto como antes. El valor total de las importaciones en 1879, el último año disponible, fue de 160.650 libras esterlinas, que puede decirse que es muy semejante al del año anterior, o de ser diferente, lo supera muy poco. De esta suma, Gran Bretaña y Francia aportaron productos por valor de más de la mitad de la cantidad: las importaciones del primer país ascendieron a 9.450 toneladas, valoradas en 47.131 libras esterlinas; las del segundo, a 2.892 toneladas, valoradas en 45.600 libras esterlinas. Podría parecer que en estas cifras hay una enorme desproporción entre los dos países con respecto a la cantidad importada por cada uno y sus correspondientes valores; las importaciones francesas suponen un tercio del volumen de las británicas, mientras que el valor es casi el mismo. Esto puede tener su explicación en la importación de carbón, cuya cantidad global proviene de Gran Bretaña, y que en 1879 ascendió a 8.500 toneladas aproximadamente, valoradas en, digamos, 7.000 libras esterlinas. Aparte de este producto, quedan de 950 a 1.000 toneladas de producciones británicas valoradas en 40.134 libras esterlinas. Los Estados Unidos están pujando cada año para ocupar un mayor especio en la rama de las importaciones, de tal manera que la cantidad y el valor de ese país en 1879 ascendieron a 1.912,5 tone-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ladas y 17.309 libras esterlinas contra 1.025 toneladas y 10.296 libras esterlinas en 1878. Estos tres países se reparten el volumen total de las importaciones de esta isla, que consisten en los siguientes artículos: aceite, licores fuertes, azúcar, cacao, café, carbón, pieles, granos, harina, guano, guisantes, judías, jabón, lino, mimbre, metales, petróleo, tabaco, productos textiles, vino y artículos diversos. De éstos, Gran Bretaña contribuye con algodón, hilo, tejidos de seda y lana, alfarería, ferretería, granos, harina, azúcar, metales, todo el carbón, casi todo el guano, y la mayor parte del jabón. De los 209.733 kilos de jabón que se importaron en 1879, 184.803 kilos vinieron de Inglaterra. La harina y los granos, que vienen de casi todos los países, son los dos artículos más importantes; 2.263 toneladas del primero, valoradas en 19.187 libras esterlinas, y 981 toneladas del segundo, con un valor oficial de 12.976 libras esterlinas, se importaron en 1879. La harina se importa casi en su totalidad de Francia, que aporta, con diferencia, la mayor cantidad de granos, más que Inglaterra, los Estados Unidos y Río de la Plata juntos. Los licores fuertes, en su mayoría de las Antillas españolas, se reexportan en su mayoría a la costa occidental africana. Aparte del carbón, la importación de Gran Bretaña en 1879 fue de 950 a 1.000 toneladas, con un valor oficial de 40.131 libras esterlinas, frente a las 1.360 toneladas y 43.987 libras esterlinas de 1878.

AGRICULTURA

Las malas estaciones de los últimos años se han hecho sentir fuertemente en las islas, más especialmente entre la clase campesina que entre los grandes propietarios. Las abundantes lluvias del invierno de 1879 trajeron nuevas expectativas, ya que durante mucho tiempo habían escaseado, y las cosechas que se recogieron en 1880 fueron muy buenas. El invierno pasado ha vuelto a disipar todas las previsiones de que las estaciones de sequía habían terminado y ha hecho que se pierdan todas las esperanzas de cosechas buenas o abundantes para este año. La casi ausencia total de lluvias durante doce meses ha provocado la pérdida total o parcial de algunas cosechas y la escasez de otras, lo que, desgraciadamente, tiende a reducir aún más el comercio de exportación que ya se ve en dificultades, además de que un desarrollo del comercio de exportación de papas y cebollas de los Estados Unidos ya ha producido daños importantes al de aquí. De la escasa o abundante cosecha de papas también depende otra rama de la industria cuya rentabilidad está estrechamente relacionada con ella; se trata de la fabricación de las cestas en las

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

que se embalan las papas para su transporte en barco. Para un año de buena cosecha se necesitarían más de 100.000 cestas, con lo que se daría trabajo a mucha gente. Las cosechas de cereales, buenas como las del año pasado, casi no satisfacieron las necesidades de las islas y para este año, en el que se prevee que sean peores, habrá que recurrir al extranjero, en detrimento de la clase pobre, que subsiste, casi por completo, gracias a los granos. El suelo es capaz de producir casi todo, si no todo, sólo con un poco de abono y labranza. Lo único que se requiere es lluvia, e incluso con muy poca va muy bien. La destrucción de bosques, que se había hecho con anterioridad, sin duda ha contribuido de forma contundente a disminuir las lluvias y, en consecuencia, ha tenido que responder a otro mal, la devastación o erosión del suelo de las laderas de las montañas y de las pendientes, en el que las raíces de los árboles, que penetraban bien, servían para sujetar y evitar que las lluvias lo arrastraran, como sucede ahora. Es un mal peligroso, y no debería ignorarse. Por suerte se habla de proponer al Gobierno Imperial [sic] la cuestión de la repoblación de bosques, esperándose que reciba la atención que merece. Se han hecho varios intentos en lo que al cultivo de café se refiere, ya que puede ser un éxito en algunos lugares. Algunos sostienen que la falta de sombra no hace posible su cultivo. Al ser el aire tan seco y no haber humedad, como sucede en tierras más tropicales, hace necesaria la sombra para que lo proteja del fuerte calor. En Gran Canaria se ha sugerido el cultivo de la caña de azúcar y se ha enviado una comisión a Madeira para que investigue el tema. Pero sería un proyecto difícil; la maquinaria es costosa y, además, hay que competir con el azúcar de las Antillas.

EMIGRACION

Aunque muy inferior si la comparamos con la cantidad de población que abandonó las islas en 1878-79, la gente aprovecha las oportunidades ofrecidas para emigrar con el fin de evitar penas y necesidades en las islas. El número total de emigrantes que embarcaron en este puerto hacia los de La Habana y Sudamérica durante el año 1880 fue de 921. Se presagia que esta cifra va a ser superior este año.

OBRAS PUBLICAS

Se han hecho algunas mejoras y prolongaciones en las carreteras, muchas de las que padecieron los efectos de las inundaciones de 1879. Se

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ha terminado un palacio para el Capitán General que durante 18 meses empleó a mucha gente, y se están haciendo los preparativos para la ampliación y conclusión del malecón. Una obra pública que requiere mayor atención que cualquier otra y que, sin embargo, está quedando en el olvido, es el abastecimiento de agua a esta ciudad (Santa Cruz), que es lamentablemente deficiente. No obstante, parece que no sea problema de nadie, y este mal seguirá hasta que la necesidad sea tan inminente que las autoridades tengan que darle una solución drástica e inmediata. Las expectativas que se habían levantado con la comunicación telegráfica con Europa, desgraciadamente, parecen haberse desvanecido. El primer plan, y hasta ahora el más económico y práctico, era comunicar esta isla y la de Gran Canaria con Madeira. Pero esto no satisfizo al Gobierno, que deseaba la comunicación directa con Cádiz —un proyecto que nada tiene que ver con los intereses implicados en esta empresa—. Este proyecto se ha sacado a concurso dos veces en los dos últimos años, pero las condiciones no tientan a ningún aspirante.

COMENTARIOS GENERALES

A pesar de las circunstancias adversas y del duro golpe que recibió la producción de la cochinilla, se puede decir que el año 1880 en general no resultó menos próspero que el anterior. Tenemos buenas razones para creer que se exportó más en 1879 que en 1877. El hecho de que las islas no progresen con mayor rapidez se debe en no menor grado a que, aunque están situadas muy cerca de la actividad europea, hoy en día están totalmente al margen del mundo y, por tanto, no reciben el estímulo que recibirían si las relaciones con los centros de actividad fueran más óptimas. La existencia de una comunicación telegráfica haría que se hicieran notar más. Santa Cruz, concretamente, en esta isla (Tenerife), ofrece más ventajas que desventajas como puerto de paso y para fines de abastecimiento de carbón, etc., junto con Madeira y San Vicente, muy unidas por sus cables, que no se conocen y aprecian como se debieran. De hecho, el año pasado los vapores tomaron de aquí 10.075 toneladas de carbón. A este respecto, Santa Cruz no es inferior a Madeira o a San Vicente en lo concerniente a las ventajas físicas que ofrece: fácil acceso, buen anclaje y un clima que admitiría operaciones de abastecimiento de carbón casi todos los días del año. Además, un puerto franco y, a excepción de las normas de cuarentena, con casi total ausencia de molestas restricciones.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Tengo que añadir algunas líneas para advertir sobre el incremento de la introducción de artículos franceses, alemanes y americanos en sustitución de los británicos. Damos muy poca importancia a averiguar las necesidades del mercado y a introducir nuestros productos. Me refiero a una inspección a través de visitas personales esporádicas, para observar y percibir los cambios y el progreso que han hecho nuestros competidores. En esto los americanos son especialmente vivos para captar comerciantes. Y con respecto a estas islas, aunque puede que este mercado sea comparativamente poco importante y pequeño, si a ellos les merece la pena, también nos la tiene que merecer a nosotros para no quedarnos rezagados. Esa competencia es más fuerte actualmente, ya que esos otros ocupan un espacio que antes no tenían, o eran pocos conocidos; el hecho de que se están abriendo paso aquí, allá y en todas partes es algo que debe saberse para advertir del peligro que corre el comercio británico. A mí me parece que no damos la misma importancia que otros dan al hecho de viajar, como forma de obtener información exacta de lo que sucede, del tipo de artículos que más se ajustan al mercado con el que tratamos y de los gustos y necesidades de los habitantes, así como de lo que ha resultado poco útil y rentable, con lo que podríamos llevar con éxito nuestros artículos por todos los otros países.

Es singular, para la notable salubridad que tiene el clima de las islas, el hecho de que el índice de mortalidad sea muy alto, no inferior al 26 por 1.000. Sin duda, el clima es enervante, no tónico, pero la falta de vigor —quizás debido a una monotonía en la dieta y a una alimentación animal muy limitada, de modo que el cuerpo, aunque aparentemente sano y fuerte, en realidad carece de vitalidad y poder de resistencia— puede explicar en cierto modo el índice de mortalidad que nadie niega que sea alto.

Me suelen abrumar las cartas que recibo donde me preguntan sobre el clima, los alquileres y todo tipo de detalles. Asimismo puedo decir que para enfermedades agudas de pecho el clima no es aconsejable. Es demasiado seco y no lo suficientemente tónico. Existe una repugnancia arraigada para con los enfermos de tuberculosis y no los quieren. En cuanto a personas no exactamente inválidas, sino deseosas de huir del rigor del invierno británico, y de los vientos del este de principios de primavera, podrían viajar a lugares más lejanos y sentirse peor. La estancia en el hotel cuesta de dos a dos dólares y medio por día. Soy incapaz de calcular los tipos de cambio, dado que en realidad no hay cambio, pero habitualmente la libra esterlina está a 96 reales de vellón, o a 4 dólares con 16 reales. La comida no es más barata que en otros lugares, que yo sepa

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

por mi experiencia; sería inútil fijar una lista de precios para los que intentan visitarnos, ya que si vienen con la intención de establecerse, les diría rotundamente que no.

LAS PALMAS

El vicecónsul Miller informa de lo siguiente:

Número, tonelaje y tripulaciones de los buques británicos que hicieron escala en el Puerto de Las Palmas durante el año 1880, según datos extraídos del registro de este viceconsulado.

Tipo	Número	Tonelaje	Tripulación
Buques de vapor	127	188.917	4.769
Veleros	20	3.914	169
Embarcaciones de recreo de vapor	1	153	26
Total.....	148	192.984	4.964

De los 127 vapores, 99 pertenecían a las líneas mercantes que unían Liverpool con la costa occidental de Africa; 27 a las que unían Londres con esta islas, y uno a la que unía El Cabo con Southampton.

De los 20 barcos veleros, cuatro procedían de Marruecos con cereales; cuatro procedían de Norteamérica con madera, petróleo etc.; de Inglaterra, cinco con carbón y cuatro con guano; uno de Hamburgo con un cargamento general; uno de Sudamérica, y otro de Italia que hizo escala aquí para abastecerse de agua.

El comercio marítimo de este puerto durante el año 1880, tomado de las estadísticas oficiales, es el siguiente:

EMBARCACIONES ESPAÑOLAS

	Número	Tripulación	Tonelaje
Barcos de cabotaje	1.526	10.736	60.360
Norteamérica y las Antillas .	15	185	3.179
Puertos extranjeros	14	116	1.511
Total.....	1.555	11.037	65.050

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

EMBARCACIONES EXTRANJERAS

	Número	Tripulación	Tonelaje
De varios puertos.....	186	5.780	350.050

Todo ello hace un total de 1.741 buques con un tonelaje de 418.100. Los 186 barcos extranjeros se pueden clasificar del modo siguiente:

Nacionalidad	Número	Tripulación	Tonelaje
Inglesa	148	4.964	321.589
Francesa.....	28	721	28.801
Norteamericana	3	33	790
Noruega.....	2	20	756
Alemana	2	20	487
Italiana.....	2	16	479
Haitiana.....	1	6	148
Total.....	186	5.780	353.050

Por los informes oficiales, se puede ver que el tonelaje cotizado es bruto, dada la diferencia entre dichos informes y los del libro del viceconsulado británico.

EXPORTACIONES

Salvo raras excepciones, las exportaciones constan de productos agrícolas, entre los que la cochinilla, por su valor, ocupa el primer lugar. Los envíos de este tinte durante el año 1880, desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre, son los que siguen:

	Libras
Inglaterra	2.192.028
Francia	448.577
Estados Unidos	188.712
España.....	113.394
Alemania.....	25.318
Marruecos.....	9.070
Total	2.977.099

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

El valor de dichos envíos, a razón de 2 chelines y 4 peniques la libra que ha sido el precio medio durante el año, suma un total de 347.328 libras esterlinas, 4 chelines y 4 peniques.

Otro de los artículos que durante años se ha estado exportando desde esta isla ha sido la almendra. La cantidad exportada durante el año pasado ascendió a 200.000 libras, de las cuales una tercera parte fue destinada a Nueva York, y el resto a Inglaterra, donde se pagó de 70 a 80 chelines por quintal; así pues, se calcula que el valor total de los envíos de almedras durante el último año ha sido de 5.500 libras esterlinas. Valdría la pena mencionar que el año pasado no se enviaron almendras a Alemania, adonde otros años se habían enviado grandes cantidades.

No se pueden dar estadísticas de la exportación del tabaco canario, ya que los envíos son todavía de escasa importancia. Lo que se ha exportado ha ido destinado a Inglaterra y Alemania, ya manufacturado en forma de puros. La mayor parte del tabaco que se produce aquí se consume en esta isla y en las otras.

En las islas también se producen nueces de las que el año pasado se enviaron a Cuba unas 150.000 libras. El valor de este artículo es escaso.

A la isla de Cuba también se ha enviado gran cantidad de pescado salado, pero no tenemos estadísticas que reflejen la cantidad y el valor.

Además de las producciones de esta isla ya mencionadas, y otras de menor importancia, como los limones y los plátanos, deberíamos hacer una mención especial a los embarques de ron (importado de Cuba) con destino a la costa occidental de Africa. El número de barricas enviadas el año pasado se calcula en unas 500, cuyo valor, por término medio, se puede fijar en 4.250 libras esterlinas.

Es difícil hacer una valoración exacta de las exportaciones dada la carencia total de informes oficiales; pero, por los cálculos anteriores sacados de fuentes privadas, se puede ver fácilmente que la mayor parte de los envíos hechos desde esta isla han sido a Inglaterra.

IMPORTACIONES

Aunque los informes oficiales con respecto a esta rama del comercio de Gran Canaria no están completos, se podrían hacer, con la ayuda de notas privadas, los siguientes cálculos sobre las importaciones del año pasado:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

	Valor Pesetas
De España	415.400
De Europa y Africa	5.069.100
De América	1.388.340
Total	6.872.840

Equivale a 286.368 libras esterlinas, 6 chelines y 8 peniques.

Los artículos importados de España son principalmente aceite de oliva y vino. De los procedentes de Europa y Africa, unos dos tercios son de Inglaterra, y el resto se lo reparten entre Francia, Alemania y Marruecos. Los artículos importados desde Inglaterra son guano peruano, productos químicos, carbón, hierro y prendas de lana y algodón; los de Francia son harina, cuero, licores y productos secos; y de Marruecos, maíz indio, ya que lo producido aquí no es suficiente para el consumo de la isla. Aproximadamente un tercio de las importaciones de América es azúcar y ron de Cuba, y los dos tercios restantes provienen de los Estados Unidos de América, y se trata de tabaco, maíz, harina, madera, petróleo, mobiliario, productos químicos para hacer abono artificial, gres y, últimamente, algunos artículos de algodón.

AGRICULTURA

La competencia que el tinte de anilina ha estado haciendo a la cochinilla, el principal artículo de exportación de la isla, ha arruinado a muchos de sus cultivadores. Ello ha motivado que por un tiempo la atención haya estado centrada en el cultivo del tabaco. Al principio, esta nueva producción prometía resultados favorables habiéndose cosechado bastante cantidad y con una calidad que se asemejaba a la del tabaco cubano.

Desgraciadamente, el gobierno español, que había contratado comprar durante un período de tres años las cosechas de las islas, no cumplió su compromiso; y los cultivadores, al encontrarse con sus almacenes repletos de sus cosechas, decidieron abandonar su cultivo, volviéndose a dedicar, pues, al de la cochinilla. La reacción que naturalmente recayó sobre el valor de este artículo, tras el precio extremadamente alto de diciembre de 1879, ha provocado una caída de precios hasta el punto de que no da para los gastos de su cultivo. A consecuencia de esto, los cultivadores han tenido que refugiarse en otros cultivos, habiendo empezado

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

a plantar la caña de azúcar —los propietarios ya hace un tiempo enviaron una delegación a la isla de Madeira con el fin de que estudiaran los procesos de transformación del azúcar, ron y melaza.

Aunque la mayoría de los cultivadores consideran que este nuevo producto dará un impulso a la agricultura de este lugar, algunas de las principales personas con experiencia y conocimiento dudan de que este cultivo proporcione buenos resultados, teniendo en cuenta el alto precio de las tierras y la carestía de la mano de obra, superior aquí a la de aquellos países donde se suele producir este artículo.

En los últimos años las cosechas de cochinilla no han estado por debajo de la media. También se cultivan el trigo y el maíz indio. De este último, el año pasado se obtuvo una cosecha abundante gracias a las constantes lluvias, pero no fue lo suficiente como para satisfacer el consumo de la isla. El cultivo de la almendra decrece de un año para otro, debido a la indolencia de los cultivadores, quienes se desentienden totalmente de los árboles ya plantados y nunca se preocupan de plantar otros nuevos.

En los dos o tres últimos años el cultivo del plátano ha aumentado notablemente, y ahora puede considerarse como un artículo de exportación, que aumenta progresivamente. Otra rama de la agricultura que puede llegar a ser importante es el cultivo de la vid. La calidad del vino es muy buena, concretamente la del malvasía y la del vino dulce. Se recogieron 2.500 pipas aproximadamente, de 110 galones cada una, de los que la mayoría son vino oscuro. El valor aproximado es de 1 chelín y 10 peniques por galón.

El café es otro artículo que también se cultiva, pero no en cantidad suficiente como para dejar un margen para su exportación; su calidad es excelente.

INDUSTRIA

Consiste casi totalmente en la industria de la salazón del pescado, para cuyo trabajo se emplean unos 25 buques, de entre 20 y 50 toneladas, con capacidad para 40 hombres cada uno.

Los bancos de pesca se encuentran entre Cabo Bojador y Cabo Blanco, en la vecina costa de Marruecos. Para la pesca de fresco, en la costa de la isla, se utilizan unos 120 barcos que emplean a unos 600 hombres.

De las estadísticas que amablemente me facilitó el capitán del puerto, deduzco lo siguiente: el promedio de pescado que los barcos cogieron en esta isla el año pasado entre los cabos anteriormente citados fue

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

de 1.414.000 kilos, de los que cerca de 1.122.000 kilos corresponden a pescado salado.

	£
Valor del pescado	33.208
Valor de las redes, etc.	5.292
Valor de 22 buques con 740 toneladas	14.250

El número de hombres que esta industria emplea se estima que sea de unos 1.190.

El proceso de salazón no se hace adecuadamente, lo que naturalmente impide que esta rama de la industria alcance la importancia que debiera.

El año pasado, dos ingenieros (uno francés y otro español) obtuvieron del gobierno español la concesión de un trozo de terreno de unas 12 millas al sur de esta ciudad, cerca de las salinas, con el fin de instalar una fábrica de salazón de pescado con los métodos más modernos, pero las obras no se han iniciado.

En los dos últimos años una compañía francesa ha estado enviando barcos de vapor a Cabo Blanco para comprar el pescado a los barcos de la isla, que posteriormente trasladan fresco a Marsella para su venta.

La importancia de esta industria ha ocasionado otro resurgimiento: el de la construcción naval. El año pasado se construyeron y lanzaron dos barcazas en este lugar, una de 50 toneladas y otra de 30.

A excepción de las dos ramas marítimas mencionadas anteriormente, aquí no hay prácticamente ninguna otra industria.

En cuanto a fábricas de tabaco se refiere, existen dos de cierta importancia, en donde se realiza todo lo relacionado con la manipulación del tabaco, y los artículos fabricados se exportan a Inglaterra o a Alemania.

En este lugar varias empresas se dedican a la fabricación de abonos artificiales, pero los ingredientes se traen del extranjero.

Recientemente, se ha establecido una fábrica para hacer velas, y otra para la fabricación de cerillas.

OBRAS PUBLICAS

Se hicieron pocas obras nuevas durante el año pasado. Merece mención especial el aljibe y acueducto en la punta del muelle, con objeto de

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

que los barcos puedan abarloarse y llenar las pipas de agua con mayor facilidad y sin gastos. El coste de esta obra ha sido sufragado por los comerciantes y el Ayuntamiento, y los principales servicios de ingeniería se han hecho de forma gratuita.

Parte del viejo castillo de Santa Ana, ubicado en el muelle, se demolió y se entregó a los comerciantes, quienes piensan construir en este lugar una nave de hierro para almacenar carga.

Casi toda la superficie del muelle y parte de la carretera principal al extremo de éste se han cubierto de grandes bloques de hormigón, al objeto de prolongar el muelle. Cuando todos estos bloques estén colocados en el mar, esta obra importante y necesaria estará bastante adelantada. Durante la última mitad del año pasado, las obras del muelle del Puerto de La Luz también avanzaron.

Otra obra importante, debido a la iniciativa del Capitán General de la provincia, es la construcción de una nueva fachada en las barracas.

Muy pronto se pondrá la primera piedra para la fundación de un palacio para el Capitán General. El terreno ya ha sido pagado por suscripción pública, y también se ha recogido una importante suma de dinero para su construcción. La iniciativa fue tomada por el actual Capitán General de la provincia, quien se ha tomado mucho interés en cada mejora que se ha propuesto para la ciudad.

COMENTARIOS GENERALES

Por encima de todo, esta isla no ha declinado en cuanto a prosperidad se refiere durante el año pasado.

Debido a las constantes lluvias desde octubre de 1879 a febrero de 1880, el año pasado fue favorable para la agricultura y, aunque últimamente hayan bajado los precios de la cochinilla, a principios de 1880 su valor ascendió a un precio sin precedentes.

Se prevee que este año, debido a la extrema sequía de la temporada, no se obtengan resultados tan satisfactorios como los del año anterior.

Si la parte comercial de la comunidad tiene algún motivo de queja, ésta no se hace por falta de negocios, sino por la gran competencia existente entre ellos y a consecuencia de la gran libertad comercial que aquí existe, que permite a las personas que tienen un negocio al detalle comprar sus artículos directamente al fabricante.

La emigración, que había sido masiva en los últimos años, a causa de la miseria existente entre las clases más pobres, ha cesado casi com-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

pletamente, y esto prueba que, en general, las circunstancias de la isla han mejorado.

Tenerife, 28 de Mayo de 1881

ANEXO I.—TRAFICO MARITIMO

Resultados brutos de los embarques británicos en el Puerto de Santa Cruz, Tenerife, en los años 1879 y 1880

	Número	Tonelaje	Tripulación
1879	155	147.959	5.812
1880	174	168.365	6.167

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Resultados de los embarques británicos en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife en el año 1879

COMERCIO DIRECTO EN BUQUES BRITANICOS DE IDA Y VUELTA A GRAN BRETAÑA Y LAS COLONIAS

Buques que arribaron								Despachados							
Núm. total de Buques			Tonelaje total			Núm. total de tripulaciones	Valor total de la carga (£)	N.° total de Buques			Tonelaje total			Núm. total de tripulaciones	Valor total de la carga (£)
Con carga	En lastre	Total	Con carga	En lastre	Total			Con carga	En lastre	Total	Con carga	En lastre	Total		
92	—	92	78.792	—	78.792	3.055	—	64	2	66	61 375	1.835	63.210	2.595	—

COMERCIO INDIRECTO O DE CARGA EN BUQUES BRITANICOS EN OTROS PAISES

Buques que arribaron								Despachados							
Los países de donde llegaron	Núm. total de Buques			Tonelaje total			Núm. total de tripulaciones	Valor total de la carga (£)	A los países que partieron	N.° total de Buques			Tonelaje total			Núm. total de tripulaciones	Valor total de la carga (£)
	Con carga	En lastre	Total	Con carga	En lastre	Total				Con carga	En lastre	Total	Con carga	En lastre	Total		
Brasil	—	1	1	—	866	866	49	—	Dinamarca	—	1	1	—	254	254	8	—
Francia	2	—	2	2.429	—	2.429	72	—	Francia	5	—	5	4.902	—	4.902	177	—
Alemania	4	—	4	4.306	—	4.306	154	—	Alemania	4	—	4	4.330	—	4.330	213	—
Portugal	5	—	5	3.511	—	3.511	111	—	Marruecos	1	—	1	401	—	401	17	—
Perú	1	—	1	613	—	613	14	—	Holanda	1	—	1	899	—	899	43	—
España	1	—	1	193	—	193	9	—	Portugal	1	—	1	977	—	977	28	—
EE.UU	1	—	1	254	—	254	8	—	España	2	2	4	801	400	1.201	37	—
Costa Occidental Africana	52	—	52	56.995	—	56.995	2.340	—	Río de la Plata	3	—	3	3.123	—	3.123	113	—
									EE.UU.	—	10	10	—	4.158	4.158	103	—
									Costa Occidental Africana	55	1	56	59.300	194	59.494	2.370	—
Total	66	1	67	68.301	866	69.167	2.757	—	Total	72	14	86	74.733	5.006	79.739	3.109	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Resultados de los embarques británicos en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife en el año 1880

COMERCIO DIRECTO EN BUQUES BRITANICOS CON GRAN BRETAÑA Y LAS COLONIAS BRITANICAS

Buques que arribaron								Despachados							
Núm. total de Buques			Tonelaje total			Núm. total de tripulaciones	Valor total de la carga (£)	N.° total de Buques			Tonelaje total			Núm. total de tripulaciones	Valor total de la carga (£)
Con carga	En lastre	Total	Con carga	En lastre	Total			Con carga	En lastre	Total	Con carga	En lastre	Total		
136	1	137	123.464	30	123.494	4.511	—	113	7	120	113.323	1.330	114.653	4.095	—

COMERCIO INDIRECTO O DE CARGA EN BUQUES BRITANICOS EN OTROS PAISES

Buques que arribaron									Despachados								
Países a los que arribaron	Núm. total de Buques			Tonelaje total			Núm. total de tripulaciones	Valor total de la carga (£)	Países a los que partieron	N.° total de Buques			Tonelaje total			Núm. total de tripulaciones	Valor total de la carga (£)
	Con carga	En lastre	Total	Con carga	En lastre	Total				Con carga	En lastre	Total	Con carga	En lastre	Total		
Brasil	2	—	2	3.083	—	3.083	101	—	Bélgica	1	—	1	1.682	—	1.682	45	—
Francia	5	—	5	4.932	—	4.932	164	—	Brasil	2	—	2	2.267	—	2.267	110	—
Alemania	10	—	10	9.502	—	9.502	356	—	Francia	11	—	11	10.623	—	10.623	383	—
Marruecos	3	—	3	1.435	—	1.435	61	—	Alemania	6	—	6	6.343	—	6.343	201	—
Portugal	3	1	4	1.947	255	2.202	93	—	Holanda	—	1	1	—	255	255	25	—
Costa Occidental Africana	23	—	23	23.717	—	23.717	881	—	Marruecos	5	2	7	2.626	855	3.481	132	—
									Portugal	3	—	3	2.303	—	2.303	71	—
									Río de la Plata	1	—	1	1.485	—	1.485	52	—
									España	9	2	11	9.434	428	9.862	350	—
									EE.UU.	1	5	6	449	1.489	1938	59	—
									Venezuela	—	2	2	—	648	648	21	—
									Costa Occidental Africana	19	—	19	19.885	—	19.885	720	—
Total	46	1	47	41.616	255	44.871	1.656	—	Total	58	12	70	57.097	3.675	60.772	2.169	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Resultados brutos de los embarques británicos y extranjeros en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife en los años 1879 y 1880:

1879

Nacionalidad	Número	Tonelaje	Vapores	Veleros
Americana	25	5.660	—	25
Británica	155	147.959	135	20
Belga	1	1.900	1	—
Austriaca	1	304	—	1
Holandesa	3	455	—	3
Francesa	86	120.530	78	8
Alemana	34	40.535	25	9
Italiana	10	8.815	5	5
Noruega	1	500	—	1
Portuguesa	16	2.190	—	16
Española	121	40.570	52	69
Total	453	369.418	296	157

1880

Nacionalidad	Número	Tonelaje	Vapores	Veleros
Americana	23	5.079	—	23
Austriaca	1	330	—	1
Británica	174	168.365	156	18
Francesa	106	165.620	97	9
Alemana	5	5.139	2	3
Griega	1	251	—	1
Haitiana	1	148	—	1
Italiana	5	2.826	1	4
Mexicana	2	348	—	2
Noruega	3	1.176	—	3
Portuguesa	6	856	—	6
Española	100	83.195	51	49
Total	427	383.838	307	120

Resultados del tráfico de buques dedicados al comercio de cabotaje y a la industria pesquera

	Número	Tonelaje
1879	968	Desconocido
1880	905	33.925

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO II.—RESULTADOS DE LA COCHINILLA EXPORTADA DE LAS ISLAS CANARIAS DEL 1 DE JULIO DE 1879 AL 30 DE JUNIO DE 1880

De los puertos de	A Inglaterra		A Francia		A Alemania		A España		A América		A Marruecos		Totales	
	Sacos	Libras	Sacos	Libras	Sacos	Libras	Sacos	Libras	Sacos	Libras	Sacos	Libras	Sacos	Libras
Sta. C. de Tenerife .	5.440	878.857	2.686	446.767	511	81.391	157	24.300	25	4.728	22	3.589	8.841	1.439.632
Orotava, Tenerife ..	518	85.689	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	518	85.689

Resultados brutos de la cochinilla exportada del 1 de julio de 1879 al 30 de junio de 1880

Embarcado a través de los Puertos de	A Inglaterra		A Francia		A Alemania		A España		A América		A Marruecos		Totales	
	Sacos	Libras	Sacos	Libras	Sacos	Libras	Sacos	Libras	Sacos	Libras	Sacos	Libras	Sacos	Libras
Tenerife.....	5.958	964.546	2.686	446.767	511	81.391	157	24.300	25	4.728	22	3.589	9.359	1.525.321
Gran Canaria.....	8.690	1.559.822	1.785	330.927	382	69.291	692	114.496	1.144	189.914	29	5.048	12.722	2.269.498
La Palma	544	83.402	291	45.685	102	15.589	—	—	—	—	—	—	937	144.676
Lanzarote	—	—	649	97.376	—	—	—	—	—	—	—	—	649	97.376
Total	15.192	2.607.770	5.411	920.755	995	166.271	849	138.796	1.169	194.642	51	8.637	23.667	4.036.871

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Estudio comparativo de la cochinilla exportada en los últimos años financieros de 1878-79 y de 1879-80

A	Del 1 de julio de 1878 al 30 de junio de 1879		Del 1 de julio de 1879 al 30 de junio de 1880	
	Sacos	Libras	Sacos	Libras
Inglaterra	17.735	3.093.523	15.192	2.607.770
Francia	6.942	1.166.099	5.411	920.755
Alemania	1.805	296.152	995	166.271
España	573	95.876	849	138.796
América	2.094	393.357	1.169	194.642
Marruecos	—	—	51	8.637
Total	29.149	5.045.007	23.667	4.036.871

Descenso de la cantidad exportada durante el año pasado de 5.482 sacos, con 1.008.136 libras.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEL CONSUL DUPUIS SOBRE EL COMERCIO DE TENERIFE DURANTE EL AÑO 1882.

Al haber tomado posesión de este consulado recientemente y unirse la circunstancia de que hasta la fecha no se ha publicado estadística alguna para redactar un informe comercial, lamento mi incapacidad para no ofrecer más que una comunicación imperfecta de las transacciones comerciales de este consulado durante el año pasado. Aunque dicha información me ha sido gentilmente cedida por mis colegas extranjeros, por comerciantes y por residentes durante largo tiempo en esta isla (cuya información es la mejor), son de toda confianza y dan una idea bastante aproximada de las riquezas naturales y prosperidad comercial y un valor aproximado de las importaciones y exportaciones de estas islas.

Sería muy difícil describir Tenerife por comparación, porque es, por decirlo así, *sui generis,* al haberla dotado la naturaleza de un clima tan regular y una tierra tan rica que cualquier cosa crecería si se le hubieran dado los estímulos adecuados.

EXPORTACIONES

Aquí tenemos algunos de los principales productos de exportación:

Cochinilla.—Negra aconchada de primera calidad; negra aconchada de segunda calidad y madres Buenos (*sic*).

Este producto era hasta hace muy poco tiempo una de las principales fuentes de comercio de estas islas. Al recoger y clasificar la primera cla-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

se, vemos que es mucho menos abundante que la segunda clase, la cual contribuye enormemente a aumentar la exportación. La madre Buenos, o tercer tipo, parece que se exporta poco, ya que se mantiene para propagar el insecto de la cochinilla. Esto se lleva a cabo diseminándolo sobre hojas frescas y gruesas de la planta del cactus, *Opuntia Ficus Indica,* que crece en gran abundancia por todas las islas casi sin ningún riego o cultivo. Esta planta crecería igual de bien en terrenos no cultivados o sobre laderas rocosas, aunque desde luego crece mejor en buenas tierras. Su fruto es uno de los fundamentales, por no decir el único alimento de los campesinos y clases más pobres.

Las cifras siguientes muestran aproximadamente la cantidad de cochinilla embarcada en Santa Cruz de Tenerife entre el 1 de julio de 1879 y el 30 de junio de 1880:

	Sacos	Libras
A Inglaterra	5.440	878.890
Francia	2.687	446.768
Alemania	511	81.391
España	157	24.300
América	25	4.728
Marruecos	22	3.589
Total	8.842	1.439.666

Durante este período también hubo exportaciones desde:

	Sacos	Libras
Las Palmas	649	97.377
Lanzarote	518	85.690
La Orotava	987	144.679

El siguiente cuadro muestra los embarques totales de cochinilla desde el 1 de julio de 1881 al 30 de junio de 1882:

	Libras
A Inglaterra	2.715.983
Francia	952.460
Alemania	151.797

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

	Libras
España	144.886
América	868.813
Marruecos	6.377
Total	4.840.316
Exportaciones 1880-81	5.631.655

Hubo una disminución de 791.339 libras durante el año 1882.

Hay otras clases de cochinilla llamadas «plateada» de primera calidad y «plateada» de segunda calidad.

La segunda se embarca sobre todo desde este puerto. La cochinilla o plantaciones de cactus son muy numerosas; sin embargo, las principales se encuentran en La Orotava, Icod y sus alrededores. Hay también otras plantaciones en la zona sur de esta isla. La época de cultivo y diseminado de los insectos es durante los meses de mayo y junio, y la recogida se hace en octubre. En Las Palmas se recogen en agosto y septiembre. La estación para la cosecha general es en agosto y dura hasta septiembre y octubre, cuando comienzan las operaciones comerciales y continuan hasta el siguiente mes de mayo. Como se verá en los cuadros posteriores, el comercio de cochinilla fue de gran importancia. En el año 1880 se calculó una media de 2 chelines y 4 peniques por libra en Inglaterra y 3 francos por kilo en Francia, que arroja un valor total de más de 600.000 libras esterlinas, que son las cuatro quintas partes del comercio total de las Islas Canarias. Pero desgraciadamente este boyante estado no duró mucho, ya que mientras los agricultores continuaban suministrando e inundando los mercados de Inglaterra y Francia y subiendo los precios, los consumidores se opusieron. Esto llevó al descubrimiento de otras sustancias colorantes que sustituyeron a la cochinilla.

El reciente descubrimiento de la anilina como colorante ha asestado un duro golpe al comercio de la cochinilla del que difícilmente se podrá recuperar. El resultado fue la caída de los precios, no volviendo a ser el cultivo de la planta del cactus un negocio rentable. Esta triste circunstancia afectó a todas las clases sociales que, pendientes de la transición hasta que se adoptaran nuevas fuentes de cultivo que tomaran el lugar de la cochinilla, y acostumbradas como estaban a un hábito de lujo y facilidades, provocó entre la población la miseria y la necesidad, que llevó a un gran número de agricultores y artesanos a emigrar a América en busca de mejores condiciones. La necesidad de disminuir el cultivo de los cactus, e introducir alguna otra planta ha llegado a ser un asunto

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

de suma importancia y ocupa de manera muy seria la mente de todos, pero persiste aún la incógnita de cuál será la naturaleza de esa planta que crecerá con éxito en este suelo. Existe, sin embargo, un deseo de aumentar el cultivo del tabaco e intentar cultivar la caña de azúcar, ya que parece adecuada para este tipo de suelo. Desde hace más o menos dos años se han gastado unas 6.000 libras esterlinas en importar guano para mejorar la tierra, pero a menos que el crecimiento se combine juiciosamente con la disminución del cactus hasta hacerlo rentable, los efectos del guano serán nulos.

Tabaco.—En estas islas se cultivan varias clases de buen tabaco y también otras de inferior calidad que no son para la exportación. Es difícil comprobar la cantidad cultivada porque, aparte de la cosecha más o menos abundante, depende en gran manera de los esfuerzos y protección que el gobierno español dedica a esta industria desde un principio. Estos tabacos son mucho más apreciados cuando la hoja está preparada debidamente, y aunque mi opinión pueda diferir algo sobre este particular, no hay duda de que este suelo es bastante apropiado para el cultivo de este narcótico. Las plantas traídas de la isla de Cuba y del Estado de Virginia crecen aquí libremente. Sin embargo, compararlo con la «Vuelta Abajo» es ahora en todo caso prematuro. Para obtener ese resultado tendrá que mejorarse la manipulación de la hoja y las diferentes etapas de preparación; esto es, la recolección, fermentación e incluso el modo de empaquetado. Si como se dice, los plantadores tienen todavía mucho que aprender en el arte del cultivo y manipulación del tabaco, hay entonces una gran esperanza de que sus deseos puedan verse realizados. Es de todos conocido que estos tabacos, también llamados «Partido de La Habana», sólo alcanzarían los precios de la «Vuelta Arriba» si son cultivados cuidadosamente. Se están haciendo algunos progresos con este propósito. Yo creo que esto requiere la creación de una fábrica de tabaco por parte del Gobierno. Esto no sólo animaría el cultivo del tabaco, sino que también tendería a reducir la excesiva producción de cochinilla, que no será rentable por más tiempo. Con el propósito de fomentar el consumo del tabaco, el gobierno español permitió, mediante un decreto del pasado mes de abril, la introducción en España de puros manufacturados en estas islas, con la condición de que se vendieran a un precio fijo de acuerdo con la calidad en Regies y bajo el control estatal para beneficio de los fabricantes. Los tabacos de estas islas parece que tienen preparado su mercado en Inglaterra, Francia, Alemania, España, Sudamérica y la costa africana. El tiempo de cosecha en las principales plan-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

taciones de Las Palmas, Adeje, Granadilla y Vilaflor es durante los meses de diciembre y enero.

Cebollas.—El siguiente artículo en importancia es la cebolla, que se cultiva bastante en el mes de mayo. La cosecha anual es más de 7.000.000 de libras, que a veinte reales de vellón (4 chelines 2 peniques las 100 libras) vienen a ser unas 14.000 libras esterlinas. La totalidad del comercio de la cebolla, después de deducir el consumo local y las semillas, va dirigido a Cuba. Las cebollas canarias se conocen como las mejores en Europa, por su tamaño, la suavidad de su sabor y algunas propiedades medicinales.

Papas.—Entre los principales productos que están compensando en gran manera el comercio exterior están las papas, que se embarcan en grandes cantidades a las Indias Occidentales españolas. La exportación anual de este artículo comestible desde Tenerife y Gran Canaria suma 30.000 sacos, valorados en unas 12.000 libras esterlinas.

Batata (ñame).—Está muy extendido también como artículo comestible para las clases más pobres, pero no creo que obtenga mucho éxito en Inglaterra.

Almendras (dulces).—La cosecha en Las Palmas en 1881 llegó a 1.000 libras y se valoró en 4.900 libras esterlinas. Al cesar Inglaterra como principal cliente, los principales consumidores son ahora los Estados Unidos de América y Alemania.

Vinos.—Con anterioridad a los destrozos causados por el *oidium* en las viñas, existió un comercio de vino bastante floreciente en el Puerto de La Orotava, llevado a cabo por comerciantes ingleses y vinicultores, quienes desde entonces casi han abandonado la zona como distrito vinícola. Pero viendo la caída continuada de la cochinilla sería bueno que la opinión pública, superando el miedo a la invasión de la *phylloxera,* pensara en renovar las vides en esta isla y en Gran Canaria, cuyos suelos y clima son apropiados para el cultivo de la uva; de todas formas los campos que están alrededor de La Orotava y La Matanza continúan proporcionando hasta el día de hoy todo el vino exportado desde Tenerife, a pesar de la enfermedad de la vid. También en la parte sur de la isla, sobre todo en Arafo, el vino se cultiva todavía y da no sólo empleo a los campesinos sino que produce un vino que, aunque es de inferior calidad, se usa para el consumo local. La vendimia empieza en agosto y dura todo septiembre. La cantidad anual producida es de unos 11.000 hectolitros (2.420 galones imperiales), valorados en unas 10.000 libras esterlinas. Los de mejor calidad van hacia Inglaterra, Alemania, Indias Occidentales y algunos pequeños embarques a la costa de Africa, mien-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

tras que los de peor calidad se usan para el suministro de los barcos que frecuentan estos puertos.

Trigo.—Este producto se cultiva en las costas y en las medianías. Se siembra en noviembre y en diciembre y se recoge en abril y mayo en las costas y en las zonas más altas en junio y julio. Como consecuencia de la sequía puede que empeore, pero aún así es de gran calidad, de grano duro y rinde 15 a 1, con abundante producción de harina.

Centeno.—Después de recoger la cosecha de invierno de papas, algunas veces se siembra centeno, pues no requiere un suelo muy rico.

Maicena o maíz de Indias.—Se siembra en las zonas bajas durante los meses de mayo y junio y se recoge en septiembre. De todas formas crece a lo largo de todo el año, aunque por supuesto menos en invierno. La planta está bastante extendida y florece bien en este suelo. Menos el arroz, que no se siembra por la ausencia de zonas pantanosas, las judías, guisantes, habichuelas, lentejas, altramuces y todo tipo de granos crecen aquí de forma abundante.

Flora.—Para detallar la gran variedad de árboles, matorrales, frutas y flores se necesitaría un informe especial; sin embargo señalaré lo que me dicen del Jardín Botánico de La Orotava, y es que las plantas exóticas, traídas de Bélgica sobre todo, se cultivan con gran éxito y dan ganancias regulares. Bajo estas circunstancias, llamaría la atención de nuestros horticultores y floristas en Inglaterra sobre la notable flora de estas islas y también sobre la hermosa y numerosa variedad de plantas «criptógamas» (helechos) y los diferentes tipos de palmeras o plantas para la decoración de las casas, bordes de las carreteras, parques, plazas, etc.

Baldosas para pavimentos.—No deberían ser omitidas de la lista de artículos exportados. Se embarcan sobre todo para las Indias Occidentales españolas y su valor fue de 20.000 a 25.000 libras esterlinas el año pasado. Nuestros armadores deberían prestar más atención al hecho de que sería más ventajoso, como último recurso, embarcar estas piedras como lastre, dejando otros cargamentos.

IMPORTACIONES

Como las estadísticas oficiales de aduana no se han publicado aún, no hay forma de comprobar si las importaciones han disminuido o aumentado comparándolas con las del año 1881, pero sí mostraremos los principales artículos traídos a las islas y sus valores aproximados.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Carbón.—Los Sres. Hamilton y Cía., principales importadores de carbón, que forman la empresa líder y más antigua de Santa Cruz, estiman que la cantidad total traída desde Inglaterra por su compañía y una o dos empresas más asciende a 13.000 toneladas con un valor de 20.000 libras esterlinas.

Arroz y otros tipos de granos.—Se consumen aquí bastante, importándose principalmente de Inglaterra, Francia, Italia, España, Alemania y Marruecos, valorados en una suma anual de 36.000 libras esterlinas.

Velas.—Aunque parece que se prefieren las velas de Alemania, también se traen grandes cantidades de Inglaterra y Francia. En 1881 las importaciones en total fueron de unas 1.000 cajas y alcanzaron un precio desde 50 chelines a 61 chelines y 6 peniques los 100 kilos (220 libras).

Jabones.—Tanto los de barra como los de baño son importados de Inglaterra, Francia y Alemania, llegando el año pasado a unas 75.000 libras. Hay un tipo de jaboncillo muy particular traído de Francia que lleva la efigie de Pío IX en un lado y un lema sagrado por el otro, y que se vende a 5 peniques la tableta. Este jabón se llama El Vaticano y les encanta a los españoles. Creo que todavía tendría más éxito si el lema estuviera en español y no en francés. Quizá alguno de nuestros fabricantes podría coger la idea.

Cristal (ventana).—La mayoría viene de Alemania y Bélgica, mientras que el cristal blanco y la loza son de Francia. El año pasado se importaron más de 1.700 cajas.

Cubertería.—Viene casi toda de Inglaterra y de Alemania.

Telas.—Llegan de Manchester en balas, con 100 o 200 piezas cada una, de 70 yardas de longitud, y como los demás tejidos, pagan 30 chelines y el 10 por 100 en flete por cada pie cúbico, y de 1 chelín y 3 peniques a 1 chelín y 8 peniques de gastos de desembarque por bala. La última importación llegó a la cantidad de 25.000 piezas. Este artículo se usa sobre todo para las camisas o pantalones de los campesinos.

Tela gris.—Llamada también «doméstica», y todo tipo de tejidos, constituyen el principal comercio de importación y llega anualmente a una suma total de 8.000 libras esterlinas.

Tela blanca.—Se usa para ropa interior, y también llega en balas de 25 yardas de largo por 28 o 30 pulgadas de ancho. De este tipo se suelen pedir anualmente unas 17.000 piezas.

Tela blanca, llamada también «Hamburgo».—El consumo de este material es más o menos el mismo que el de la tela blanca anterior.

Estampados.—Las clases humildes de estas islas llevan mucho más las telas estampadas de cualquier tipo que las telas de merinos, sobre to-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

do los estampados negros. El valor anual en este tipo de tejidos es de unas 8.000 libras esterlinas.

Algodón para pantalones.—Se importan anualmente unas 900 piezas.

Artículos de lana y mantas.—Se consumen unos 180.000 anualmente. Los campesinos de estas islas no usan ni chaquetas ni abrigos, sino un tipo de capa blanca, suelta, sin mangas que llaman «manto». Me dicen que a no ser que este material sea de una clase y calidad especial y que tenga una franja azul a pocos centímetros de la parte baja, lo rechazan. Por tanto incumbe a nuestros fabricantes el seguir estrictamente el modelo y la calidad requeridos, ya que hay una tendencia a producir el mismo artículo en Bélgica.

Mantelerías y damascos.—Se traen principalmente de Inglaterra; es difícil llegar a conocer con precisión la cantidad, pero se estima que la importación del año pasado tuvo un valor de 36.000 libras esterlinas.

Pañuelos de color.—En este artículo hay un gran comercio con Manchester. Los usan mucho para la cabeza las mujeres de clase más humilde, pero tienen que ser de un modelo y clase especial, agradable a la vista pero no demasiado chillón o alegre. Prefieren pañuelos lisos de una tintura neutra con un borde sencillo y bonito. Los de seda los traen de Lyon y, al parecer, también de Belfast; los tamaños son de 23 a 37 por 23 a 28 pulgadas.

Cuero.—El cuero de los zapatos y botas se trae sobre todo de los mercados de Alemania y Francia. Hay una imitación del cuero francés hecha en España, que goza aquí de gran estima. El valor anual de este artículo se pone en unas 10.000 libras esterlinas.

Harina.—Después de los tejidos y artículos de algodón, podemos decir que la harina ocupa el lugar más importante en la lista de las importaciones. La cantidad que se trae a este puerto anualmente, sobre todo desde Inglaterra, Francia, España y los Estados Unidos suman un valor cercano a las 30.000 libras esterlinas. Al llegar están sujetas a un impuesto de 4 chelines y 2 peniques por barril y, además, a una carga extra de 1 chelín y 9 peniques por cada 100 kilos como «derecho de consumo» que lo paga el comprador.

Almidón.—Se trae principalmente de Hamburgo y se vende de acuerdo a la calidad, de 20 a 25 chelines el quintal de 100 libras.

Azúcares.—Tanto la blanca, la morena o la refinada, que se traen principalmente de Francia e Inglaterra y el consumo anual se calcula en más de 4.000 barriles.

Las bebidas se importan todas de Francia, Alemania y Bélgica. Algunas más baratas se traen de Hamburgo. El valor de este artículo, sola-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

mente en esta isla el año pasado, llegó a unas 10.000 libras esterlinas y sobre unas 2.300 libras esterlinas desde la isla de Cuba.

NAVEGACION Y MARINA MERCANTE

El año pasado entraron en este puerto 102 buques británicos, con cargamentos de Gran Bretaña, colonias británicas y países extranjeros, con una carga total de 83.060 toneladas. El número de buques que entró en lastre de los puertos mencionados (con los cargamentos en tránsito) fueron 88 y 78.854 toneladas. Por otra parte salieron 116 buques para Gran Bretaña, las colonias británicas y países del extranjero con cargamentos de 111.364 toneladas. El número de barcos que salió en lastre hacia los puertos arriba mencionados (con cargamento en tránsito) fue de 73 y 50.286 toneladas. El número total de buques llegados de Gran Bretaña al Puerto de Tenerife el año pasado fue de 190, con 116.914 toneladas y unos 5.988 marineros ingleses. De estos barcos, 172 eran de vapor.

No se han obtenido aún los valores de los cargamentos de entrada y salida, tanto británicos como extranjeros, ni tampoco los informes de los embarques extranjeros.

OBRAS PUBLICAS E INDUSTRIAS

En estas islas no hay industrias que merezcan mención, y salvo pequeñas excepciones, como hacer carreteras o las obras de mejora de este puerto, no se emprendió nada nuevo el año pasado. Sin embargo, se espera que durante los meses del próximo verano extiendan un cable telegráfico submarino entre las islas uniéndolas con España.

POBLACION

La situación de la gente de estas islas no parece muy próspera. Existe mucha probreza y miseria, no sólo entre los agricultores y clases más bajas, sino también entre las clases media y alta, desde la desafortunada caída de la cochinilla que casi ha llevado a una constante emigración de artesanos, trabajadores e incluso agricultores a Brasil y otros lugares. La población de la ciudad puede que esté en mejores condiciones, aunque los lugares públicos están literalmente llenos de mendigos callejeros

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

persistentes y profesionales (a menudo son las esposas o familiares de aquellos que han emigrado), quienes, como no hay una ley de beneficencia eficiente, están destinados a ser un gravamen y un constante ataque a la generosidad del público.

Tenerife, 3 de febrero de 1883.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

SUPLEMENTO DEL INFORME DEL CONSUL DUPUIS SOBRE EL COMERCIO DE TENERIFE DURANTE EL AÑO 1882.

Suplico se me permita ampliar mi informe sobre las relaciones comerciales y mercantiles de Tenerife en el año *1882* con una serie de informaciones recibidas desde entonces de los vicecónsules en Las Palmas, Lanzarote y La Orotava sobre el comercio de esos lugares durante el mismo período.

LAS PALMAS

El Sr. Miller, vicecónsul en Las Palmas, nos informa que hasta hace poco la cochinilla era el principal artículo exportado, pero como los precios han caído considerablemente en los mercados extranjeros muchos productores se verán obligados a abandonar el cultivo del cactus de ahora en adelante y, por lo tanto, a ir pensando en que aproximadamente la mitad de los terrenos tendrán que dejar paso al cultivo de otras plantas como la papa, el maíz, la caña de azúcar, etc. Según afirma el Sr. Miller, los embarques de cochinilla en el puerto de Las Palmas durante el año pasado fueron los siguientes:

		Libras
A	Inglaterra	1.415.231
	Estados Unidos de América	880.100
	Francia	493.746

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

	Libras
Alemania	160.464
España	158.043
Marruecos	8.782
Total	3.116.366

Además, el precio medio durante el año pasado fue de 1 chelín y 4 peniques por libra, lo que hace un valor total de 207.758 libras esterlinas.

Para mostrar la caída en la exportación de la cochinilla nos da un estudio comparativo de los precios durante estos tres últimos años:

		Cantidad	Precio		Valor
		Libras	Chelines	Peniques	£
En	1880	2.977.099	2	4	347.328
	1881	3.549.565	1	10	317.126
	1882	3.116.366	1	4	207.758

El Sr. Miller afirma que el gobierno español no ha continuado con el apoyo al tabaco, como prometió, así que su cultivo y con ello su exportación no ha tenido el progreso que habría alcanzado de haberse protegido. La calidad ha mejorado a pesar de todo. Ultimamente una importante firma comercial ha contactado con los plantadores para comprar la cosecha del tabaco cuando aún esté verde para así prepararlo para el mercado. De esta forma es probable que en fechas no muy lejanas este producto pueda figurar entre los principales exportados desde Las Palmas. Otros artículos de exportación, como almendras, nueces, plátanos y sal, continúan en la misma escala que en informes anteriores. La exportación de ron de La Habana a la costa occidental de Africa ha aumentado, y no hay duda que continuará en la misma proporción a medida que aumenten las relaciones mercantiles de Las Palmas con esos puertos.

La exportación de papas y cebollas ha aumentado de igual forma, ya que dos líneas de buques españoles que van a las Indias Occidentales pasan mensualmente por Las Palmas, y según el Sr. Miller, se aproxima a unas 6.000 toneladas entre Cuba y Puerto Rico.

El valor total de lo exportado ha sido el siguiente:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

	Pesetas
Cochinilla	5.193.950
Papas y cebollas	600.000
Otros productos	850.000
Total	6.643.950
Igual a	265.758 £

Durante el año 1882 el valor total de las importaciones en Las Palmas ascendió a 5.773.330 pesetas, equivalentes a 225.333 libras esterlinas, mientras que en el año 1881 fue de 258.184 libras esterlinas. Se atribuye esta caída al mal estado de la región, por la depreciación de la cochinilla, que obliga a la gente a consumir sólo lo necesario, y también a la abundante cosecha de grano, reduciéndose así la importación de maíz que hasta ahora fue un producto importante en las importaciones. Se podría decir que ha habido un bajón en todos los artículos importados menos el carbón, que se ha incrementado por la cantidad de barcos que lo necesitan.

Respecto al cultivo de la cochinilla, el Sr. Miller afirma que ha disminuido bastante debido a la baja de precios en los mercados extranjeros (los precios a los que se está vendiendo no cubren ni el costo de la producción); además, según los expertos en materias como ésta, en un futuro próximo no se espera ni la mitad de la cosecha de años anteriores. El cultivo de la caña para producir ron y azúcar es un asunto a considerar. Después de varios intentos para formar compañías y traer maquinaria con este fin, un propietario acaudalado de Arucas ha decidido crear por cuenta propia una fábrica y ha mandado traer de Europa toda la maquinaria y herramientas necesarias.

El tabaco es otro producto que, aunque va progresando despacio, va mejorando en calidad; el Sr. Miller comenta que la mejor forma de aumentar el cultivo de este artículo es comprar a los cultivadores la planta cuando aún esté verde, para que los pequeños productores que no puedan permitirse esperar el tiempo necesario para su preparación tengan la oportunidad de venderlo al contado tan pronto como corten la hoja; con este propósito se está construyendo una nave de secado.

Según el Sr. Miller las condiciones generales de esta isla el año pasado fueron peores que el anterior, sobre todo a causa de la crisis que se está pasando en la agricultura: de todas formas, cree que lo peor ha pasado por ahora, ya que se ha incrementado el cultivo de la caña y del tabaco y además se está construyendo mucho, lo que da empleo a mu-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

cha gente; así es posible que este año se vea una mejoría en las condiciones de la isla.

El tráfico de buques en el puerto de Las Palmas es como sigue:

BUQUES ESPAÑOLES

	Número	Tonelaje
De vapor	58	71.491
Veleros	953	56.714
Total	1.011	128.205

BUQUES EXTRANJEROS

	Número	Tonelaje
De vapor	166	372.454
Veleros	32	7.415
Total	198	379.869

Esto hace un total de 1.209 buques con un tonelaje de 508.074, que respecto al año 1881 ha aumentado en 96 buques y 57.851 toneladas. Los 198 buques pueden clasificarse así:

Nacionalidad	Número	Tonelaje
Británicos	148	341.637
Franceses	34	34.940
Noruegos	4	1.294
Americanos	5	873
Alemanes	2	442
Portugueses	3	366
Daneses	1	234
Italianos	1	83
Total	198	379.869

LANZAROTE

Desde Lanzarote el vicecónsul Sr. Tophan informa:

A pesar del estado catastrófico de la isla después de la caída de las cosechas de maíz y cochinilla, y la desafortunada sustitución de este artículo por la anilinas como tinte, las importaciones han subido durante

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

el año 1882; pero la necesidad de lluvia en el campo es tal que las predicciones del comercio para el año venidero no podrán ser más pesimistas de lo que ya son.

Se ha sembrado poco o casi nada de maíz; un gran número de habitantes ha emigrado a otras islas, pero la mayoría se ha ido a Montevideo, Venezuela y unos pocos a Brasil.

La mayoría de las exportaciones se han hecho a Francia. Esta isla sería capaz de producir en abundancia maíz, granos y otros productos agrícolas si hubiera suficiente agua. Se ha formado una asociación con la esperanza de obtener agua de las perforaciones de pozos y se ha comprado material de perforación; al no tener los animales aquí la suficiente fuerza para el trabajo que se les pide, se mandó a buscar un motor, que acaba de llegar, y se comprobarán los resultados en unos dos meses. Si esta empresa tuviera éxito, a los habitantes de esta isla les esperaría un futuro mucho mejor.

El Sr. Topham dice que además de las causas ya mencionadas de desolación, hay una peor, que es la pesada carga de impuestos. El Gobierno exige los pagos totales sin tener en cuenta el estado de angustia de la población y en consecuencia el comercio se paraliza.

A continuación señalaremos las entradas y salidas de barcos británicos y extranjeros durante el año 1882 en Lanzarote:

ENTRADAS

Nacionalidad	Con carga			En lastre		
	Buques	Tonelaje	Tripulación	Buques	Tonelaje	Tripulación
Británica	13	5.900	251	3	257	25
Española	9	1.540	109	7	1.018	69
Francesa.....	20	14.233	524	—	—	—
Portuguesa...	—	—	—	2	169	35
Total....	42	21.673	884	12	1.444	129

Nacionalidad	Total			Valor carga
	Buques	Tonelaje	Tripulación	Libras esterlinas
Británica	16	6.157	276	9.349
Española	16	2.558	178	659
Francesa	20	14.233	524	3.582
Portuguesa.....	2	169	35	
Total.....	54	23.117	1.013	13.590

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

SALIDAS

Nacionalidad	Con carga			En lastre		
	Buques	Tonelaje	Tripulación	Buques	Tonelaje	Tripulación
Británica	13	5.900	251	3	257	25
Española	9	1.065	103	5	262	46
Francesa.....	20	14.233	524	—	—	—
Portuguesa...	—	—	—	2	169	35
Total....	42	21.198	878	10	688	106

Nacionalidad	Total			Valor carga
	Buques	Tonelaje	Tripulación	Libras esterlinas
Británica	16	6.157	276	5.058
Española	14	1.627	149	4.961
Francesa.....	20	14.233	525	17.823
Portuguesa.....	2	169	34	—
Total.....	52	22.186	984	27.842

LA OROTAVA

No he recibido informes comerciales del vicecónsul en La Orotava, Sr. Reid; me inclino a pensar que en esa zona no ha habido durante el año pasado ningún movimiento que merezca la pena comunicar.

Tenerife, 29 de abril de 1883.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEL CONSUL DUPUIS SOBRE EL COMERCIO DE TENERIFE DURANTE EL AÑO 1883.

Considerando que Tenerife fue en dos ocasiones un importante centro de comercio —primero, como país productor de vino anterior a la enfermedad de las vides en 1852; y de nuevo, al cosechar y abastecer los mercados europeos con el tinte de la cochinilla, antes del descubrimiento de la anilina por los años 1859 y 1860—, los cultivadores no deberían desesperarse ni abandonar la esperanza de volver a tiempos prósperos. Es más, no hay razón para pensar que Tenerife no pueda volver a ser un importante centro comercial, dado que tiene las ventajas propias de una región muy favorecida por la naturaleza en cuanto al suelo y clima, y la tierra es capaz de producir todo tipo de cosechas.

Desgraciadamente, todavía no se ha descubierto ningún producto agrícola que sirva de sustituto del casi ya sin valor tinte de la cochinilla; como consecuencia de la caída de su valor en el mercado, el comercio del año pasado y de varios anteriores no fue nada reconfortante ni esperanzador y hasta que no tenga lugar tal descubrimiento, se teme que el comercio sufrirá aún más en un futuro.

Los registros comerciales del año pasado, que recogí de los principales comerciantes, no se calcularon para estimular las cosas; es más, hay un pesar generalizado por si las influencias perniciosas que afectaron al trabajo en años anteriores, afectaron también al comercio del año anterior, de modo que la rutina diaria de los negocios transcurrió sin incidentes y no se produjo ninguna mejora, siendo hasta cierto punto habidos en una repetición de los habidos en 1882. Posiblemente la única dirección donde se puede ver algún progreso es en la importación de carbón, como consecuencia del aumento del número de buques que anualmente frecuenta este puerto y que se cree mejorará desde el establecimiento de la comunicación telegráfica con Europa el año pasado.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Por supuesto, la causa principal de la disminución del comercio el año anterior fue el bajo precio de la cochinilla, pero también hay otras causas que produjeron la depresión comercial; a saber, la constante emigración desde las islas de agricultores, artesanos y pequeños comerciantes hacia Cuba y América Central y del Sur, ocasionada por la caída de la cochinilla y también por los grandes embarques de efectivo para el pago de las importaciones. Estas, que fueron en un principio pagadas con vino, y más tarde con cochinilla, o con letras de cambio (que trajeron un gran margen de beneficios), han sido pagadas durante un cierto tiempo con dinero, ocasionando así una pérdida; en otras palabras, no habiendo productos que exportar, hubo necesariamente pérdida de efectivo.

Si vamos a las estadísticas de los últimos años se observa que el precio medio de la cochinilla fue en 1880 de 2 chelines la libra; en 1881 bajó a 1 chelín y 4 peniques la libra; en 1882 fue más reducido, hasta 11 1/4 peniques la libra, y el año pasado sólo llegó a 9 1/2 peniques la libra.

Hay otra causa que podríamos, si quisiéramos, sumar a este mal estado, y es que mientras en los buenos tiempos los recursos permitían a la gente gastar más libremente y en lujos, desde entonces han tenido que pasar sin ellos y la necesidad urgente les ha obligado a una economía austera; así, el comercio ha sentido la contracción de las escasas ventas y se vio afectado directamente por sus propias, indiscreciones e indirectamente, por la posición poco afortunada de los agricultores.

Si en el año 1880 la cosecha de cochinilla se valoró para los agricultores en unas 600.000 libras esterlinas, la del año pasado, según me informaron, no pasó de 200.000 libras esterlinas. Esto supone una diferencia de 400.000 libras en los ingresos de una población de más o menos 300.000 almas, cuyos ingresos hace unos cuatro años quizá no pasaban de 1.250.000 libras esterlinas.

La siguiente tabla muestra la llegada de buques de todas las naciones, de vapor y de vela, incluyendo también los de cabotaje, interinsulares, etc. Todos ellos frecuentaron el puerto el año pasado o con propósitos comerciales o para proveerse de provisiones, carbón, etc., a fin de proseguir largos viajes.

Nacionalidad	Núm. de barcos	Tonelaje	Tripulación	Pasajeros y Emigrantes
Austro-Húngara.....	1	237	8	
Americana, E.U.....	16	2.969	290	22

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Nacionalidad	Núm. de barcos	Tonelaje	Tripulación	Pasajeros y Emigrantes
Argentina	1	900	38	10
Británica	217	239.270	8.817	8.993
Belga	1	38	10	—
Francesa	119	224.310	4.360	3.466
Alemana	25	52.294	1.131	919
Italiana	8	7.912	180	798
Mexicana.....	1	350	20	—
Noruega.....	2	793	22	—
Portuguesa	10	1.744	116	23
Española	115	69.117	3.052	2.801
Española costeras	908	38.109	8.722	17.265
Total	1.424	638.043	26.766	34.297

Cargas y descargas (de todas las nacionalidades) = 426
Con cargas en tránsito (de todas las nacionalidades) = 150
Repostar carbón, etc., incluyendo buques de guerra (de todas las nacionalidades) = 276

Excluyendo a los buques costeros, llegaron 410 de vapor y 106 de vela, 516 en total, con un tonelaje de 599.934, cuya mitad aproximadamente era tonelaje británico.

Considerando que el número de barcos británicos sobrepasa al de los franceses en casi 100 buques, nos encontramos con que el tonelaje de los primeros no excede en igual proporción al de los segundos, siendo así porque, por regla general, los vapores franceses son mucho más finos y grandes que los ingleses, exceptuando los dedicados al comercio con Nueva Zelanda y Australia.

El tonelaje español ocupa un lugar insignificante en el interés comercial de este puerto, pues tenemos que descontar los barcos de cabotaje y 96 llegadas del servicio de correos entre España y las islas (que traen al mismo tiempo algunas pequeñas mercancías y tráfico de pasajeros). Respecto al tonelaje alemán, cada año va adquiriendo mayores proporciones.

El cuadro siguiente es un informe comparativo del número de bu-

ENTRADAS

Fecha	Núm. de barcos	Tonelaje	Tripulación
En 1883	217	239.270	8.817
1882	190	161.914	5.988
Aumento 1883	27	77.356	2.829

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ques británicos, con su tonelaje y tripulación, que entraron y salieron de este puerto durante los últimos dos años.

DESPACHADOS

Fecha	Núm. de barcos	Tonelaje	Tripulación
En 1883	214	235.675	8.633
1882	189	161.650	5.894
Aumento 1883	25	74.025	2.739

IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES

En la siguiente lista se muestran las importaciones y exportaciones de Tenerife con los países de origen y destino durante ocho meses del año pasado:

IMPORTACIONES

Clase de artículo y países de origen		Cantidades
De Gran Bretaña y colonias:		
Amoníaco	Sacos	317
Armazones de cama	Bultos	56
Cerveza	Barriles	48
Cebada	Sacos	290
Carbón	Toneladas	19.268
Artículos de algodón	Balas	490
Artículos de algodón	Cajas	154
Artículos de algodón	Paquetes	230
Artículos de loza	Canastas	62
Artículos de loza	Toneles	2
Artículos de loza	Paquetes	62
Bacalao	Cajas	65
Café	Sacos	46
Café	Cajas	188
Tiza	Toneles	18
Cacao	Sacos	15
Chocolate	Cajas	3
Corcho	Sacos	5
Peines	Cajas	1
Cordajes	Bultos	22
Velas	Cajas	138
Velas	Cajones	85
Medicamentos	Cajas	8
Hierba seca	Balas	4

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

IMPORTACIONES *(continuación)*

Clase de artículo y países de origen		Cantidades
De Gran Bretaña y colonias:		
Abanicos	Cajas	1
Harina	Toneles	400
Máquina de moler	Toneles	1
Cristalería	Cajas	11
Grasa	Toneles	4
Ginebra y coñac	Cajas	186
Ginebra y Coñac	Damajuanas	50
Cerrajería	Cajas	210
Cerrajería	Toneles	22
Cerrajería	Paquetes	254
Sombreros	Cajas	2
Hierro	Paquetes	946
Barras de hierro	Paquetes	654
Aretes de hierro	Paquetes	317
Tinta	Cajas	2
Material de faro	Cajas	6
Fósforos tipo Lucifer	Cajas	2
Maquinaria	Cajas	205
Maquinaria	Paquetes	103
Abono	Toneles	240
Aceite y petróleo	Barriles	6
Aceite y petróleo	Cajas	20
Aceite y petróleo	Cajones	200
Material fotográfico	Cajas	2
Pintura y masilla	Cuñetes	428
Pintura y masilla	Paquetes	25
Pintura y masilla	Cajas	7
Pintura y masilla	Toneles	17
Potasa	Barriles	13
Papas	Toneles	28
Perfumería	Cajas	5
Provisiones	Toneles	188
Provisiones	Cajas	94
Papel	Balas	2
Papel	Paquetes	3
Pimienta	Sacos	8
Carne de cerdo y bacon	Cajas	15
Guisantes, etc.	Sacos	25
Ron	Cajas	39
Ron	Barriles	34
Ron	Cuñetes	148
Arroz	Sacos	450
Jabón	Cajas	4.025
Máquinas de coser	Cajas	19

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

IMPORTACIONES *(continuación)*

Clase de artículo y países de origen		Cantidades
De Gran Bretaña y colonias:		
Arpillera	Balas	25
Soda	Barriles	123
Azúcar	Barriles	98
Azúcar	Sacos	73
Pieles	Paquetes	12
Material telegráfico	Cajas	20
Cable telegráfico	Millas	1.000
Alquitrán	Barriles	32
Juguetes	Cajas	5
Tabaco	Toneles	17
Tabaco	Balas	46
Tabaco	Paquetes	11
Maderaje	Piezas	25.890
Maderaje	Pies	515.000
Artículos de lana	Balas	30
Relojes de pulsera y pared	Cajas	6
Vinos	Cajas	20
Vinos	Barriles	22
Trigo	Sacos	480
De Francia y colonias:		
Habichuelas y guisantes	Sacos	77
Alpiste	Sacos	17
Artículos de algodón	Paquetes	66
Artículos de algodón	Cajas	108
Artículos de algodón	Balas	34
Champán	Cajas	30
Relojes de pared y pulsera	Cajas	2
Cemento	Barriles	1.045
Comino	Sacos	8
Cartuchos	Cajas	10
Café	Sacos	84
Velas	Cajas	120
Velas	Cajones	167
Medicamentos	Paquetes	104
Medicamentos	Cajas	190
Piedras talladas	Embalajes	44
Dátiles	Cajas	5
Loza de barro	Jarras	1.081
Loza de barro	Paquetes	80
Loza de barro	Tejas	2.000
Harina	Sacos	2.873
Harina	Toneles	366
Comida farinácea	Cajas	671

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

IMPORTACIONES *(continuación)*

Clase de artículo y países de origen		Cantidades
De Francia y colonias:		
Comida farinácea	Barriles	1.476
Armas de fuego	Cajas	11
Zapatos de fieltro	Sacos	11
Lino	Cajas	11
Muebles	Cajas	8
Cristalería	Cajas	48
Cristalería	Paquetes	100
Cerrajería	Cajas	91
Cerrajería	Cajones	83
Sombreros	Cajas	20
Joyas	Caja	1
Tintas	Paquetes	17
Cuero y pieles	Cajas	22
Cuero y pieles	Balas	450
Cuero y pieles	Paquetes	15
Palos campeche	Piezas	25
Maíz	Sacos	530
Maquinaria	Cajas	9
Maquinaria	Toneles	7
Papel	Cajas	40
Papel	Balas	126
Papel	Paquetes	150
Perfumería	Cajas	26
Perfumería	Paquetes	7
Papas	Toneles	100
Provisiones	Cajas	43
Provisiones	Paquetes	35
Pianofortes	Cajas	7
Material de imprenta	Cajas	5
Ron	Cajas	11
Ron	Cuñetes	5
Ron	Barriles	22
Arroz	Sacos	525
Soga	Paquetes	14
Azúcar	Toneles	58
Artículos de seda	Cajas	34
Sulfuro	Sacos	340
Almidón	Cajas	30
Almidón	Cajones	12
Tabaco	Paquetes	49
Tabaco	Cajas	30
Tabaco	Balas	12
Hilos	Cajas	9
Barniz	Damajuanas	32

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

IMPORTACIONES *(continuación)*

Clase de artículo y países de origen		Cantidades
De España y colonias:		
«Alpargatas» (zapato cañamero)	Balas	3
«Alpargatas» (zapato cañamero)	Paquetes	7
«Alpargatas» (zapato cañamero)	Cajas	6
Alpiste, etc.	Sacos	101
Alpiste, etc.	Balas	28
Alpiste, etc.	Paquetes	7
Libros y material imprenta	Paquetes	4
Libros y material imprenta	Cajas	8
Libros y material imprenta	Cajones	3
Mantequilla	Cajas	5
Corchos	Balas	3
Cordaje	Rollos	10
Carbón de leña	Kilos	6.000
Ornamentos de iglesia	Caja	1
Café	Sacos	50
Medicamentos	Cajas	34
Medicamentos	Paquetes	39
Medicamentos	Cajones	36
Loza de barro	Embalajes	445
Loza de barro	Cajas	21
Loza de barro	Piezas	1.000
Esparto	Paquetes	9
Esparto	Kilos	25.400
Esparto	Balas	123
Comida farinácea	Cajas	51
Comida farinácea	Paquetes	8
Muebles	Cajas	8
Chufas	Sacos	4
Pieles, cueros, etc.	Balas	131
Pieles, cueros, etc.	Cajas	4
Pieles, cueros, etc.	Cajones	4
Sombreros	Cajas	31
Cerrajería	Cajas	10
Cerrajería	Paquetes	29
Cerrajería	Piezas	36
Pelo de cabello	Balas	57
Fósforos de Lucifer	Cajas	33
Mármol	Cajas	6
Pertrechos militares	Paquetes	390
Maíz	Sacos	730
Aceite	Jarras	11.216
Aceite	Pipas	80
Aceite	Barriles	22
Aceite	Cajas	10

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

IMPORTACIONES *(continuación)*

Clase de artículo y países de origen		Cantidades
De España y colonias:		
Cebollas	Canastas	3
Aceitunas	Cajas	25
Aceitunas	Barriles	53
Papel y cartulina	Balas	80
Papel y cartulina	Paquetes	72
Papel y cartulina	Cajas	11
Provisiones	Cajas	64
Provisiones	Sacos	21
Provisiones	Paquetes	66
Cerdo, preparados	Cajas	7
Cerdo, preparados	Barriles	18
Cerdo, preparados	Paquetes	70
Guisantes y habichuelas	Sacos	76
Perfumería	Cajas	3
Fruta en conserva	Cajas	7
Arroz	Sacos	40
Artículos de seda	Cajas	6
Bebidas, etc.	Pipas	177
Bebidas, etc.	Cajas	199
Bebidas, etc.	Barriles	2
Azúcar	Cajas	185
Sal	Kilos	56.200
Artículo textil	Cajas	26
Artículo textil	Cajones	4
Artículo textil	Paquetes	40
Tabaco	Paquete	1
Maderaje	Tablas	20
Vino	Pipas	168½
Vino	Octavas	42
Vino	Cajas	121
Vino	Toneles	26
Vino	Barriles	23
Artículos de lana	Cajas	5
Ropa	Cajas	10
Especias	Cajas	10
«Yagua» (atadura de paja)	Paquetes	334
De Estados Unidos de América:		
Alcohol	Cuñetes	114
Mantequilla	Cajas	11
Mantequilla	Latas	148
Mantequilla	Barriles	3
Café	Sacos	21

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

IMPORTACIONES *(continuación)*

Clase de artículo y países de origen		Cantidades
De Estados Unidos de América:		
Cordaje	Balas	7
Sidra	Cajas	3
Relojes	Cajas	7
Medicamentos	Cajas	6
Harina	Barriles	1.195
Agua perfumada	Cajas	241
Muebles	Cajas	106
Fibras	Paquetes	5
Cristalería	Paquetes	28
Cristalería	Barriles	11
Manteca	Cajas	12
Arenques	Cajas	100
Petróleo	Cajas	255
Petróleo	Cajones	1.675
Provisiones	Cajas	66
Papel	Paquetes	7
Almidón	Cajas	312
Ron	Pipas	210
Trementina	Cajas	10
Tabaco y rapé	Cajones	20
Tabaco y rapé	Paquetes	73
Tabaco y rapé	Barriles	2
De Portugal:		
Sal	Kilos	15.000
Azúcar	Toneles	100
De Marruecos:		
Maíz	Sacos	85
De Alemania:		
Anís	Damajuanas	1.200
Anís	Toneles	6
Cerveza	Cajas	75
Cerveza	Toneles	2
Cerveza	Barriles	287
Mantequilla y queso	Barriles	3
Mantequilla y queso	Cajas	12
Artículos de algodón	Cajas	2
Artículos de algodón	Cajones	25
Artículos de algodón	Balas	7
Cordaje	Balas	159
Bacalao	Cajas	85
Cemento	Barriles	110

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

IMPORTACIONES *(continuación)*

Clase de artículo y países de origen		Cantidades
De Alemania:		
Cemento	Paquetes	2
Café	Sacos	10
Velas	Cajas	255
Porcelana	Cajones	2
Cacao	Sacos	75
Hierba seca	Balas	200
Damajuanas (vacías)	Balas	300
Dinamita y pólvora	Barriles	414
Dinamita y pólvora	Cajas	30
Herraje	Cajas	26
Herraje	Paquetes	36
Herraje	Barriles	8
Herraje	Cajones	19
Ginebra	Cajas	197
Ginebra	Damajuanas	2.875
Ginebra	Cajones	37
Lámparas	Cajas	4
Pimienta	Sacos	18
Provisiones	Cajas	45
Provisiones	Tonel	1
Papel	Cajas	4
Papel	Balas	61
Arroz	Sacos	160
Artículos de acero	Cajas	22
Licores y ron	Barriles	147
Licores y ron	Damajuanas	200
Licores y ron	Cajas	50
Almidón	Cajones	575
Almidón	Cajas	95
Azúcar	Barriles	158
Azúcar	Toneles	5
Pieles	Cajas	7
Tabaco	Balas	22
Artículos de lana	Cajas	12

EXPORTACIONES

Clases de artículos y países de destino		Cantidades
A Gran Bretana y colonias:		
Almendras	Sacos	4
Botellas (vacías)	Cascos	95

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

EXPORTACIONES *(continuación)*

Clases de artículos y países de destino		Cantidades
A Gran Bretaña y colonias:		
Semillas	Cascos	305
Cochinilla	Libras	114.783
Bacalao	Barriles	20
Ajos	Ristras	1.500
Papas	Quintal	927
Papas	Canastas	28.800
Papas	Barriles	139
Papas	Cajas	310
Papas	Sacos	1.610
Provisiones	Paquetes	13
Cebollas	Libras	889.130
Cebollas	Cajas	20
Orchilla	Libras	1.087
Lana	Bala	1
Ron	Galones	500
Vino	Galones	11.500
Vino	Barriles	4
Vino	Toneles	17
Vino	Cajas	2
A Francia y colonias:		
Plátanos y fruta	Paquetes	37
Plátanos y fruta	Cajas	8
Cochinilla	Libras	213.085
Ajos	Barriles	8
Ajos	Canastas	133
Sombreros	Cajas	2
Piedras para filtros	Piezas	12
Orchilla	Libras	37.153
Orchilla	Sacos	33
Cebollas	Canastas	5.877
Cebollas	Barriles	78
Cebollas	Libras	104.350
Papas	Toneles	80
Papas	Barriles	172
Papas	Canastas	7.555
Adoquines	Losas	3.000
Pintura	Paquetes	14
Plantas y flores	Cestas	10
Ron	Galones	1.500
Especias	Paquetes	47
Seda	Cajas	3
Pieles	Balas	16

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

EXPORTACIONES *(continuación)*

Clases de artículos y países de destino		Cantidades
A Francia y colonias:		
Pieles	Cajas	20
Vino	Toneles	110
Vino	Galones	200
Vino	Barriles	10
Vino	Cuñetes	3
Vino	Cajas	2
A la República de Argentina:		
Ron	Galones	1.000
Tabaco	Caja	1
A Brasil:		
Adoquines	Losas	400
A España y colonias:		
Anís	Damajuanas	3
Anís	Cajas	135
Anís	Tonel	1
Flores artificiales	Caja	1
Plátanos	Racimos	72
Plátanos	Canastas	13
Plátanos	Cajas	10
Habichuelas	Sacos	25
Semillas	Toneles	44
Café	Barriles	2
Queso	Barriles	4
Queso	Cajas	5
Garbanzos	Sacos	105
Cochinilla	Libras	5.110
Toneles	Vacíos	171
Agua perfumada	Toneles	4
Agua perfumada	Cajas	2
Piedras para filtro	Piezas	718
Piedras para filtro	Paquetes	24
Muebles	Paquetes	11
Harina	Barriles	7
Fruta	Cajas	2
Ginebra	Damajuanas	412
Ginebra	Cajas	30
Ginebra	Toneles	18
Ajos	Balas	5
Ajos	Canastas	93
Ajos	Ristras	15.405
Arenques	Barriles	23

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

EXPORTACIONES *(continuación)*

Clases de artículos y países de destino		Cantidades
A España y colonias:		
Joyas	Cajas	2
Maíz	Sacos	730
Aceite	Toneles	3
Aceitunas	Damajuanas	40
Cebollas	Barriles	101
Cebollas	Sacos	1.184
Cebollas	Canastas	10.032
Papas	Quintal	12.879
Papas	Canastas	40.569
Papas	Sacos	334
Papas	Libras	31.522
Adoquines	Piezas	10.330
Provisiones	Cajas	77
Provisiones	Barriles	6
Ron	Tonel	1
Ron	Galones	3.000
Ron	Damajuanas	208
Trapos	Balas	16
Jabones	Cajas	26
Pieles	Balas	91
Dulces	Cajas	3
Pescado salado	Barriles	105
Tomates	Canastas	26
Vino	Damajuanas	6
Vino	Barriles	10
Vino	Toneles	6
Vino	Cajas	179
Vino	Galones	150
A la Costa occidental de Africa:		
Anís	Damajuanas	6
Corcho	Toneles	6
Piedras para filtrar	Embalajes	12
Aceite	Toneles	2
Aceite	Tinajas	25
Aceite	Galones	50
Cebollas	Barriles	20
Cebollas	Canastas	100
Papas	Barriles	95
Papas	Canastas	140
Provisiones	Toneles	4
Provisiones	Paquetes	93
Papel	Cajas	3

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

EXPORTACIONES *(continuación)*

Clases de artículos y países de destino		Cantidades
A la Costa occidental de Africa:		
Petróleo	Cajas	70
Arroz	Barriles	3
Ron	Cañetes	50
Ron	Barril	1
Ron	Galones	43.400
Pescado salado	Barriles	3
Tabaco	Cajas	4
Vino	Cajas	17
Vino	Toneles	20
Vino	Barril	1
Vino	Galones	1.950
A Estados Unidos de América:		
Semillas	Toneles	31
Cochinilla	Libras	12.555
Cebollas	Embalajes	178
Cebollas	Sacos	50
Cebollas	Barriles	16
Papas	Canastas	3.495
Trapos	Sacos	17
Vino	Toneles	26
A Portugal:		
Papa	Canastas	330
Trigo	Sacos	200

La suma de las principales exportaciones e importaciones en este puerto durante ocho meses el año pasado, con sus valores aproximados, es como sigue:

IMPORTACIONES

	Libras esterlinas
Carbón	46.800
Tejidos de todo tipo	34.302
Hierro y ferretería	7.335
Jabones y comestibles	8.475
Harina y farináceas	12.480
Provisiones .de todo tipo	13.180
Vinos y licores	16.900
Total	139.472

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias 2003

EXPORTACIONES

	Libras esterlinas
Vino y licores	11.536
Cochinilla y orchilla	65.000
Papas y cebollas	11.100
Total	87.636

Los artículos de primera necesidad, así como el mayor volumen de mercancías, vienen de Inglaterra; pero en lo que respecta a las exportaciones a ese país, con excepción del vino, cochinilla y algunas papas, esta isla no abastece mucho al mercado inglés.

Se importan provisiones de todo tipo y artículos textiles de Francia y Alemania, y en menores cantidades de España y de Estados Unidos de América. El mercado francés es el mayor consumidor de cochinilla y orchilla, mientras que España y las Indias Occidentales lo son de papas, cebollas y ajos, que se embarcan en grandes cantidades.

AGRICULTURA

Un asunto que sorprende mucho es que a pesar de lo benigno del clima, su buena temperatura a lo largo del año, la ausencia de heladas o calores abrasadores, donde casi todo podría crecer y vivir resultaría barato, sólo la séptima parte del terreno está cultivada. Las cosechas de trigo, cebada y maíz de Indias son insuficientes para las necesidades del lugar, por lo que se traen gran cantidad de artículos de primera necesidad del extranjero.

Se cultivan muchas clases de frutas y, a excepción de los plátanos que se embarcan principalmente a España, y los tunos (fruta de la tunera o cactus napal), que son el principal sustento de las clases trabajadoras en verano, y quizá también los higos, todas las otras variedades son menos abundantes y de menor calidad que las de Malta o Sicilia.

Los naranjos y manzanos, aunque se dan bien por toda la isla, parece que son atacados por el *oidium* en algunas zonas después de florecer y antes de que la fruta madure; sin embargo, hay buenas naranjas y en abundancia.

La *Caña dulce* (caña de azúcar), el tabaco y el café también crecen con facilidad y dan buenas cosechas, pero todavía no son artículos de exportación (los principales obstáculos para su producción son la com-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

petencia y la carestía de la manufactura del proceso del azúcar). Pero a pesar de todos estos inconvenientes se trajeron el año pasado grandes cantidades de esta planta de un tallo de cinco o seis pies de largo desde Madeira, Gran Canaria y La Palma, y se plantaron en esta isla con gran éxito. En lo que respecta al tabaco, si consideramos que esta planta no necesita muchos cuidados o atención en su cultivo, y sólo requiere agua a largos intervalos, yo creo que podría ser cultivada en grandes extensiones si además hubiera por parte de las autoridades el estímulo suficiente.

Las plantaciones de café en Salamanca, en las cercanías de esta ciudad, consisten en 200 ó 300 árboles; aunque da bastante fruto, la cosecha la consumen principalmente los propios cultivadores. El café es de excelente calidad y no hay razón para que esta planta no haya sido mucho más cultivada. El clima y el suelo parecen ser los adecuados para su cultivo, sobre todo cuando están a la sombra de árboles mayores ya que sus ramas crecen horizontalmente en toda su longitud; en esta época del año las ramas están totalmente cubiertas de fruto.

De todas formas, el gran deseo de todos, como ya dije en un principio, es encontrar una planta sustitutiva del cactus de la cochinilla o tunera. A la vista de esto, que sigue acaparando toda la atención, la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Tenerife, en La Laguna, desde hace algunos meses viene manteniendo relaciones con algunos amigos en Inglaterra, quienes han sugerido introducir en la isla la ortiga de fibra tierna, especialmente la *Rhea,* o hierba de China y el *Helianthus annus* (girasol); pero no puedo decir si ya ha habido fruto de tales sugerencias. Sin embargo, no tengo dudas al pensar que, por el clima y las condiciones del terreno, estas plantas se darían muy bien ya que requieren poco cultivo y casi ningún suelo. El *Helianthus* es muy conocido aquí y he visto magníficos ejemplares como plantas ornamentales. En resumen, desde la caída desafortunada de la cochinilla como producto rentable, los únicos productos de exportación son las papas, cebollas y ajos.

OBRAS PUBLICAS

En un informe especial ya he dado cuenta del tendido de un cable telegráfico submarino el pasado diciembre, entre Cádiz y Tenerife, uniendo ésta también con Gran Canaria, La Palma y Lanzarote. Todos estos trabajos se llevaron a cabo por la compañía *India-rubber, Gutta-percha and Telegraph Works,* de Silvertown, cerca de Londres. Dicho cable fue inaugurado en enero pasado acogiéndose con gran alegría y regocijo.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

También se tenderá un segundo cable entre Tenerife y San Luis, en las posesiones francesas del Senegal, en la costa occidental de Africa. Aparte de estarse haciendo algunas carreteras o reparaciones, no se llevó a cabo nada nuevo el año pasado. Los trabajos de prolongación del muelle de Santa Cruz continúan avanzando muy poco respecto a como estaban desde hace ocho años, según informes de mis predecesores. Fueron suspendidos en algún momento en el pasado.

INDUSTRIAS

Como conjeturas comerciales, se puede decir muy poco de este tema. La única industria de alguna importancia es la fabricación de cestas de caña para el embarque de verduras y fruta, y también algo de alfarería rudimentaria. Hay otras industrias llevadas a cabo por algunas empresas privadas, pero sólo en cantidades limitadas.

COMENTARIOS GENERALES

Ahora que estas islas están comunicadas telegráficamente con Europa, de la que habían estado incomunicadas hasta ahora aun estando tan cerca, no tengo la menor duda de que el interés para la navegación de este puerto se desarrollará y se verá beneficiado por ello, y que además las Islas Canarias serán más y mejor conocidas por el mundo exterior. Sólo como puerto de llegada Santa Cruz ofrece muchas ventajas, diría yo que con casi ningún inconveniente respecto al abastecimiento de carbón, de agua y al aprovisionamiento de buques en largos viajes. Sus ventajas físicas no lo hacen de ninguna manera inferior a Madeira o San Vicente. El puerto es de fácil acceso en cualquier época y está bien protegido de los vientos frecuentes del norte y noreste, con buen fondeadero, y con un clima que admite las operaciones de abastecimiento de carbón, etc., pues pueden llevarse a cabo cualquier día del año e incluso durante la noche. Debo añadir también que Santa Cruz es un puerto franco y, a diferencia de otros puertos de España, no tiene restricciones ni cargas.

Los únicos gastos son los de carga y descarga o dejar y coger pasajeros y son los que siguen:

		Fr.	c.
A)	Por cada 1.000 kilos de artículo desembarcado		
1.	De Europa	1	25
	Por Carbón	0	25

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

		Fr.	c.
	2. De las Indias Occ. españolas	0	75
	3. De otros puertos americanos	2	50
	Por cada pasajero desembarcado		
	1. De Europa	0	75
	2. De las Indias Occ. españolas	0	50
	3. De otros puertos americanos	1	25
B)	Por cada 1.000 kilos de artículo embarcado		
	1. Para Europa	1	00
	2. Para las Indias Occ. españolas	0	50
	3. Para otros puertos americanos	2	00
	Por cada pasajero embarcado		
	1. Para Europa	1	00
	2. Para las Indias Occ. españolas	0	50
	3. Para otros puertos americanos	2	00

Los buques que entran a por carbón, agua o provisiones no pagan. El servicio de práctico es voluntario y se paga al precio de 67 1/2 reales de vellón (14 chelines y 3/4 peniques) durante el día, y 28 chelines durante la noche.

LA OROTAVA

El Sr. Reid, vicecónsul en La Orotava, al informar del comercio de su distrito durante el año pasado, habla muy esperanzado del éxito del tabaco y de la caña de azúcar y pronostica que, en un tiempo no muy lejano, estos dos productos llegarán a ser artículos de exportación. Afirma que los propietarios de las tierras están muy comprometidos en el cultivo del tabaco, y que los resultados avivan la esperanza de que llegará a ser una fuente comercial; también que, al haberse demostrado últimamente que la caña de azúcar cultivada aquí es extraordinariamente productiva, se está poniendo mucho empeño en el cultivo de esta planta, y que probablemente no sólo cese la importación del azúcar para el consumo de estas islas, sino que también llegará a ser un producto de exportación.

Tenerife, 23 de marzo de 1884.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEL CONSUL DUPUIS SOBRE EL COMERCIO DE LAS PALMAS DURANTE EL AÑO 1883.

El vicecónsul Miller, al informar sobre el comercio en Las Palmas, Gran Canaria, durante el año 1883, afirma que aunque continúa la depreciación de la cochinilla, este artículo sigue siendo el principal producto de exportación de la isla. Los embarques totales el año pasado llegaron a 235.238 libras, de las que la mitad se enviaron a Inglaterra, pero comparado con la cosecha del año 1882, ha habido una caída de cerca de 703.828 libras. Los precios tuvieron una media de 10 peniques la libra, lo que dio una suma de unas 98.000 libras esterlinas como valor de la cantidad exportada.

El año pasado hubo un incremento en el cultivo de la planta de caña de azúcar; la introducción de maquinaria en gran escala, y otros aparatos para machacar la caña y la manufactura del azúcar, se llevó con gran empeño y éxito, hasta tal punto que se abrigan expectativas optimistas de que el azúcar podrá llegar a ser un gran artículo de exportación de la isla en un tiempo no muy lejano.

Respecto al cultivo de la planta del tabaco, el vicecónsul Miller afirma que, desde el último informe sobre este tema, se han depositado mayores esperanzas en que este producto llegue a tener importancia en el comercio. La experiencia y la práctica han enseñado a los cultivadores a mejorar su cultivo, y afirma que encuentra que el tabaco canario puede competir con algunos de gran calidad cultivados en Cuba. Parece que el ánimo que se le está dando a los cultivadores por el uso de las fábricas del gobierno español ayudará mucho al desarrollo de su producción. La cosecha del año pasado fue sólo de 33.000 libras, pero fue casi un ensa-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

yo, mientras que este año se espera que sea mucho más abundante. El Sr. Miller dice que, a juzgar por las apariencias, el cultivo y la exportación del tabaco puede ocupar el puesto de la cochinilla, que fue durante tantos años tan beneficiosa para la isla.

Las papas y las cebollas también fueron grandes artículos de exportación a las Indias Occidentales, debido en parte al incremento del cultivo de estas plantas y también por la cantidad de buques que llegaban a la isla.

Se estima que el valor total de las exportaciones desde Las Palmas el año pasado fue de unas 146.170 libras esterlinas, mientras que las importaciones fueron unas 178.218 libras esterlinas. El último valor comparado con los de años anteriores muestra una disminución, debida sobre todo a la bajada del valor de la cochinilla, disminuyendo así el consumo de productos extranjeros. También se debe a la abundancia de las cosechas en los dos últimos años y, en consecuencia, a la caída del maíz de Indias traído desde Marruecos.

AGRICULTURA

Debido a la bajada del valor de la cochinilla, el cultivo de la planta del cactus ha disminuido bastante en la isla de Gran Canaria, abriendo un espacio para la caña de azúcar, el tabaco y el maíz de Indias, ya que de los dos primeros artículos, según se cree, dependerá la prosperidad de la isla.

INDUSTRIAS

Con la excepción de la construcción de dos grandes barcazas destinadas al almacenaje de carbón, no parece que se haya llevado a cabo ningún tipo de industria durante el año pasado.

OBRAS PUBLICAS

El puerto de refugio, en el Puerto de La Luz, que está a tres millas de Las Palmas, está siendo ampliado con gran rapidez. Este puerto ya ofrece un gran espacio para recibir buques en carga y descarga; también está casi terminado un gran almacén para el embarque de carbón.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

COMENTARIOS GENERALES

El Sr. Miller nos confirma que aunque no nota una gran mejoría en los acontecimientos generales, gracias a la abundancia y abaratamiento de las provisiones, el bienestar de la gente humilde está de alguna forma mejor que en años anteriores, y que la emigración muestra un ligero descenso. Las operaciones con buques, señala también, van en aumento y vienen muchos a repostar carbón o provisiones.

Los siguientes informes nos dan el número, tonelaje y dotaciones de los buques ingleses que vinieron a Las Palmas durante 1883, de acuerdo con el registro guardado en el Viceconsulado.

Clase	Número	Tonelaje	Tripulación
De vapor	127	206.341	1.075
A vela	8	1.776	79
Total	135	208.117	5.051

El movimiento total de buques de todas las naciones, incluyendo los británicos, que frecuentaron el Puerto de Las Palmas durante 1883, se muestra en el siguiente cuadro tomado de los informes oficiales que dan el tonelaje bruto, lo que explica la diferencia entre los informes oficiales y los del Viceconsulado.

Nacionalidad	Número	Tonelaje	Tripulación
Británica	145	333.201	5.051
Española	938	153.815	—
Francesa	21	23.856	—
Americana	3	810	—
Italiana	1	319	—
Alemana	1	302	—
Danesa	1	278	—
Noruega	1	273	—
Total	1.111	512.854	5.051

Tenerife, 30 de abril de 1884.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEL CONSUL DUPUIS SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1884.

Las transacciones comerciales generales de esta zona durante el año pasado no muestran por desgracia ninguna mejora sobre el comercio del año anterior, es más, parecen estar en baja. El principal elemento que causa el mal estado de los acontecimientos es la continuada ausencia o la poca habilidad en descubrir algún producto agrícola o manufactura que tome el lugar de la cochinilla, rentable en una época pasada. También lo es el constante gasto en efectivo. Pero lo más que interfirió y obstaculizó el comercio del año pasado fue el desafortunado brote de cólera en Europa, que durante un cierto tiempo produjo un completo estancamiento de los negocios entre estas islas e Inglaterra, Francia y España, principales mercados de suministro. De hecho, no es nada exagerado decir que, mientras duró el cólera el verano pasado en el sur de Europa, el comercio quedó casi paralizado y alejado de esta zona.

La imposición de las reglas de cuarentena el año pasado contra Inglaterra fue un absurdo y del que son responsables los políticos españoles; Tenerife fue por aquel entonces la víctima del pánico y a duras penas responsable de sus acciones.

Esto afectó, como era de esperar, a los ingresos públicos, causando muchas penurias y privaciones a las clases trabajadoras y marinos, quienes dependían de la llegada de buques para ganar sus sustentos diarios. Hay una gran necesidad de tener alojamiento y personal eficientes en el Lazareto. Se comenta que en anteriores ocasiones, cuando apareció el cólera en la vecina isla de Gran Canaria, la enfermedad fue mantenida

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

lejos de Tenerife, siguiendo con firmeza el plan elaborado de alejar todos los buques que vinieran de la isla infectada.

El comercio de la cochinilla, a pesar de que su valor está en descenso, continúa siendo de alguna forma uno de los principales renglones de la exportación, una fuente de importancia para los agricultores y de ingreso para el erario.

La firma *Thomas* y *Cía.* en Las Palmas, publica la siguiente estadística que muestra el descenso comparativo de los embarques de este artículo durante los tres últimos años:

Países	1881-82	1882-83	1883-84
	Libras	Libras	Libras
Inglaterra	2.715.983	2.2689.364	1.321.592
Francia	952.460	1.320.793	618.320
Alemania	151.797	266.150	94.146
España	144.886	208.017	88.236
Estados Unidos	868.813	981.923	299.900
Marruecos	6.377	14.010	1.782
Total	4.850.316	5.059.257	2.423.976

El siguiente cuadro muestra las cantidades embarcadas en los diferentes puertos de estas islas entre el 1 de julio de 1883 y el 30 de junio el año pasado, con sus destinos:

Puerto	Cantidad	Total	Valor medio a bordo	Destino
	Libras	Libras	(£)	
Gran Canaria	1.025.478			
Tenerife	159.194			
Orotava	82.640			
Lanzarote	15.182			
La Palma	39.098			
		1.321.592	60.573	Inglaterra
Gran Canaria	270.576			
Tenerife	266.769			
Lanzarote	68.921			
La Palma	12.054			
		618.320	28.339	Francia

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Puerto	Cantidad	Total	Valor medio a bordo	Destino
	Libras	Libras	(£)	
Gran Canaria	282.024			
Tenerife	10.030			
La Palma	7.846			
		299.900	13.745	América, EE.UU.
Gran Canaria	90.974			
Tenerife	3.172			
		94.146	4.315	Alemania
Gran Canaria	81.769			
Tenerife	6.467			
		88.286	4.044	España
Gran Canaria	1.782	1.782	81	Marruecos
Total	—	2.423.976	111.097	

Las siguientes estadísticas, dadas por las autoridades de la Oficina de Aduanas, muestran los resultado totales del comercio y operaciones de embarque en estas islas en 1884:

IMPORTACIONES

Procedencia	Valores (£)
Inglaterra	163.398
Francia	38.786
Alemania	26.923
España	40.712
Portugal	295
Marruecos	5.839
Estados Unidos de América	30.672
Antillas españolas	29.318
Venezuela	375
Total	335.818

EXPORTACIONES

Destino	Tipo de artículo		Cantidad	Valor (£)	Total
Inglaterra	Almendra	Quintal	1.642	5.194	
	Producto de mercado	Quintal	3.394	898	

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

EXPORTACIONES *(continuación)*

Destino	Tipo de artículo		Cantidad	Valor (£)	Total
	Cochinilla.....	Quintal	11.189	64.965	
	Orchilla.....	Libras	4.948	69	
	Vino	Galones.....	7.807	3.058	
	Varios.....	Toneladas	1.375	13.094	
					87.278
Francia	Almendra.....	Libras	135	5	
	Producto de mercado	Quintal	528	122	
	Cochinilla.....	Quintal	2.962	19.822	
	Orchilla.....	Quintal	201	400	
	Tabaco	Libras	27	8	
	Vino	Galones.....	473	212	
	Varios.....	Quintal	2.269	2.688	
					23.257
España.....	Barrilla	Quintal	6.902	1.102	
	Producto de mercado	Quintal	213	29	
	Producto seco ...	Quintal	5.710	3.151	
	Baldosas.....	Quintal	751	75	
	Cochinilla.....	Quintal	256	1.559	
	Seda	Libras	2.313	920	
	Tabaco	Quintal	2.268	9.809	
	Vino	Galones.....	399	82	
	Misceláneos	Toneladas	1.061	11.810	
					28.537
Alemania.....	Almendras	Libras	3.274	101	
	Cochinilla.....	Quintal	753	3.937	
	Orchilla.....	Libras	3.083	172	
	Tabaco	Libras	1.753	375	
	Vino	Galones.....	625	200	
					4.785
Africa	Licor de vino....	Galones.....	24.996	4.439	
Costa Oeste ...	Almendra.....	Libras	300	6	
	Producto de mercado	Quintal	936	238	
	Tabaco	Libras	939	189	
	Vino	Galones.....	2.979	664	
	Varios.....	Quintal	931	1.673	
	Adoquines	Quintal	221	22	
	Producto seco ...	Quintal	94	87	
					7.318

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

EXPORTACIONES *(continuación)*

Destino	Tipo de artículo		Cantidad	Valor (£)	Total
Antillas españolas.....	Licor de vino....	Galones	6.665	1.108	
	Almendra	Quintal	148	420	
	Producto de mercado	Toneladas	6.278	21.006	
	Producto seco ...	Toneladas	724	10.458	
	Baldosas	Toneladas	1.995	4.012	
	Cochinilla	Libras	414	40	
	Vino	Galones	5.495	1.420	
	Misceláneos	Toneladas	719	13.056	
					51.530
Antillas francesas	Producto de mercado	Quintal	6.812	1.871	
	Producto seco ...	Libras	2.270	10	
	Baldosas	Quintal	98	193	
					2.074
Antilla (británica)	Producto de mercado	Quintal	13.379	3.763	
					3.763
Estados Unidos de América	Almendra	Quintal	721	2.540	
	Cochinilla	Quintal	2.095	10.834	
					13.374
México.....	Baldosas	Toneladas	453	688	
	Vino	Galones	1.858	624	
	Varios	Quintal	376	516	
					1.828
Venezuela	Producto de mercado	Quintal	835	217	
	Producto seco ...	Quintal	75	48	
	Vino	Galones	4.625	371	
	Varios	Quintal	23	66	
	Licor de vino....	Galones	6	2	
					704
					224.448

El número de buques de todas las nacionalidades que entraron o salieron de los puertos canarios, su tonelaje, tripulación y valores de la car-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ga, vienen dados en los siguientes informes de la Oficina de Aduanas; los buques de cabotaje, sólo son para Tenerife:

ENTRADAS

Nacionalidad	Buques	Tonelaje	Tripulación	Valor de carga (£)
Británica	212	260.142	9.078	168.397
Francesa	89	113.720	4.131	38.787
Española	110	54.361	2.907	40.712
Alemana	15	22.067	568	26.923
Italiana	4	2.865	134	—
Danesa	2	690	19	—
Sueca	1	230	8	—
Portuguesa	13	2.429	122	295
Rusa	1	313	9	—
Noruega	3	1.048	38	—
Mexicana	1	3.000	123	—
Americana, EE.UU.	2	266	43	30.672
Argentina	1	141	9	—
Brasileña	5	1.353	87	—
Venezolana	—	—	—	375
Marruecos	—	—	—	5.339
Antillas (españolas)	—	—	—	29.318
Cabotaje	919	37.854	8.715	—
Total	1.378	500.479	25.991	335.818

SALIDAS

Nacionalidad	Buques	Tonelaje	Tripulación	Valor de carga (£)
Británica	211	260.140	9.072	87.278
Francesa	89	113.720	4.131	23.257
Española	107	53.167	2.867	28.537
Alemana	15	22.067	568	4.785
Italiana	4	2.865	134	—
Danesa	2	690	19	—
Sueca	1	230	8	—
Portuguesa	13	2.429	122	—
Rusa	1	313	9	—
Noruega	3	1.048	36	—
Mexicana	1	3.000	123	1.828
Americana, EE.UU.	2	266	43	13.374
Argentina	1	141	9	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Nacionalidad	Buques	Tonelaje	Tripulación	Valor de carga (£)
Brasileña	5	1.353	87	—
Venezolana	—	—	—	704
Marruecos (Costa Oeste Africa)	—	—	—	7.318
Antillas (españolas)	—	—	—	51.530
Antillas (francesas)	—	—	—	2.074
Antillas (británicas)	—	—	—	3.763
Cabotaje (españ.)	900	37.075	8.750	—
Total	1.355	498.504	25.978	224.448

AGRICULTURA

En este apartado hay muy poco que añadir, a no ser el gran deseo que existe todavía por descubrir algún producto agrícola que reemplace a la «tunera» o planta del cactus para la cochinilla. Se hicieron unos cuantos intentos, pero débiles, para cultivar plantas de fibra tierna, como el áloe, etc., que aunque crece salvaje por todas partes sin cuidados ni cultivo y no requiere desembolso de capital, no llegaron a nada; sólo se usaron tallos altos, como palos, que alcanzan una altura de unos 12 ó 15 pies, y que cuando se cortan y se secan se abren para cañerías o para hacer correr el agua para regar, o para apuntalamientos de todo tipo.

La carencia de empresas y quizá también la necesidad de medios, ha impedido aparentemente a la mentalidad nativa aventurarse a adoptar otras formas agrícolas valiosas y beneficiosas, sugeridas por mis conocidos en Inglaterra y a confiar más en que aparezca algo inesperado, sin problemas para ellos y que dé rápidos beneficios. Con este fin se hizo un proyecto hace poco para transformar la piedra pómez, que abunda bastante en La Orotava, en las cercanías del Pico de Tenerife y en Candelaria, con fines comerciales y traer maquinaria para triturar y preparar la piedra volcánica para su embarque y posterior obtención de sulfuro. Un buque inglés, imitado luego por otros, vino a cargar miles de toneladas de este producto por cuenta de una industria del extranjero, pero no he tenido más conocimiento de si algo de esto se llevó a cabo.

La caña de azúcar, el café y el tabaco se siguen cultivando con gran éxito; todavía las cosechas no son como para contribuir como artículos de exportación, a excepción del tabaco que se embarca a España. El azú-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

car se está manufacturando aquí y en la isla de Gran Canaria, pero sólo para el consumo local, mientras que el café lo consumen los mismos que lo cultivan.

OBRAS PUBLICAS

El año pasado el gobierno español hizo una importante concesión para la mejora y ampliación del puerto. Estos trabajos se están impulsando activamente y, cuando esté terminado, en unos pocos años, el puerto será, no sólo de mayor seguridad, con mejor fondeadero durante todas las estaciones del año y de fácil acceso, sino también incomparable como estación carbonera del Atlántico Norte. La otra empresa importante fue el tendido del cable telegráfico submarino desde esta isla a San Luis en las posesiones francesas del Senegal, en la costa occidental de Africa, y también la unían por cable de Tenerife con Gran Canaria, Lanzarote y La Palma, así como el tendido de la línea por tierra conectando Santa Cruz con los pueblos del interior. Voy a mencionar, asimismo, la terminación del Hospital civil, por un coste de 1.500 libras esterlinas. El edificio está al sur de la ciudad, aislado, con ventilación asegurada por todos lados.

INDUSTRIAS

Aunque comercialmente hablando no hay industrias, a no ser algún tipo de cerámica rudimentaria o la fabricación de cestas para el empaquetado de frutas, verduras, etc., para los embarques, los nativos no son en absoluto holgazanes; son trabajadores habilidosos y grandes artesanos, como carpinteros, ebanistas, mamposteros, zapateros, sastres, tenderos, sirvientes y labriegos.

COMENTARIOS GENERALES

El archipiélago canario ya está comunicado telegráficamente con Europa por la línea con Cádiz; la isla de Tenerife, por su posición central, es muy adecuada como puerto de escala para suministrar carbón, agua, provisiones, etc., a los buques que comercian entre Europa y el oeste y el sur de Africa, Australia, Nueva Zelanda y Sudamérica; ade-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias 2003

más, al ser un puerto franco, a los buques no se les pone trabas de ninguna clase en las aduanas; las únicas cargas impuestas a los vapores al repostar carbón son:

	Chelines	Peniques
Entrada y salida	3	4
Práctico (No obligatorio)	28	2
Impuesto consular	5	2

LANZAROTE

Desde Lanzarote, el vicecónsul Topham nos informa que durante el año pasado, debido al brote de cólera en Francia, España e Italia, no se admitieron buques procedentes de estos países, así que las importaciones se hicieron desde Inglaterra, siendo más del doble que las de Francia, y las exportaciones llegaron a una proporción mayor, como nos muestra el siguiente cuadro:

ENTRADAS

Nacionalidad	Con carga			En lastre		
	Buques	Tonelaje	Tripulación	Buques	Tonelaje	Tripulación
Británica	10	11.930	424	—	—	—
Española	17	5.419	248	3	478	35
Francesa	10	7.132	268	—	—	—
Total	37	24.481	940	3	478	35

Nacionalidad	Totales			Valor de carga facturado
	Buques	Tonelaje	Tripulación	(£)
Británica	10	11.930	424	5.158
Española	20	5.897	283	1.504
Francesa	10	7.132	268	2.026
Total	40	24.959	975	8.688

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

SALIDAS

Nacionalidad	Con carga			En lastre		
	Buques	Tonelaje	Tripulación	Buques	Tonelaje	Tripulación
Británica	10	11.930	424	—	—	—
Española	25	4.537	299	3	805	55
Francesa.....	10	7.132	268	—	—	—
Total....	45	23.599	991	3	805	55

Nacionalidad	Totales			Valor de carga facturado
	Buques	Tonelaje	Tripulación	(£)
Británica	10	11.930	424	11.188
Española	28	5.342	354	2.746
Francesa	10	7.132	268	1.258
Total	48	24.404	1.046	15.192

El año pasado las cosechas de Lanzarote, sobre todo las de cebada y trigo, según se afirma, fueron las mayores conocidas en este siglo. Esto dio a los comerciantes la posibilidad de hacer pagos a Inglaterra. Unas 295.000 arrobas de cebada se embarcaron desde esta isla el año pasado. El vicecónsul Topham también afirma que, a consecuencia de la cuarentena contra Francia, muchos artículos importados con anterioridad de Francia llegaron de Inglaterra, lo que dio una superioridad a las mercancías inglesas sobre las francesas.

Tenerife, 22 de abril de 1885.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEL CONSUL DUPUIS SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1884 (Gran Canaria)

En su informe anual sobre el comercio de Gran Canaria durante el año pasado, el vicecónsul Miller afirma que, aunque la cochinilla ya no es el principal recurso de esta tierra, todavía sigue siendo uno de los principales artículos de exportación de aquella isla y que su valor ha mejorado algo; a pesar de todo, la cifra fue demasiado baja para que posteriores cultivos de la planta del cactus fueran una empresa beneficiosa, ya que la cosecha durante este período fue mucho menor. Los embarques de este producto el año pasado fueron:

	Libras
Inglaterra	812.654
Estados Unidos	251.374
Francia	145.486
Alemania	83.933
España	18.196
Marruecos	400

Comparado con la cantidad exportada el año 1883, muestra una caída de 1.040.495 libras.

El precio medio del artículo fue de 1 chelín y 1 penique la libra, que arroja un valor de unas 71.070 libras esterlinas para el total de la cantidad embarcada.

Aunque no han sido publicadas las estadísticas de la Oficina de Adua-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

nas referentes a las importaciones y exportaciones, el vicecónsul Miller asegura que se embarcaron grandes cantidades de papas y cebollas a las Indias Occidentales.

AGRICULTURA

Como consecuencia de la depreciación del valor de mercado de la cochinilla, los agricultores están abandonando su cultivo y ponen su atención en la caña de azúcar. Su cultivo progresó bastante el año pasado; se levantaron más de 12 molinos de diferente potencia para moler y preparar la caña en Arucas, Bañaderos, Tenoya y otros lugares de la isla, todos a pleno rendimiento.

El azúcar, de gran calidad, se prepara sólo para el consumo local, pero se espera que en un futuro llegue a ser una importante base de exportación.

El cultivo del tabaco sigue en aumento y ha mejorado mucho también la calidad del artículo. En varios lugares se han creado factorías para el secado y preparado de la hoja. Por carecer de datos oficiales es imposible dar la cantidad exportada el año pasado, aunque se cree que se hicieron más embarques que en años anteriores.

OBRAS PUBLICAS

Se informa que los trabajos del Puerto de Las Palmas respecto al rompeolas se están terminando. Las dos compañías inglesas de barcos que llevan el correo entre Inglaterra y la costa Occidental de Africa parecen haber hecho del puerto de Gran Canaria su principal punto de escala en estas islas. Casi todos sus buques tocan en Las Palmas tanto en sus viajes de ida como de vuelta para abastecerse de carbón, y están construyéndose almacenes y muelles para su uso.

El vicecónsul Miller también afirma que, a pesar de la gran caída del comercio de la cochinilla, las condiciones en Gran Canaria, en conjunto, parece que están mejorando y cita como evidencia la considerable disminución de la emigración, dirigida sobre todo a Río de la Plata. Además de lo barato de la comida y la abundancia de trabajo para las clases trabajadoras, tales como el abastecimiento de carbón a los buques, la construcción de almacenes y depósitos flotantes para carbón, así como la construcción del rompeolas, todo contribuye a la ocupación, a crear empleo y bienestar para las clases más humildes.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

El número de buques de todas las naciones que arribaron al Puerto de Las Palmas en 1884, según los informes del Vicecónsul fue el siguiente:

Nacionalidad	Buques	Tonelaje	Tripulación
Británica	133	209.672	4.753
Francesa	14	14.064	280
Española	941	141.140	6.800
Americana	3	761	35
Belga	1	891	15
Danesa	2	691	12
Noruega	1	379	7
Santo Domingo	1	103	6
Total	1.096	367.701	11.908

Los tonelajes mencionados, a excepción de los referidos a las llegadas británicas, están sacados del registro oficial, que muestra el tonelaje bruto de los barcos extranjeros.

Tenerife, a 20 de junio de 1885.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

III

SERIES ANUALES

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Annual Series of Trade Reports

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME DEL CONSUL DUPUIS SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1885.

Exportaciones e importaciones.—Los valores de los artículos importados y exportados en estas islas durante 1884-85, que se muestran en esta tabla, fueron tomados de las estadísticas del comercio, de las Islas Canarias en 1885, facilitadas por las autoridades de la Oficina de Aduanas:

Países	Exportaciones		Importaciones	
	1885	1884	1885	1884
	(£)		(£)	
Inglaterra y colonias	164.565	91.045	210.464	163.398
España y colonias	141.371	80.713	75.036	70.035
Francia y colonias	26.283	25.038	59.574	38.785
Alemania.....	2.820	4.785	81.590	26.923
Estados Unidos de América.....	5.119	9.428	30.087	6.007
Otros países	10.989	13.4141	13.193	30.672
Total	351.097	224.418	419.944	335.820

Los cuadros que siguen muestran la clase, cantidad y valor de los principales artículos exportados de estas islas durante los años 1885 y 1884:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

1885			
Clase de artículos		Cantidad	Valor (£)
Cochinilla	Quintal	18.406	127.023
Tabaco	Quintal	279	10.454
Vino	Galones	2.990	4.855
Licores	Galones	6.148	6.358
Almendras	Quintal	3.264	9.154
Productos de jardín	Toneladas	7.922	64.147
Efectivo	Monedas	—	49.523
Cereales	Arrobas	540.314	45.883
Otros	Toneladas	3.900	33.750
Total		—	351.097

1884			
Clase de artículos		Cantidad	Valor (£)
Cochinilla	Quintal	172.863	100.884
Tabaco	Quintal	2.300	10.380
Vino	Galones	4.259	6.740
Licores	Galones	5.630	5.530
Almendras	Quintal	2.518	8.277
Productos de jardín	Toneladas	6.591	41.707
Otros	Toneladas	3.190	50.900
Total		—	224.418

Cuadro que ofrece la clase, cantidad y valor de los principales artículos importados a las Islas Canarias durante los años 1885 y 1884:

1885			
Clase de artículos		Cantidad	Valor (£)
Carbón	Toneladas	30.613	31.650
Artículos de algodón	Paquetes	5.881	59.320
Artículos de seda	Paquetes	300	1.605
Artículos de lana	Paquetes	5.000	51.300
Ferretería	Embalajes	5.600	8.000

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

1885			
Clase de artículos		Cantidad	Valor (£)
Comestibles.....	Cajas	15.000	89.184
Otros	Paquetes	50.000	178.885
Total		—	419.944

1884			
Clase de artículos		Cantidad	Valor (£)
Carbón	Toneladas	23.116	24.270
Artículos de algodón ...	Paquetes	3.010	65.520
Artículos de seda.....	Paquetes	270	1.008
Artículos de lana	Paquetes	4.500	22.000
Ferretería.....	Embalajes	4.250	10.020
Comestibles.....	Cajas	11.000	96.000
Otros	Paquetes	20.000	117.000
Total		—	335.820

Exportaciones en general.—El valor total se pone en unas 351.097 libras esterlinas, que excede al año anterior en 126.679 libras. Este excedente fue en cierta manera debido a los embarques de cereales y a las remesas de efectivo.

Cochinilla.—Aunque este producto es el artículo base de exportación, como se ve en los informes, ha tenido una caída de un 10 por 100 comparado con el año anterior, sobre todo en Gran Canaria, donde la cosecha es siempre más de la mitad de la cosecha total de las islas.

Papas y cebollas.—Más de 1.246 toneladas de papas y 928 toneladas de cebollas se han embarcado a las Indias Occidentales. Desde Gran Canaria se enviaron unos cuantos cargamentos a Inglaterra, España y la costa occidental de Africa, a una media de 2 chelines y 9 peniques el quintal, pero hubo una caída respecto a otros años debido al estado poco favorable del mercado en La Habana.

Plátanos.—Esta fruta se exporta en grandes cantidades, especialmente desde Gran Canaria, donde el comercio aumenta; es de esperar que este artículo se convierta en una de las principales exportaciones, cuando se

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

establezca comunicación directa entre esta isla y Londres. Durante el año pasado se embarcaron de 40.000 a 50.000 racimos con dirección a Europa a una media de 3 chelines por racimo. La contribución de Gran Canaria sola fue de 25.000 a 30.000 racimos.

Ganado.—Es relativamente un comercio reciente en esta zona y el año pasado se efectuaron embarques con regularidad desde Gran Canaria y Tenerife hacia España y Gibraltar. Del primer país se reciben constantes demandas. El vicecónsul Miller informa que unas 1.500 cabezas de ganado se exportaron de Las Palmas a una media de 10 libras esterlinas cada una.

Granos.—Debido a la abundante cosecha del año pasado, se efectuaron embarques de todo tipo de cereales y hortalizas a España, Cuba y Marruecos. Desde julio de 1884 a junio de 1885 se embarcaron unos 1.001.442 kilos de granos de Gran Canaria.

Valor de las exportaciones desde Gran Canaria.—Las siguientes cifras que se dan son los valores de los productos exportados de Gran Canaria a Europa durante el año 1885:

	(£)
Cochinilla	81.051
Tabaco	20.000
Ganado	15.000
Hortalizas y frutas	10.475
Grano	42.000
Almendras, licores, etc.	20.000
Total	188.526

Importaciones en general.—El valor total de las importaciones sumó 419.944 libras esterlinas y excede a las exportaciones en 68.847 libras. Este exceso es debido al incremento en el comercio del carbón y a la reposición de las mermadas reservas, de todo tipo.

Carbón.—Este comercio está creciendo diariamente, tanto en Tenerife como en Gran Canaria; pero como su valor es pequeño, no influirá mucho en el equilibrio comercial.

Tabaco.—El tabaco permanece inalterable, debido a las desalentadoras disposiciones fiscales.

Agricultura e industria.—El producto principal de estas islas es sin lugar a dudas la cochinilla, pero su comercio está desapareciendo gradualmente. El alza del precio el año pasado, aunque muy lento, parece

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

haberse mantenido, lo que da alguna esperanza para que el cultivo de la planta del cactus no sea abandonado por completo, pueda ser rentable y se produzca en cantidades suficientes para las demandas.

Caña de azúcar.—Como el tabaco, su cultivo permanece invariable, debido a la misma causa.

Tráfico portuario.—Resultados del tráfico de buques del Puerto de Santa Cruz de Tenerife durante el año 1885:

ENTRADOS

Nacionalidad	Veleros		Vapores	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Británica	7	1.927	206	278.560
Española	44	10.718	79	45.402
Francesa	3	1.441	98	140.878
Alemana	2	1.226	24	29.523
Otros países	19	5.277	7	7.019
Total	75	20.589	414	501.382
Total 1884	77	17.622	382	445.003

Nacionalidad	Total	
	Buques	Tonelaje
Británica	213	280.487
Española	123	56.120
Francesa	101	142.319
Alemana	26	30.749
Otros países	26	12.296
Total	489	521.971
Total 1884	459	462.625

DESPACHADOS

Nacionalidad	Veleros		Vapores	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Británica	7	1.927	206	278.560
Española	41	10.208	84	46.752
Francesa	3	1.441	98	140.878

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Nacionalidad	Veleros		Vapores	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Alemana	4	266	24	29.523
Otros países	19	5.277	7	7.019
Total	71	19.119	419	502.732
Total 1884.....	77	16.819	378	444.610

Nacionalidad	Total	
	Buques	Tonelaje
Británica	213	280.487
Española	125	56.960
Francesa.....	101	142.319
Alemana.....	25	29.789
Otros países.....	26	12.296
Total	490	521.851
Total 1884	455	461.429

Resultados del tráfico de buques británicos en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife durante el año 1885:

ENTRADOS

Número de buques			Tonelaje		
Con carga	En lastre	Total	Con carga	En lastre	Total
66	72	138	71.730	128.391	200.121

DESPACHADOS

Número de buques			Tonelaje		
Con carga	En lastre	Total	Con carga	En lastre	Total
45	71	116	46.068	133.224	179.292

Comercio indirecto o transporte en buques británicos desde y hacia otros países:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ENTRADOS

Países de origen	Número de buques			Tonelaje		
	Carga	Lastre	Total	Carga	Lastre	Total
EE.UU. América	2	—	2	502	—	502
República de Argentina	—	1	1	—	1.349	1.349
Bélgica	—	4	4	—	4.147	4.147
Brasil	—	4	4	—	10.500	10.500
Chile	—	2	2	—	3.357	3.357
Francia	—	3	3	—	2.171	2.171
Alemania	16	1	17	14.692	816	15.508
Marruecos	—	1	1	—	141	141
Portugal	2	3	5	1.367	2.769	4.136
España	—	2	2	—	651	651
Costa Occidental de Africa	1	33	34	1.078	36.826	37.904
Total	21	54	75	17.639	62.727	80.366

DESPACHADOS

Países de origen	Número de buques			Tonelaje		
	Carga	Lastre	Total	Carga	Lastre	Total
EE.UU. América	—	15	15	—	17.236	17.236
República de Argentina	—	2	2	—	1.350	1.350
Chile	—	3	3	—	5.940	5.940
Colombia	—	1	1	—	613	613
Dinamarca	—	1	1	—	201	201
Francia	—	7	7	—	5.129	5.129
Alemania	—	2	2	—	1.703	1.703
Italia	—	1	1	—	383	383
España	—	2	2	—	392	392
Uruguay	—	3	3	—	3.707	3.707
Costa Occidental de Africa	47	13	60	52.487	12.054	64.541
Total	47	50	97	52.487	48.708	101.195

Obras públicas.—Desde el tendido del cable submarino entre Cádiz y Tenerife, la línea interinsular y la que une estas islas con la costa occidental de Africa hasta San Luis en Senegal, no se ha llevado a cabo ningún trabajo de importancia. Las mejoras del puerto de Tenerife siguen adelante, aunque el progreso ha sido lento y casi imperceptible. En Gran Canaria la principal obra es el puerto de refugio, el cual según mis infor-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

mes avanza sin interrupción y se espera que esté completado dentro de unos ocho años. También parece que el gobierno español quiere hacer un faro de primera clase en la Punta de Maspalomas, el extremo más al sur de la isla. Ahora están construyendo la torre y es de esperar que el nuevo faro entre en funcionamiento el año próximo. Al ser de primera clase, el faro debe tener una luz blanca fija, visible desde unas 20 millas en el mar.

Otro trabajo llevado a cabo el año pasado en esta isla fue la comprobación de los sondeos en las cercanías de la bahía de Gando. Al perderse el vapor transatlántico español «Don Alfonso XII» cerca de la Punta de Gando, se creyó que existían unas rocas hundidas que no se conocían. Pero según me informan, los nuevos sondeos muestran la precisión con que se dibujaron hace cincuenta años unas cartas marinas hechas por los oficiales de la marina inglesa, Sres. Vidal y Bartlett, y que no requieren la más ligera corrección.

Aunque no es un trabajo del Gobierno, se está llevando a cabo una empresa de gran utilidad pública y de beneficio internacional en La Orotava, Tenerife, y se ha formado una compañía llevada por ingleses y españoles con un capital de 20.000 libras esterlinas, en 1.000 acciones de 20 libras cada una, con el propósito de crear un sanatorio en el pintoresco paisaje de La Orotava y establecer allí alojamientos de primera clase, con asistencia médica para visitantes o impedidos de Europa y América que vengan en busca de descanso o de salud. En el prospecto que anuncia el proyecto se dice que numerosos médicos eminentes de Europa habían abogado para que se diera tal paso durante muchos años. Pero la necesidad de crearlo se hizo pública por los numerosos visitantes, quienes durante los últimos años han buscado una alternativa al debilitante y relajado clima de Madeira, donde además prevalece una diarrea endémica.

Comentarios generales.—Las perspectivas comerciales de esta isla están en decadencia, debido a la continua depreciación de la cochinilla en los mercados extranjeros y la necesidad de otro producto que tome su lugar en la exportación, junto a la pérdida constante de efectivo para pagar las importaciones; mientras lo contrario parece darse en la isla de Gran Canaria. El vicecónsul Miller afirma que, a pesar del bajo precio de la cochinilla, el estado general de la isla es de mejoría, y la prueba la encontramos en la baja emigración, lo barato de los artículos, la abundancia de trabajo para las clases obreras en los suministros de carbón a los buques, la construcción de almacenes, diques flotantes y depósitos de carbón, y los trabajos en la mejora del puerto.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

DISTRITO VICECONSULAR DE GRAN CANARIA

Agricultura e industria.—En su informe del año pasado sobre la agricultura e industria, el vicecónsul dice «que la cosecha de almendras ese año fue muy pequeña; al haber grandes demandas de antemano desde Inglaterra y América, las cantidades fueron adquiridas por los compradores en muy poco tiempo a un precio medio de 45 chelines el quintal». El Sr. Miller añade: «Es una pena que los agricultores de este país no aprendan y no extiendan el cultivo del almendro, ni siquiera renuevan los árboles que se destrozan cada año; por ello una de las ramas principales de la agricultura está decayendo, despacio pero con toda seguridad, y terminará por desaparecer. En las tierras fértiles del interior de la isla, los almendros crecen de forma exuberante sin casi ninguna atención, así que dicha negligencia se debe casi exclusivamente a la apatía de la gente.»

Azúcar.—«El cultivo de la caña de azúcar se lleva a cabo en una gran extensión de terreno y podría ser el producto más importante de todos, incluso más que el cactus, si no estuviera obstaculizado por restricciones que arruinan más que ayudan a la industria. Por una ley contraria a las más elementales nociones de política económica, se carga a la producción de azúcar un impuesto de 8 pesetas y 50 céntimos por cada 100 kilos sacados de la fábrica, y otro impuesto de igual suma por cada 100 kilos exportados. Con todo esto, el azúcar tiene que pagarse a 6 chelines y 10 peniques por quintal, casi el precio que tiene en los mercados europeos, que son punto de cita de los productos de América y las Indias. Con esa tremenda carga es imposible que la industria azucarera se extienda, y además estará dependiendo totalmente, incluso para simplemente subsistir, de la pequeña ayuda que aporta el consumidor local.

Las fábricas que se han creado son abundantes y algunas muy importantes, como la de San Pedro en Arucas, donde se puede moler 120 toneladas de caña cada día. Sólo trabajan un corto tiempo al año. Esto explica la razón de que, aunque aumente el cultivo de la caña de azúcar en los últimos años, éste no figure entre los artículos de exportación, a pesar de los constantes pedidos para cargueros de Marsella, El Havre, Londres, Liverpool y Hamburgo.»

Tabaco.—«El cultivo del tabaco ha permanecido constante desde la mitad del año pasado, cuando recibió un gran impulso por parte del gobierno español, que sin embargo rompió su acuerdo pronto. Esto produjo un gran golpe a la industria del secado y preparación de la hoja de tabaco. De todas maneras, hay unas ocho o nueve fábricas y en cada

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

una de ellas las operaciones se llevan a gran escala. Respecto a este producto, está también la confección de cigarros al estilo de La Habana, en cuya industria los capitalistas encuentran una forma de invertir su dinero y los artesanos un medio de encontrar trabajo. No hay estadísticas oficiales de su producción.

Respecto a la industria pesquera hay una gran crisis, y los dueños de los buques están empleando sus barcos para otros usos.»

Tráfico portuario.—Seguirá un informe de los embarques británicos del año 1885 tomados del registro del viceconsulado británico en Las Palmas de Gran Canaria:

Clase	Número	Tonelaje Neto	Tonelaje Bruto	Tripulación
Vapores	220	233.275	363.134	7.360
Veleros	11	2.239	2.272	81
Total	231	235.514	365.406	7.441

Informe de los buques británicos y extranjeros en Las Palmas durante el año 1885, según la Junta de Sanidad de este puerto:

Nacionalidad	Número de buques	Tonelaje	Tripulación
Británica	253	342.153	8.415
Francesa	6	6.472	464
Americana	4	1.028	40
Alemana	3	3.114	67
Noruega	3	1.098	31
Italiana	2	1.617	42
Brasileña	1	77	10
Total	272	355.559	9.069

La diferencia entre el número de buques ingleses que entraron según el registro del Viceconsulado y el número dado por las autoridades españolas se debe a que éstas cuentan cada viaje de los buques encargados de recuperar el tesoro del hundimiento del vapor «D. Alfonso XII» entre el puerto y la Punta de Gando.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

DISTRITO VICECONSULAR DE LANZAROTE

El vicecónsul Topham informa que durante el año que finaliza el 31 del pasado diciembre, las importaciones de Inglaterra fueron menos importantes que en varios años anteriores, debido en gran medida al desuso y bajo precio de la cochinilla en el mercado londinense; en consecuencia, es difícil dar informes. Sin embargo, los de Francia fueron en la misma proporción, pues allí la cochinilla tiene un precio mejor que en Inglaterra.

En el mismo período, las exportaciones muestran también un descenso; el precio de la cebada ha bajado en Inglaterra y desde el mes de mayo del año pasado no se han hecho más embarques para ese país.

DISTRITO VICECONSULAR DE LA OROTAVA

Respecto a este distrito, soy incapaz de dar informes más detallados de su comercio ya que no he recibido todavía el informe del vicecónsul Reid del año pasado. Sin embargo, sí puedo decir que es una zona puramente agrícola. Posee un comercio local insignificante y su puerto lo visitan muy pocos buques extranjeros; pero debido a lo benigno de su clima, lo invariable de la temperatura del aire entre el día y la noche y de día a día, la abundancia y pureza de su agua, y lo pintoresco de sus paisajes en las cercanías del Pico del Teide, el Valle de La Orotava es un punto favorito pasa el turismo, del viajero científico y para aquellos con poca salud.

Tenerife, 16 de mayo de 1886.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1886

Desarrollo del tráfico portuario en Tenerife.—La información contenida en las siguientes tablas puede ser de utilidad a las empresas de embarques y suministros de carbón en Inglaterra, por el constante despliegue de barcos de todas las nacionalidades que frecuentaron este puerto durante los últimos siete años, y las cantidades de carbón suministradas de los depósitos de Tenerife:

Año	Vapor	Vela	Costeros	Total
1880	335	127	905	1.367
1881	349	131	935	1.415
1882	392	136	961	1.489
1883	448	128	908	1.484
1884	430	100	896	1.426
1885	463	90	906	1.459
1886	553	75	930	1.558
Total	2.970	787	6.441	10.198

El descenso en el número de llegadas en 1884 se debió al cólera en Francia, pero fue sólo temporal, ya que el aumento siguió a partir de ese año; se ha informado de 122 buques desde el 1 de enero de este año, frente a los 105 del año pasado durante el mismo período.

Desarrollo del carbón.—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CARBON SUMINISTRADO A BARCOS

Año	Toneladas
1880	10.469
1881	9.547
1882	18.902
1883	34.674
1884	28.924
1885	33.963
1886	38.046
Total	174.525

El descenso en el suministro de carbón en 1884 se debió a la disminución de llegadas de buques; sin embargo, desde esa época las entregas han aumentado, y desde el 1 de enero hasta la fecha se han suministrado 10.067 toneladas de carbón en lugar de las 8.052 toneladas del año pasado durante el mismo período.

Condiciones en Gran Canaria y Tenerife.—Se puede decir que el desarrollo del comercio en general de estas islas, sobre todo en Tenerife y Gran Canaria, no fue desfavorable el año pasado, a pesar de la disminución del comercio de exportación. Esta anomalía se explica por el aumento del número de barcos que necesitan suministros de todo tipo, que dan empleo rentable a todos los relacionados con las operaciones marítimas; también, al gran influjo de visitantes pudientes que se han hecho residentes hasta ahora en las islas, por salud, placer o por conocerlas, y por la construcción de barcazas de carbón y tanques flotantes y los trabajos relacionados con la construcción del puerto de refugio en Gran Canaria, todo lo cual repercute en una gran mejora de las condiciones de las gentes más humildes, como prueba el descenso de la emigración.

Embarques.—Resultados del movimiento de buques, británicos y extranjeros, en el Puerto de Tenerife en 1886:

ENTRADOS

Nacionalidad	Veleros		Vapores		Total	
	N. buq.	Tonelaje	N. buq.	Tonelaje	N. buq.	Tonelaje
Británica	3	790	246	317.669	249	318.459
Española	36	7.387	79	57.589	115	64.976
Francesa	1	280	123	181.658	124	181.938
Alemana	7	1.860	34	50.811	41	52.671
Otras	19	4.930	15	12.502	34	17.432

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Nacionalidad	Veleros		Vapores		Total	
	N. buq.	Tonelaje	N. buq.	Tonelaje	N. buq.	Tonelaje
Cabotaje	935	41.576	—	—	935	41.576
Total.....	1.001	56.823	497	620.229	1.498	677.052
Total del año anterior..	966	56.910	414	501.382	1.400	558.292

DESPACHADOS

Nacionalidad	Veleros		Vapores		Total	
	N. buq.	Tonelaje	N. buq.	Tonelaje	N. buq.	Tonelaje
Británica	3	790	246	317.669	249	318.459
Española	34	6.766	81	57.954	115	64.720
Francesa.....	1	230	124	182.166	125	182.446
Alemana	7	2.572	34	50.811	41	53.383
Otras	17	4.222	15	12.502	32	16.724
Cabotaje	970	42.659	—	—	970	42.659
Total.....	1.032	57.289	500	621.102	1.532	678.391
Total del año anterior..	958	54.219	419	502.732	1.377	556.951

Artículos exportados.—Resultados de los principales artículos exportados en 1886 y 1885.

Artículos		1885		1886	
		Cantidad	Valor (£)	Cantidad	Valor (£)
Cochinilla	Quintal.....	18.406	127.023	21.538	78.525
Tabaco.....	Quintal.....	279	10.454	6.774	56.137
Vino	Galones	2.990	4.855	735	10.000
Licores.....	Galones	6.148	6.358	981	10.570
Almendras.....	Quintal.....	3.263	9.154	1.167	5.805
Efectivo	Monedas	—	49.523	—	31.200
Cereales	Arrobas	540.314	45.833	2.069	14.109
Verduras	Toneladas	7.922	64.147	48.050	45.697
Otros	Toneladas	3.900	33.750	3.145	52.888
Total.....			351.097		299.931

Artículos importados.—Resultados de los artículos importados en 1886 y 1885.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos		1885		1886	
		Cantidad	Valor (£)	Cantidad	Valor (£)
Carbón	Toneladas	30.613	31.650	36.360	38.178
Artículos de algodón	Paquetes	5.881	59.320	45.625	37.720
Seda	Paquetes	300	1.605	550	2.000
Lanas	Paquetes	5.000	51.300	5.100	15.400
Ferretería	Toneles	5.600	8.000	7.000	11.270
Provisiones	Toneles	15.000	89.184	20.000	163.000
Misceláneos	Paquetes	50.000	178.885	64.000	180.000
Total			419.944		447.568

Valor de los artículos exportados e importados.—Cuadro que muestra el valor total de todos los artículos exportados e importados en 1885 y 1886:

Países	Exportaciones (£)		Importaciones (£)	
	1885	1886	1885	1886
Inglaterra y colonias	164.565	118.953	210.464	207.885
España y colonias	141.371	110.838	75.036	45.966
Francia y colonias	26.283	50.070	59.574	70.249
Alemania y colonias	2.820	11.017	31.590	49.114
EE.UU. América	5.119	1.665	30.087	36.711
Otros	10.939	19.177	13.193	38.143
Total	351.097	341.720	419.944	447.568

Exportaciones e importaciones en general.—Hubo un gran descenso en las exportaciones debido a la escasez de granos el año pasado, sumando unas 51.000 libras esterlinas, y un incremento en las importaciones hasta 27.000 libras esterlinas.

Importaciones.—Las importaciones, que en años pasados fueron casi todas de Inglaterra, bajaron este año en artículos manufacturados ingleses, mientras que hubo un importante aumento en las de Alemania. La explicación puede encontrarse en que las casas alemanas envían a este mercado a personas que hablan idiomas, que hacen su negocio relacionándose con los nativos para saber con precisión sus gustos y peticiones. Así presentaban sus novedades y ofrecían precios ventajosos.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Listas de precios, etc.—Aunque los catálogos, listas de precios y anuncios de todo tipo están bien hechos, cuidadosamente ilustrados y con toda la publicidad hecha por mi parte, me temo que la mayoría de los comerciantes no los leen. La lengua inglesa es muy poco conocida en estas islas y sugeriría que se tradujeran al español o por lo menos que la traducción se pusiera al lado del texto inglés.

Comerciantes e importadores.—Como las casas inglesas me han pedido en varias ocasiones los nombres de los comerciantes e importadores de sus mercancías, les adjunto para su información una lista de las principales casas y comerciantes de Tenerife.

— Sres. Hamilton y Cía.—Consignatarios y comerciantes de vino y carbón.
— Sres. Tomás Miller e Hijos.—Comerciantes en general.
— D. Juan Cumella.—Consignatario y comerciante en general.
— Mr. H. B. McKay.—Consignatario y comerciante en general.
— Sres. Ghirlanda Hermanos.—Consignatario y comerciante en general.
— D. Nicolás Salas.—Consignatario y comerciante en general.
— D. Antonio Lecuona.—Consignatario y comerciante en general.
— Sres. Hardisson Frères.—Consignatario y comerciante en general.
— D. Juan Oliver Bosch.—Suministros y comerciante en general.
— D. José Calleja Ruiz.—Suministros y comerciante en general.
— Hijos de D. A. Guimerá.—Suministros y comerciante en general.
— D. Aureliano Yánez.—Suministros y comerciante en general.
— D. Juan Rumeu.—Suministros y comerciante en general.
— D. Juan Cumella.—Ferretería y comercio en general.
— D. Ramón Trujillo.—Ferretería y comercio en general.
— D. Enrique Pérez Mateos.—Ferretería y comercio en general.
— La Compañía Fabril.—Máquinas de coser.
— D. Eloy Domínguez.—Tapicería.
— D. Andrés Torres.—Tapicería.
— Sr. H. B. McKay.—Tapicería.
— Sres. Ballester y Martí.—Tapicería.
— D. Filiberto Lallier.—Tapicería.
— D. Pedro Tarquis.—Tapicería.
— D. Lixto Martín Hermanos.—Tapicería.
— D. Antonio Cifra.—Tapicería.
— Sres. Fernández del Castillo Hermanos.—Tapicería.
— Sres. La Roche Lecuona y Cía.—Provisiones y tapicería.
— D. Gregorio Rodríguez Dioniz.—Provisiones y tapicería.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

— D. Pedro de Feronda.—Cristal y porcelana.
— Sres. Camilo Lecuona.—Cristal y porcelana.
— G. A. Büchle.—Cristal y mercería.
— D. Honoré Hardisson.—Cristal.
— D. José Filpes.—Cristal y porcelana.
— D. César Martín.—Lámparas.
— D. Isidro Guimerá.—Provisiones.
— D. Vicente Galván.—Provisiones.
— D. Ramón Pérez y García.—Provisiones.
— Sres. Miranda Hermanos.—Comestibles.
— D. José Ruiz y Arteaga.—Comestibles.
— D. Florencio Ozalla.—Comestibles.
— D. Ramón Cecias.—Comestibles.
— D. Benigno Ramos.—Comestibles.
— D. Alejandro Peraza e Hijos.—Comestibles.
— D. Juan de la Rosa.—Comestibles.
— D. Manuel Gutiérrez.—Comestibles.
— D. José Rodríguez Martel.—Comestibles.
— Herederos de D. Juan Sáez.—Comestibles.
— D. Eulogio Gómez.—Comestibles.
— D. Manuel Alonso.—Comestibles.
— D. Antonio Izquierdo.—Comestibles.
— D. Enrique Pérez Mateos.—Comestibles y bombillas.
— Herederos de D. A. Corbella.—Comestibles y bombillas.
— D. Francisco Delgado.—Artículos de fantasía.
— D. Santiago Ladeveze.—Artículos de fantasía.
— D. Antonio Corbella.—Artículos de fantasía.
— D. Félix Claverie.—Artículos de fantasía.
— D. J. Ezum Berge.—Artículos de fantasía.
— D. Juan Marterano.—Artículos coloniales.
— D. A. Delgado Yumar.—Artículos de escritorio.
— D. A. J. Benítez.—Artículos de escritorio.
— D. Eduardo Rodríguez Núñez.—Farmacia.
— D. José Suárez Guerra.—Farmacia.
— D. Emilio Serra y Rus.—Farmacia.
— D. José María Elías.—Sastre.
— Herederos de D. Carlos González.—Sastre.
— D. Eladio Arrozo.—Sastre.
— D. Santiago González.—Sastre.
— D. Juan M. Batista.—Sombrerero y pañero.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

— D. Pedro Morales.—Botas.
— D. Manuel Rodríguez.—Botas.
— D. Manuel García Rodríguez.—Relojería y joyería.
— D. Félix Claverie.—Relojería y joyería.
— D. G. A. Büchle.—Relojería y joyería.
— D. Santiago Ladeveze.—Relojería y joyería.
— D. J. Ezum Berge.—Relojería y joyería.
— D. Antonio Martínez.—Relojería y joyería.
— D. José Ruiz Arteaga.—Agujas y anzuelos.
— D. Enrique Pérez.—Agujas y anzuelos.
— D. Juan Cumella.—Agujas y anzuelos.
— Sra. Viuda e Hijos de A. Corbella.—Agujas y anzuelos.
— D. Juan Cumella.—Utensilios de cocina.
— D. Enrique Pérez y Soto.—Utensilios de cocina.
— D. Juan Larroche.—Utensilios de cocina.
— Sra. Viuda de Trujillo.—Utensilios de cocina.

Maquinaria.—En repetidas ocasiones he recibido cartas de comerciantes ingleses deseosos de abrir negocios en estas islas, por preguntándome nombres de firmas para la venta de sus máquinas y herramientas. A todas estas preguntas he de decir, de una vez, que no hay casi ningún mercado para maquinaria aquí; la maquinaria agrícola, como se entiende en Europa, es casi desconocida y las importaciones de maquinaria marina e industrial no se hacen aún.

Agujas y anzuelos.—Aunque, según me informan, los anzuelos se hacen aquí de forma rudimentaria, los mejor terminados son ingleses, pero la mayor parte vienen de Francia y Alemania.

Tabaco.—Al ser cultivado en abundancia en las Islas Canarias, y también importado de América y Alemania, y los puros de La Habana, aconsejaría a los comerciantes ingleses que no enviaran sus tabacos, ya que perderían dinero en la transacción. En Tenerife todo se vende a largo plazo y sin ningún interés por el riesgo de emprender su venta.

Vinos y licores.—Respecto a los vinos y licores no hay mercado en Tenerife, excepto para algunos muy baratos o para las ginebras corrientes.

Carbón.—Como ya se dijo al comienzo de este informe, el negocio del carbón está aumentando anualmente debido al crecimiento constante del número de buques que hacen escala en puerto pidiendo este producto. A Gran Canaria arribaron 72 buques más que en 1885 para abastecerse de carbón con el fin de proseguir largos viajes.

Exportaciones.—Aunque en declive, la cochinilla sigue siendo el ar-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

tículo base de exportación de estas islas, y durante el año pasado se embarcaron las siguientes cantidades:

		Cantidad (£)	Valor (£)
A	Inglaterra	793.747	42.998
	Francia	251.097	13.600
	América	192.825	10.444
	Alemania	180.801	9.793
	Holanda	13.604	736
	Marruecos.....	12.507	677
	España	5.117	277

Dando un total de 1.449.698 libras y valorado en 78.525 libras esterlinas. Se calculó que el precio medio durante el año fue de 1 chelín y 1 penique la libra, unos 3 peniques más bajos por libra que en 1885.

Frutas.—Se embarcaron grandes cantidades de naranjas y plátanos para Londres y Liverpool. La exportación del último artículo habría sido mayor si no hubiera sido por los impedimentos de la cuarentena en las llegadas de Río de la Plata; sin embargo, se exportaron unos 50.000 racimos de esta fruta al precio medio de 3 chelines por racimo, con un valor de 4.400 libras esterlinas.

Grano.—Las cosechas del año pasado fueron insuficientes para el consumo local, se hicieron pocos embarques, y algunas cargas tuvieron que importarse de Marruecos.

Harina.—Debido a la misma causa no se envió harina fuera y vinieron algunos envíos del extranjero.

Ganado.—Se ha establecido una línea de buques entre estas islas y Cádiz expresamente para el comercio de ganado, habiéndose hecho varios envíos, aparte de los abastecimientos de buques que pedían provisiones.

Industrias.—A pesar de todo lo que se ha dicho y publicado por autores españoles sobre la existencia de excelente pescado de todo tipo en estas aguas, esta industria, que podría ser una gran fuente de riqueza para estas islas, parece que por una causa u otra, está descuidada.

Una compañía sevillana abrió hace poco una factoría de pescado en Gran Canaria que, aunque sin éxito al principio, últimamente ha hecho grandes capturas que se enviaron a España; pero la compañía, al fracasar la industria, fue abandonada. Sin embargo, se espera que se forme otra compañía, ya que es bien conocido que las sardinas son muy abundantes en estas cercanías.

Tabaco.—El tabaco como artículo de exportación está adquiriendo

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

gran importancia en Tenerife y Gran Canaria, donde se han creado varias industrias tabaqueras que producen grandes cantidades de buenos puros muy apreciados en Alemania, España y América del Sur. El año pasado se hicieron grandes envíos a España por medio de contratos con el Gobierno.

Obras públicas.—Además de la construcción de varias buenas carreteras que posibilitan la comunicación fácil con el interior de la isla, permitiendo a los agricultores traer sus productos a Santa Cruz, se está dando también un buen empuje a los trabajos de mejora del puerto, que cuando esté terminado y junto con el dique seco ahora en construcción, permitirán a este puerto ampliar el espacio para carga y descarga y para la reparación de buques.

Se ha tendido una nueva línea de tranvía entre la cantera de piedra y el muelle, y con aparatos nuevos y potentes se están tirando al mar toneladas de piedra cada día, paso previo para echar bloques de hormigón.

Estación de señales.—El año pasado se puso una estación de señales muy útil, en la Punta de Anaga, al noroeste del puerto, por los Sres. Hamilton y Cía., agentes de la Lloyd en Tenerife, con el propósito de comunicar con buques que pasan cerca de la isla; el telescopio y los instrumentos de trabajo fueron un regalo de la Lloyd en Inglaterra. El gobierno español está a punto de empezar una segunda estación en Atalaza.

Entre otros trabajos en perspectiva, se ha pensado establecer un observatorio astronómico, meteorológico y climático; una cámara de comercio y agricultura, y una sucursal bancaria del Banco de España.

Resultados del movimiento portuario de buques británicos en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife durante el año 1886.—

Tráfico directo en buques británicos desde y hacia Gran Bretaña y sus colonias

ENTRADOS

Número de buques			Tonelaje		
Con Carga	En lastre	Total	Con Carga	En lastre	Total
68	75	143	73.064	130.541	203.605
Tripulación			Valor dc la carga		
6.387					

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

DESPACHADOS

Número de buques			Tonelaje		
Con carga	En lastre	Total	Con carga	En lastre	Total
61	57	118	93.528	95.735	189.263
Tripulación			Valor de la carga		
6.285			287.750		

Tráfico indirecto o transporte en buques británicos desde y a otros países:

ENTRADOS

Procedencia	Buques			Tonelaje			Tripulantes
	Con carga	En lastre	Total	Con Carga	En lastre	Total	
EE.UU. América	—	—	—	—	—	—	—
Argentina	—	—	—	—	—	—	—
Bélgica.....	—	1	1	—	1.872	1.872	38
Brasil	—	8	8	—	24.815	24.815	889
Francia	—	2	2	—	4.609	4.609	180
Alemania.....	16	—	16	15.597	—	15.597	467
Holanda	3	—	3	2.557	—	2.557	82
Portugal	—	2	2	—	1.630	1.630	88
España.....	1	31	32	355	11.826	12.181	637
Costa Suroeste de Africa.....	—	11	11	—	13.475	13.475	411
Uruguay	—	6	6	—	8.258	8.258	170
Costa Occidental de Africa...	—	25	25	—	29.860	29.860	866
Total	20	86	106	18.509	96.345	114.854	3.823

DESPACHADOS

Procedencia	Buques			Tonelaje			Tripulantes
	Con carga	En lastre	Total	Con Carga	En lastre	Total	
EE.UU. América	—	6	6	—	8.299	8.299	160
Argentina	—	1	1	—	40	40	8

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Procedencia	Buques			Tonelaje			Tripulantes
	Con carga	En lastre	Total	Con Carga	En lastre	Total	
Bélgica.....	—	2	2	—	2.430	2.430	50
Brasil.....	—	3	3	—	4.907	4.904	143
Francia	—	2	2	—	3.055	3.055	48
Alemania.....	—	—	—	—	—	—	—
Holanda	—	—	—	—	—	—	—
Portugal	—	1	1	—	442	442	15
España.....	7	38	45	6.999	21.421	28.420	1.094
Costa Suroeste de Africa.....	9	—	9	10.974	—	10.974	325
Uruguay	—	3	3	—	3.095	3.095	70
Costa Occidental de Africa...	45	14	59	52.247	15.287	67.534	2.012
Total	61	70	131	70.220	58.976	129.196	3.925

DISTRITO VICECONSULAR DE GRAN CANARIA

El vicecónsul Miller en su informe del año pasado afirma que el comercio de este distrito parecía haber mejorado debido a los muchos buques que llegaban y daban empleo a los trabajadores y a otros en el suministro de carbón, también por los numerosos viajeros que llegaron a la isla a comprar e invertir dinero, así como por las muchas obras públicas llevadas a cabo, contribuyendo todo esto a mejorar la condición de las clases más humildes. También habla de las perspectivas de la isla, que se ha beneficiado con el contrato del Gobierno para adquirir la totalidad de la cosecha del tabaco.

El resultado de esta medida era inducir a los agricultores a reemplazar el ya no rentable cactus por la planta del tabaco, que tiende gradualmente a reducir las existencias de cochinilla y así aumentar su valor.

Asimismo informa que los trabajos en el Muelle de La Luz y en el de Santa Catalina han avanzado mucho, y se espera, si continúan llevándose los trabajos tan bien como ahora, que en vez de tardarse siete años como se contrató, se terminen en tres o cuatro años.

Número, tonelaje y tripulación de buques británicos que han entrado en el Puerto de Las Palmas de Gran Canaria durante el año 1886, según el registro del Viceconsulado.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Clase	Número barcos	Tonelaje Neto	Tonelaje Bruto	Tripulación
Vapores	369	—	—	—
Veleros	6	387.706	587.444	11.445

El comercio marítimo, dado por la Oficina de Sanidad española, es como sigue:

	Número	Tonelaje	Tripulación
Buques españoles	934	152.392	11.300
Buques extranjeros	439	635.880	14.043

Los buques extranjeros se clasifican como sigue:

Nacionalidad	Número	Tonelaje	Tripulación
Inglesa	375	587.444	11.445
Francesa	26	17.092	1.492
Americana	3	933	24
Sueca	1	128	9
Alemana	14	19.195	360
Belga	1	680	24
Danesa	1	341	10
Italiana	16	30.666	1.578

Las cifras dadas por la Oficina de Sanidad representan el bruto y no la suma neta del tonelaje; ello se debe al espíritu de imitación y rivalidad entre las islas, que trata de dar a Las Palmas una superioridad inexistente sobre Santa Cruz, como centro de embarques.

Adjunto una estadística comparativa del número de buques que llegaron a Las Palmas desde el año 1882 hasta el 1886:

Clase	1882	1883	1884	1885	1886
Vapores	232	236	238	365	506
Veleros	986	883	865	943	871

DISTRITO VICECONSULAR DE LANZAROTE

El vicecónsul Topham en su informe dice que el comercio durante el año pasado estuvo muy limitado, especialmente con Gran Bretaña, de-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

bido al desuso de la cochinilla y a los mejores precios que daban a este tinte en Francia y a la cebada en España, comparados con Inglaterra. Como consecuencia de esto la línea de vapores entre ese país y Lanzarote ha sido desde el último abril muy poco constante y la caída de las exportaciones con Gran Bretaña ha paralizado el comercio en esta isla completamente.

En el siguiente informe, el Vicecónsul muestra la diferencia (sobre todo en la exportación) entre Inglaterra, Francia y España:

IMPORTACIONES

		(£)
De	Inglaterra	4.141
	Francia	3.790
	En favor de Inglaterra	352 *(sic)*

EXPORTACIONES

		(£)
A	Francia (especialmente cochinilla)	16.205
	Inglaterra (cochinilla y orchilla)	904
	En favor de Francia	15.301

IMPORTACIONES

		(£)
De	España	2.312

EXPORTACIONES

		(£)
A	España, sobre todo cebada	15.854
	Colonias españolas	2.147
	Estados Unidos de América	705
	En favor de España	18.706

El Sr. Topham afirma que muchos artículos que en principio venían sólo de Inglaterra, desde el año pasado, se importan de Francia.

Añade que las perspectivas de las próximas cosechas no son muy prometedoras, debido a la escasez de lluvias, y éstas sólo en el interior de

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

la isla, que nunca produce tan abundamentemente como en las tierras de la costa.

DISTRITO VICECONSULAR DE LA OROTAVA

Respecto a este distrito, el vicecónsul Reid afirma lo siguiente:

«Este puerto tiene ahora muy poca comunicación con países extranjeros.

Durante el año pasado las únicas llegadas han sido las de la línea mensual desde Londres de los Sres. Forwood Brother y una goleta inglesa con carbón.

La mercancía de Europa y América viene vía Santa Cruz.

La exportación de papas y cebollas desde este puerto, que era hace unos años importante, es ahora ínfima, ya que la mayor parte se hace ahora por el Puerto de Santa Cruz.

El cultivo del tabaco continúa en una escala bastante limitada, pero ahora hay una propuesta de emprender extensamente el desarrollo de esta planta.

Las plantaciones de azúcar han tenido un éxito definitivo y su área podría aumentarse a no ser por las cargas que se han impuesto sobre el artículo (azúcar). El impuesto sobre este producto entre los puertos de las islas es mayor que entre Londres y las mismas islas.

La compañía del gran hotel sanatorio ha sido un éxito; el número de visitantes a sus dependencias ha sido de 300. Este flujo de extranjeros ha sido como una bendición para las clases más humildes de esta isla, que han podido ganar dinero inglés.

Se cree con seguridad que el próximo invierno los visitantes ocuparán todos los alojamientos que se les busque.

Es muy deseable que se dieran los pasos necesarios para aumentar el número de los hoteles de la compañía, pues de otra forma es probable que muchos visitantes tengan que irse a otra parte.

Los negocios en general van mejorando lentamente y se piensa que la crisis de los intereses agrícolas y generales, que durante tanto tiempo se ha sufrido en las islas, haya alcanzado su punto más bajo.»

Tenerife, 9 de abril de 1887.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1888.

Las Canarias, conocidas más generalmente.—Aunque Tenerife durante muchos años ha sido conocida como puerto de escala y estación carbonera para los buques entre Europa y Sudamérica, ha sido sólo durante los últimos años cuando las Islas Canarias parecen haber atraído una mayor atención y han llegado a ser mucho más conocidas. Esto se debe no sólo al aumento de buques que frecuentan sus costas, sino también a que mientras hasta hace muy poco era muy raro que viniera algún visitante, ahora las visitan muchos turistas de todas las naciones, especialmente ingleses, buscando esparcimiento, por motivos científicos o para beneficio de su salud.

Las Islas Canarias como futura estación de carbón.—Estas islas, emplazadas entre Europa y los puertos de América, las costas de Africa, el Cabo de Buena Esperanza, Nueva Zelanda y Australia, ocupan uno de los principales puntos del Atlántico, comercialmente hablando, y llegarán a ser, sin la menor duda, una de las principales estaciones de carbón de todo el mundo, tan pronto como se terminen los trabajos del puerto de aquí y de Gran Canaria, que están ahora en construcción.

Aumento del tráfico portuario.—El aumento gradual de movimiento portuario y tonelaje de todas las naciones que han frecuentado este puerto durante los tres últimos años puede verse en el siguiente cuadro:

ENTRADAS

Fecha		Buques	Tonelaje
En	1886	1.498	677.052
	1887	1.052	850.531
	1888	1.607	1.000.133

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

DESPACHADOS

Fecha	Buques	Tonelaje
En 1886	1.532	678.391
1887	1.498	609.730
1888	1.638	1.000.595

Carbón suministrado a los buques.—El crecimiento de la cantidad de carbón suministrado a los buques por los depósitos de Tenerife y Gran Canaria durante el mismo período fue como sigue:

	Tonelaje
En 1886	38.150
1887	54.100
1888	216.138
Total	308.438

Comercio de carbón.—El negocio del carbón, como consecuencia del aumento de tráfico de buques, ha llegado a ser muy importante en las islas, y existe una gran probabilidad de que llegue a mayores proporciones. Incluso el año pasado la demanda excedió a los suministros existentes y varios buques tuvieron que marcharse sin reponer sus existencias. A fin de evitar que se repita este inconveniente para los buques, los comerciantes tendrán en el futuro sus depósitos bien dotados y establecerán una reserva de la que echar mano si se encuentran con alguna mala racha imprevista que se les venga encima. Desde entonces, las cargas de carbón están continuamente llegando de Inglaterra.

Movimiento portuario británico.—El número de buques británicos que llegaron el año pasado a este distrito consular fue el siguiente:

	Buques	Tonelaje
Santa Cruz de Tenerife	311	444.507
Orotava	12	6.720
Gran Canaria	551	670.938
La Palma	12	6.720
Total	886	1.128.885

Condiciones de las Islas Canarias.—La extensión y las industrias de las Islas Canarias son demasiado limitadas para dar grandes beneficios.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Comercio de la cochinilla.—En informes anteriores se ha dicho que el único artículo importante de exportación de las Islas Canarias era el tinte de la cochinilla, pero su comercio va en disminución de forma gradual, debido a los precios tan poco rentables en Europa. De todas formas se están haciendo constantes esfuerzos dirigidos a encontrar su producto alternativo. El cultivo del tabaco y la manufactura del azúcar tienden a tener gran éxito, llegando a ser artículos de exportación, pero un contratiempo con el primero hizo que los cultivadores y fabricantes limitaran su cultivo hasta tiempos mejores. El Gobierno estuvo de acuerdo en comprar la cosecha de las islas a un precio fijado acorde a la calidad, y luego vender el contrato a una compañía; ésta, con un punto de vista favorable a sus intereses, criticó el artículo y ofreció un precio menor, lo que llevó a una suspensión parcial del comercio.

Importaciones y exportaciones en general.—El valor medio de las operaciones mercantiles del año pasado con todos los países fue como sigue:

	(£)
Bajo el epígrafe exportaciones	281.180
Bajo el epígrafe importaciones	476.793
Total	757.973

Comercio británico.—Estas cifras incluyen la totalidad del comercio entre Gran Bretaña y las Islas Canarias, con una media de:

	(£)
Bajo el epígrafe exportaciones	71.496
Bajo el epígrafe importaciones	273.540
Total	345.036

En años anteriores casi todos los artículos venían de Inglaterra, e incluso ahora, activo a pesar del comercio competitivo con Francia y al tráfico creciente con Alemania, sólo los intereses comerciales con Inglaterra son casi iguales a los de todos los otros países juntos.

Comercio alemán y francés.—Los embarques alemanes y su comercio, con sólo cinco años de experiencia, han estado creciendo con lentitud pero con seguridad, mientras que Francia sigue estable. De todas formas, hay que señalar que la mayor parte del tonelaje que entra en estos puertos representa un comercio en tránsito de ida y vuelta a Europa.

Exportación de cochinilla.—La cochinilla sigue manteniendo su lu-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

gar como principal artículo de exportación, aunque disminuyendo cada año. Durante 1888 se embarcaron las siguientes cantidades:

		Kilos
A	Inglaterra	220.339
	Francia	132.127
	Alemania	117.460
	España	6.912
	Africa	5.422
	Total	482.260

Equivalentes a 1.048.440 libras, que a razón de 10 peniques la libra de un valor de exportación de unas 44.700 libras esterlinas.

Tomates, papas y cebollas.—No hay información precisa en lo que respecta a la exportación de estos productos, pero sí se llevó un comercio activo el año pasado con Inglaterra, e incluso varios comerciantes ingleses de fruta visitaron las islas con el propósito de hacer una serie de planes para comprar las cosechas. No obstante, por el vicecónsul Miller, sé que el valor de estos productos alcanzó unas 16.000 libras esterlinas. Debido a mayores facilidades y pasajes más rápidos con Inglaterra, hubo una gran animación en Gran Canaria para el embarque de estas frutas; el valor aproximado como exportación fue de 6.300 libras esterlinas.

Azúcar.—La exportación de este artículo desde Gran Canaria va en aumento, sobre todo a España, de donde la demanda es grande. El año pasado el valor del producto embarcado a ese país fue de 8.500 libras esterlinas.

Tabaco.—El tabaco que se exportó en el mismo período en esa isla fue de 13.000 libras esterlinas.

Obras públicas.—Tanto aquí como en el Puerto de la Luz se están llevando a cabo grandes trabajos. Los de Tenerife consisten en la construcción de un muelle que permitirá a los buques cargar y descargar (ya algunos han sacado partido de esta instalación). Los trabajos en el Puerto de la Luz, Gran Canaria, incluyen la construcción de un muelle de refugio con una extensión de 260 acres, que mejora la capacidad para la provisión de carbón de los buques, y un rompeolas a lo largo del cual los buques ya han efectuado operaciones de carga y descarga. Aparte de estos trabajos, se colocó un faro nuevo el pasado otoño en la Punta de Maspalomas, el extremo más al sur de la isla de Gran Canaria, a una latitud de 29° 43' N. y una longitud de 15° 33' O.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Cuadro A.—Resultados de todo el movimiento portuario registrado en el Puerto de Tenerife en 1888, según los registros del Consulado

ENTRADAS

Nacionalidad	Veleros		Vapores	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
Británica y costeras	1	269	310	444.238
Española	29	7.151	88	96.605
Francesa	6	1.670	158	260.317
Alemana	4	1.115	93	133.816
Otros países	20	3.288	17	13.826
Costas españolas	870	33.934	51	12.904
Total	930	47.427	717	961.706
Total 1887.....	960	16.091	542	834.440

TOTAL

	Buques	Toneladas
Británica y costeras	311	444.507
Española	117	103.756
Francesa	164	261.987
Alemana.....	97	134.931
Otros países.....	37	17.114
Costas españolas.....	921	46.838
Total.....	1.647	1.009.133
Total 1887	1.502	850.531

SALIDAS

Nacionalidad	Veleros		Vapores	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
Británica y cabotaje	1	269	308	442.165
Española	26	5.986	88	96.605
Francesa	6	1.670	158	260.317
Alemana	4	1.115	93	133.816
Otros países	20	3.288	17	13.826
Costas españolas	866	32.634	51	12.904
Total	923	44.962	715	959.633
Total 1887.....	955	16.981	542	792.749

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

TOTAL

	Buques	Toneladas
Británica y cabotaje.....	309	442.434
Española	114	102.591
Francesa.....	164	261.987
Alemana.....	97	134.931
Otros países.....	37	17.114
Costas españolas.....	917	45.538
Total.....	1.638	1.004.595
Total 1887.....	1.497	809.730

Los cuadros B y C siguientes recogen las estadísticas oficiales dadas por la Oficina de Aduanas:

Cuadro B.—Resultados de los principales artículos exportados desde las Islas Canarias

Artículos	1887		1888	
	Cantidad	Valor (£)	Cantidad	Valor (£)
Cochinilla (Libras)	450.120	85.000	439.830	97.050
Cereales (Libras)	2.103.550	15.590	1.246.163	17.600
Tabaco (Libras).....	150.000	30.000	121.023	21.107
Vino y licores (Galones).	146.520	18.984	205.166	26.582
Ganado (Libras)	16.300	10.000	20.400	1.287
Otros productos (Libras)	110.000	89.100	4.718.939	117.554
Total		248.774	—	281.180

Resultados de los principales artículos importados a las Islas Canarias.

Artículos	1887		1888	
	Cantidad Toneladas	Valor (£)	Cantidad Toneladas	Valor (£)
Carbón.....	56.000	59.600	216.188	250.000
Algodón y lana ...				
Ferretería.....				
Provisiones	No dadas	369.080	No dadas	226.793
Otras mercancías ..				
Total		428.680		476.793

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Cuadro C.—Resultados del valor total de los artículos exportados e importados en las Islas Canarias en 1887 y 1888

Países	Exportaciones		Importaciones	
	1887 (£)	1888 (£)	1887 (£)	1888 (£)
Inglaterra y colonias	65.750	71.496	250.000	273.540
España y colonias	99.601	121.514	48.920	50.875
Francia y colonias	39.825	43.657	49.980	57.306
Alemania y colonias	25.750	26.156	41.955	56.873
Otros países	17.848	18.357	37.825	38.199
Total	248.774	281.180	426.680	476.793

DISTRITO VICECONSULAR DE LAS PALMAS

El vicecónsul Miller, en su informe, da los siguientes movimientos de buques ingleses en Las Palmas durante el año 1888, de acuerdo con su registro:

Núm. vapores	Núm. veleros	Núm. de barcos	Tonelaje neto	Tonelaje bruto	Tripulación
548	3	551	670.938	890.977	17.215

Las estadísticas editadas por la Junta de Sanidad española da un número de 578 arribadas británicas, pero 26 han estado en cuarentena, y cuatro, los «León y Castillo» y «Viera y Clavijo», fueron incluidos antes de asumir la bandera española sin haber sido registrados en el Viceconsulado por su vía habitual; su resta dará la diferencia.

Por lo tanto, el cuadro siguiente muestra el movimiento total de buques de todas las naciones registrado en aquel puerto el año pasado:

Núm. vapores	Núm. veleros	Núm. de barcos	Tonelaje	Tripulación
920	962	1882	1.798.092	49.788

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Los buques de vapor se clasifican así:

Nacionalidad	Número
Inglesa	578
Española	149
Alemana	78
Italiana	76
Francesa	75
Austro-húngara	4
Americana	1
Belga	1
Total	*962*

DISTRITO VICECONSULAR DE LANZAROTE

El vicecónsul Topham informa que en los tres últimos años no ha habido llegadas de buques ingleses.

DISTRITO VICECONSULAR DE LA OROTAVA

Con la excepción de la línea de buques de los Sres. Forwood, que llega aquí y a La Palma una vez al mes, este distrito casi no posee comercio exterior. Es casi exclusivamente agrícola, y los buques con algunas pequeñas cargas de papas y cebollas van a las Indias Occidentales. Pero debido al clima tan bueno de esta parte de la isla, La Orotava ha hecho progresos en los últimos años, y ha llegado a ser residencia favorita de los turistas ingleses que visitan Tenerife, habiéndose hecho varios hoteles y establecimientos, y otros se están construyendo, con este fin especial.

Tenerife, 19 de junio de 1889.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1889.

Valor de las importaciones y exportaciones.—Los valores de las importaciones del año pasado excedieron a los del año 1888 en 41.125 libras esterlinas y en 20.995 el de las exportaciones, dando un movimiento comercial total de 820.093 libras esterlinas durante el pasado período, y un incremento en el comercio, comparado con 1888, de unas 62.120 libras esterlinas.

Importaciones.—El crecimiento de las operaciones comerciales de estas islas puede ser atribuido, en primer lugar, a la importación de materiales y productos necesarios de todo tipo en conexión con el sanatorio y los hoteles que se han construido recientemente en estas islas, y también, a la gran afluencia de extranjeros que vienen por esparcimiento o en beneficio de su salud.

Exportaciones.—En segundo lugar, el incremento de las exportaciones se debe sin duda, al desarrollo y mejora de la producción agrícola, especialmente el cultivo de papas y tomates, siendo este último casi un nuevo artículo de exportación.

Mejoras en la agricultura.—Tras la reciente introducción de semillas inglesas y labores en las Islas Canarias, el cultivo de papas y tomates, hasta hace poco desatendido o no considerado por los nativos como artículo de exportación, produce ahora enormes cosechas.

Causa de las mejoras en agricultura.—El cultivo y comercio de los artículos mencionados anteriormente, pero especialmente del último, es de fecha muy reciente, y se debe sobre todo al conocimiento y empuje

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

aportados por los ingleses a la agricultura; ahora pueden verse muy buenos terrenos salpicando las islas.

Aparte de la extensión del comercio del carbón con Inglaterra, del incremento del tonelaje registrado, y de las mejoras que han tenido lugar recientemente en el crecimiento de las cosechas ya mencionadas, no hay nada más importante que añadir a mi último informe.

Resultados del tráfico portuario, importaciones y exportaciones.— Los siguientes cuadros (A, B y C) muestran el aumento de los embarques y la naturaleza y el valor de las exportaciones e importaciones del último año:

CUADRO A.—Resultados del movimiento portuario total en el Puerto de Tenerife en el año 1889:

ENTRADAS

Nacionalidad	Vela		Vapor		Total	
	N. Buques	Ton.	N. Buques	Ton.	N. Buques	Ton.
Británica.....	6	1.229	349	549.375	355	550.604
Española.....	25	4.992	91	112.833	116	117.825
Francesa	3	545	162	276.283	165	276.828
Alemana	3	478	108	151.770	111	152.248
Otros países	16	3.176	23	28.391	39	31.567
Comercio costero	661	27.883	158	41.696	819	69.532
Total	714	38.283	891	1.160.348	1.605	1.198.604
Total 1888 ..	930	47.427	717	961.706	1.647	1.008.133

SALIDAS

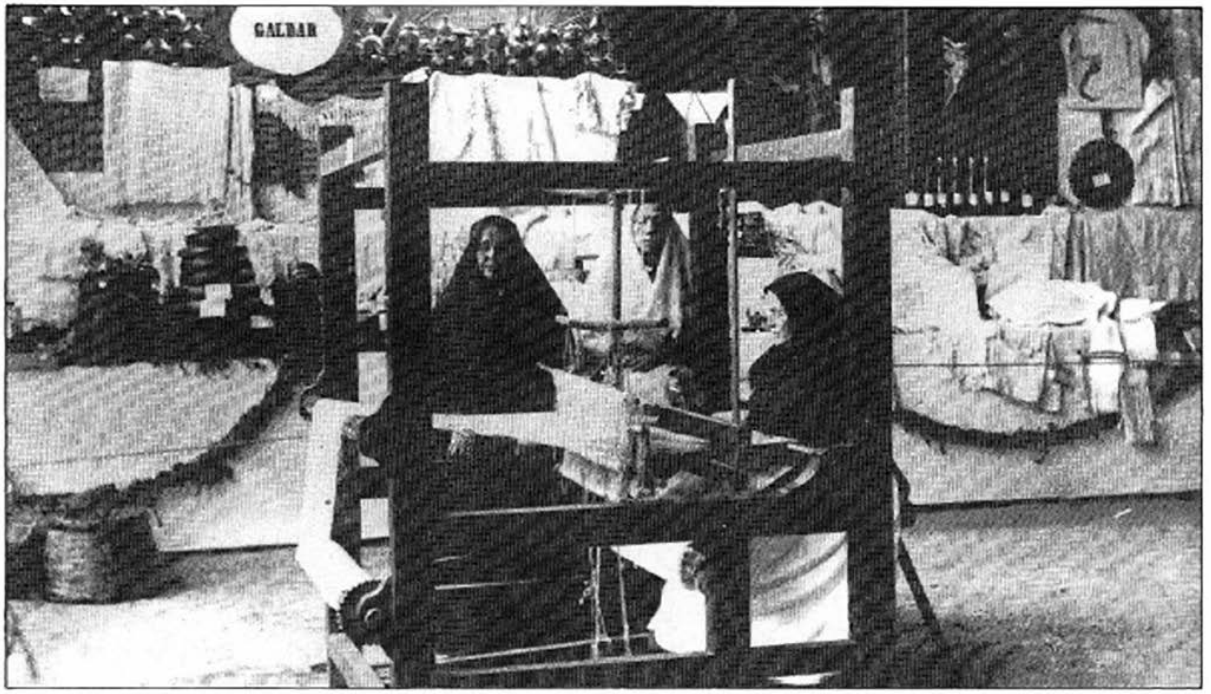
Nacionalidad	Vela		Vapor		Total	
	N. Buques	Ton.	N. Buques	Ton.	N. Buques	Ton.
Británica.....	6	1.229	349	548.857	355	550.086
Española.....	25	5.191	92	113.442	117	118.633
Francesa	3	545	162	276.283	165	276.828
Alemana	3	478	108	151.770	111	152.248
Otros países	17	3.405	20	28.326	37	31.731
Comercio costero	657	26.845	157	41.548	814	68.393
Total	711	37.693	888	1.160.226	1.599	1.197.919
Total 1888 ..	923	44.962	715	959.633	1.638	1.004.595

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003



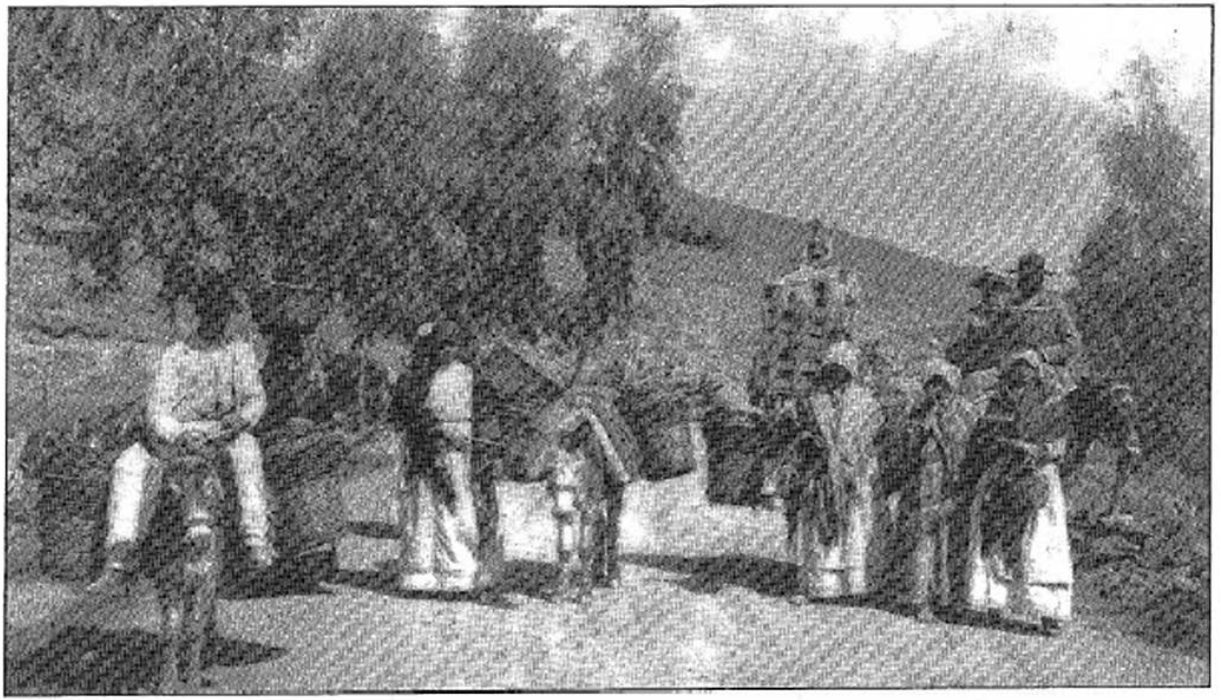
San Mateo. Gran Canaria. 1890-1895.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2013



Tejedora. Gáldar. Gran Canaria, finales del siglo XIX.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2013



Campesinos camino del mercado. Gran Canaria. Finales del siglo XIX.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2013



Arrecife. Lanzarote. Finales del siglo XIX.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2013

Cuadro B.—Resultados de los principales artículos exportados e importados desde y hacia las Islas Canarias

EXPORTACIONES

Artículos	1888		1889	
	Toneladas	Valor (£)	Toneladas	Valor (£)
Cochinilla (Libras)	2.439.830	97.050	2.131.004	82.923
Tabaco (Libras).....	121.023	21.107	91.251	32.557
Vino y licores (Galones).	205.166	25.582	193.617	18.264
Azúcar (Libras)				
Productos de huerta (Libras).....	3.985.502	136.441	3.209.399	168.431
Otros productos (Libras)				
Total	—	281.180	—	302.175

IMPORTACIONES

Artículos	1888		1889	
	Toneladas	Valor (£)	Toneladas	Valor (£)
Carbones.....	56.000*	59.600*	318.000	321.750
Artículos textiles y todo tipo de ferretería	Cantidades no detallanas			
Cristal y porcelana	en los	417.193		196.168
Provisiones y de almacén	informes			
Otros productos.....	aduaneros			
Total	—	476.793	—	517.918

* Las cifras dadas para 1888 se refieren sólo a Tenerife; las de 1889 se refieren a Tenerife y Gran Canaria.

Cuadro C.—Cuadro que muestra el valor total de todos los artículos exportados e importados en las Islas Canarias en 1888-89

País	Exportaciones		Importaciones	
	1888 (£)	1889 (£)	1888 (£)	1889 (£)
Inglaterra y colonias....	71.496	100.251	273.540	286.296
España.....	121.514	122.398	50.875	42.116
Francia	43.657	33.349	57.306	48.612
Alemania.....	26.156	17.538	56.873	61.024
Otros países	18.357	28.639	38.199	79.840
Total	281.180	302.175	476.793	517.918

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

VICECONSULADO DE LA OROTAVA

El vicecónsul Reid informa muy favorablemente de la actividad comercial de su distrito durante el año 1889. Informa que la exportación de tomates y papas a Inglaterra se hizo en una escala mucho mayor que hasta el momento. Se mantuvo tan bien el precio de los primeros que posiblemente se cultivará y se embarcará al extranjero en mayores cantidades aún.

Los precios del último artículo bajaron a tal extremo que se teme que su exportación a Inglaterra se abandone, a no ser que los agricultores bajen los precios en forma muy considerable.

La llegada de visitantes ingleses durante el último invierno a La Orotava ha aumentado y, como se abrirá muy pronto un gran hotel nuevo, se espera que haya una mayor afluencia de viajeros la próxima estación.

Se está construyendo una iglesia anglicana a la que llegará un párroco en breve. La asistencia a los servicios religiosos había aumentado también el pasado invierno.

El Sr. Reid afirma que, como la mayoría de las exportaciones de este distrito se hacen vía Santa Cruz, no se han obtenido estadísticas. Sólo viene a La Orotava un vapor inglés una vez al mes.

Las importaciones de Inglaterra son artículos de lana, algodón y seda; también, artículos de ferretería, azúcar, cerveza, provisiones, etc.

Los mismos artículos vienen de igual forma de España. Alemania y Francia; las importaciones de Alemania están incrementándose enormemente.

VICECONSULADO DE LANZAROTE

El vicecónsul Topham informa que el comercio de la isla en el año 1889 no fue nada satisfactorio, debido sobre todo al desuso de la cochinilla, y en consecuencia, a sus bajos precios en los mercados europeos, especialmente en Inglaterra; también se debe al fracaso de las cosechas y a la reducción de los precios del maíz y del grano.

Informa que esta combinación de circunstancias ha obligado a los propietarios de los barcos a no ir ya a Lanzarote, pues no obtienen cargas para el retorno. Los artículos son, pues, llevados a Gran Canaria, desde donde se embarcan en buques de vela para Lanzarote.

Debido a la abundancia reciente de lluvias, se esperan buenas cosechas de maíz, grano y cebollas, habiendo sido embarcadas las últimas principalmente para las Indias Occidentales españolas.

Tenerife, 30 de mayo de 1890.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1890.

Exportaciones.—El éxito que ha cosechado la producción de tomates, papas, guisantes y otras legumbres en el mercado londinense ha sido tan decisivo que ha hecho que parezca abandonarse cualquier otro tipo de cultivo, con la excepción de los plátanos, las naranjas y la caña de azúcar. Este hecho se hace evidente por la inversión de dinero y mano de obra, por la preparación del suelo duro y volcánico, por el hecho de transformar en terrazas las laderas de las montañas más empinadas, por la organización del riego y por la asunción de muchos otros riesgos que hacen que, si la producción es beneficiosa ahora, el futuro sea extremadamente prometedor.

El cultivo de la caña de azúcar va en aumento, pero debido a que las ventajas derivadas de esta industria son limitadas y a que la producción de verduras tempraneras es mucho más beneficiosa —siempre que la tierra esté preparada—, es probable que la plantación de azúcar se restrinja a zonas donde la distancia y la dificultad del transporte a un puerto de mar impiden el cultivo de productos más perecederos. En la actualidad, en la isla de Gran Canaria hay cuatro ingenios de azúcar funcionando y otros dos en fase de construcción; además, hay 15 molinos normales, y la producción anual de azúcar fluctúa entre 2.000 y 8.000 toneladas. En Tenerife tenemos un ingenio y un molino normal, con una producción de unas 300 toneladas.

Importaciones.—La empresa comercial no es característica de los canarios, quienes, aun siendo extremadamente trabajadores, se encuentran

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

afectados por su clima exquisito y la maravillosa fertilidad del suelo, mostrándose indiferentes ante lo que otras naciones encuentran necesario por costumbre. Por lo tanto, las importaciones suelen depender de la demanda de las clases altas y los turistas, por lo que los comerciantes raras veces poseen existencias capaces de satisfacer tal demanda. Víveres de todo tipo, vinos, aguas minerales, cerveza y otros productos se agotan constantemente porque los comerciantes no se aventuran a pedir existencias suficientes y el resultado de esta falta de espíritu empresarial es que los hoteles y muchos residentes importan por su cuenta y las islas no sacan ningún beneficio. La importación principal —con la excepción de carbón para los buques de vapor— es la madera noruega que se utiliza para las cajas de tomates y de papas. Esta se importa lista para transformarse en cajas de distintos tamaños y, después de llegar aquí, se embarca de nuevo a las distintas islas en pequeñas goletas, que vuelven con los cargamentos ya embalados para su exportación.

Industrias locales.—La principal industria es la de los puros, que mejora cada año. El tabaco se importa desde La Habana, Sumatra, Chile y Cincinati; la principal empresa de esta manufactura en Tenerife pertenece a los Sres. Zamorano y Villars, y en Las Palmas de Gran Canaria, al Sr. J. Millar. Los puros se fabrican cuidadosamente y son razonables en precio, a un coste de tres peniques el puro de mejor calidad; éstos, si se conservan bien, equivalen a los puros que nosotros pagamos a 6 peniques en Inglaterra; sin embargo, es difícil conseguir puros de incluso unos meses de antigüedad, ya que los españoles los prefieren nuevos, y la demanda, por lo que yo puedo deducir, está por encima de la oferta.

Obras Públicas.—Las obras de ampliación del sur se encuentran ahora lo suficientemente adelantadas como para permitir que los buques carguen abarloados al mismo. Los vapores interinsulares así lo hacen a veces y se espera que la compañía lo convierta en costumbre, ya que el embarque y desembarque en tiempo de marejada resultan extremadamente peligrosos y los accidentes son frecuentes. El gasto también hay que tenerlo en cuenta; aunque haya una tarifa oficial de 1 franco por cada persona, que debe pagarse cuando el barquero le lleva a uno a embarcar al buque de vapor, ésta nunca se mantiene sino que los enfermos y personas débiles suelen tener que pagar 1 dólar.

El Gran Hotel de la Compañía Taoro en La Orotava se abrió durante el invierno y ha dado gran satisfacción: los turistas ingleses han sido más numerosos que nunca este año en La Orotava, y se estudia su ampliación. Es muy de lamentar que no dispongamos de buenos hoteles en Santa Cruz, ya que el clima en el invierno es más cálido que el de La

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Orotava y seguramente sería aconsejable para los enfermos permanecer aquí si encontrasen las ventajas que encuentran en La Orotava.

En Gran Canaria, la compañía del Hotel Catalina ha inaugurado el citado hotel; es una casa bien organizada situada en una de las zonas más encantadoras entre Las Palmas y el Puerto. Desde que abrió sus puertas, casi siempre ha estado completamente lleno. Las tarifas en todos estos establecimientos son iguales.

La población británica.—La población inglesa residente en Gran Canaria es de 189 personas, y en Tenerife de 71. Hay un capellán inglés residente en Las Palmas de Gran Canaria, y otro en La Orotava, Tenerife, además de una preciosa iglesia inglesa a punto de abrirse en este lugar. En Santa Cruz contratamos a un capellán inglés en los meses de invierno.

Comentarios generales.—Hay tres fuentes de agua mineral en Gran Canaria. Las propiedades medicinales de estos manantiales y un análisis de sus aguas han sido publicadas en un folleto del Dr. Taylor de Las Palmas. También hay una fuente de agua mineral en la isla del Hierro, que se dice posee virtudes medicinales muy poderosas.

Pronto, durante este otoño, un refugio de piedra sustituirá al actual de madera que se encuentra a disposición de los turistas que escalan el pico del Teide, en Alta Vista, a 10.900 pies. Se amueblará sencillamente, y tendrá como calefacción una estufa de cocina. Alta Vista está a 1.200 pies por debajo del pico y puede alcanzarse a caballo, aunque el resto se debe hacer a pie.

La importancia comercial de Gran Canaria aumenta rápidamente y la ventajas de su puerto atraen el tráfico marítimo. El Sr. Miller, vicecónsul en Las Palmas, informa de la llegada de 1.441 buques de vapor el año pasado, en comparación con los 1.180 buques durante 1889, y el incremento de este año es aún mayor, puesto que, sólo en el mes pasado, 150 buques cargaron carbón en el puerto.

Un tranvía de vapor, que consiste en tres vagones capaces de llevar a 60 personas, hace el servicio durante el día entre el Puerto y Las Palmas, con precios entre un penique y medio para la tercera clase y tres peniques para la primera, por el recorrido completo.

Las islas de Lanzarote, Fuerteventura, Hierro y Gomera tienen ahora una importancia comercial sólo interinsular, debido a la escasa exportación de sus productos desde la caída del comercio de la cochinilla. La isla de La Palma, al oeste de Tenerife, tiene, sin embargo, un futuro próspero, probablemente no inferior al de Tenerife o Gran Canaria. Desde el punto de vista de la vegetación y el paisaje es, sin lugar a dudas, la

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

isla más atractiva con creces, y la diferencia de clima con las otras islas indudablemente se reconocerá pronto y se aprovechará por la profesión médica. En la actualidad, sólo hay un hotel inglés en La Palma, que está muy bien dirigido y generalmente está completo durante la temporada de invierno.

Hay una buena calzada de unas 16 millas que cruza la isla y aumenta rápidamente un comercio de conservas de frutas. La empresa del Sr. Samuel Abreu y Compañía, S. A. exportó el año pasado 100.000 latas de melocotones de 2 libras, la mayoría de las cuales, según me informaron, fueron a Rusia. En esta isla toda la fruta crece hasta un tamaño inmenso y, aunque el albaricoque y el melocotón no tienen igual sabor que nuestra fruta inglesa de invernadero, los mangos y las otras frutas tropicales consiguen una perfección extraordinaria para una latitud tan al norte.

El Sr. Reid, vicecónsul en La Orotava, informa que se ha producido un notable incremento en la exportación de tomates y papas.

Tenerife, 15 de agosto de 1891.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 1.—RESULTADOS DEL TRAFICO MARITIMO BRITANICO EN EL PUERTO DE TENERIFE EN EL AÑO 1890

Comercio directo en embarcaciones británicas desde y hacia Gran Bretaña y las colonias británicas

Entradas								Despachadas							
Núm. de barcos			Tonelaje			Tripulantes	Valor de Carga (£)	Núm. de barcos			Tonelaje			Tripulantes	Valor de Carga (£)
Con Carga	En Lastre	Total	Con Carga	En Lastre	Total			Con Carga	En Lastre	Total	Con Carga	En Lastre	Total		
337	—	337	550.971	—	550.971	18.461	—	299	1	300	512.136	1.459	513.595	17.920	—

Comercio indirecto en embarcaciones británicas desde y hacia otros países

Entradas								Despachadas							
Países de procedencia	Núm. de barcos			Tonelaje			Tripulantes	Valor de Carga (£)	Países de destino	Núm. de barcos			Tonelaje			Tripulantes	Valor de Carga (£)
	Con Carga	En Lastre	Total	Con Carga	En Lastre	Total				Con Carga	En Lastre	Total	Con Carga	En Lastre	Total		
Alemania ...	3	—	3	2.119	—	2.119	61	—	Francia	3	—	3	2.954	—	2.954	60	—
España	1	—	1	74	—	74	6	—	España	2	16	18	824	14.970	15.794	340	—
Bélgica	1	—	1	1.340	—	1.340	32	—	Argelia	—	1	1	—	1.235	1.235	22	—
Holanda ...	1	—	1	1.927	—	1.927	75	—	Grecia	—	1	1	—	889	889	20	—
Portugal ...	1	—	1	545	—	545	15	—	Turquía	—	3	3	—	3.743	3.743	67	—
Noruega	1	—	1	2.190	—	2.190	41	—	Congo	1	—	1	1.340	—	1.340	32	—
Brasil	4	—	4	5.314	—	5.314	124	—	Indias Occid.	—	1	1	—	973	973	23	—
Uruguay ...	5	—	5	6.422	—	6.422	128	—	Brasil	2	—	2	2.510	—	2.510	47	—
Chile	2	—	2	5.098	—	5.098	191	—	Uruguay ...	4	—	4	5.550	—	5.550	108	—
									EE.UU.	—	22	22	—	27.417	27.417	495	
Total	19	—	19	25.029	—	25.029	673	—	Total	12	44	56	13.178	49.227	62.405	1.214	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 2.—RESULTADOS DEL TRAFICO DE BUQUES BRITANICOS Y EXTRANJEROS EN EL PUERTO DE TENERIFE EN EL AÑO 1890

ENTRADAS

Nacionalidad	Con carga			En lastre			Total		
	Número de barcos	Toneladas	Tripulación	Número de barcos	Toneladas	Tripulación	Número de barcos	Toneladas	Tripulación
Británica	356	576.000	19.134				356	576.000	19.134
Española	127	138.956	6.471				127	138.956	6.471
Francesa	165	273.298	7.619				165	273.298	7.619
Alemania	133	204.812	6.244				133	204.812	6.244
Portuguesa	11	2.196	103				11	2.196	108
Italiana	9	12.951	416				9	12.951	416
Austriaca	1	352	10		Nada		1	352	10
Noruega	9	3.405	91				9	3.405	91
Danesa	2	534	17				2	534	17
Sueca	1	334	10				1	334	10
Estadounidense .	3	466	36				3	466	36
Brasileña	1	300	15				1	300	15
Argentina	1	230	13				1	230	13
Total	819	1.213.834	40.184				819	1.213.834	40.184

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 2.—RESULTADOS DEL TRAFICO DE BUQUES BRITANICOS Y EXTRANJEROS EN EL PUERTO DE TENERIFE EN EL AÑO 1890 *(continuación)*

DESPACHADAS

Nacionalidad	Con carga			En lastre			Total		
	Número de barcos	Toneladas	Tripulación	Número de barcos	Toneladas	Tripulación	Número de barcos	Toneladas	Tripulación
Británica	311	525.314	18.146	45	50.686	988	356	576.000	19.134
Española	127	138.956	6.471	—	—	—	127	138.956	6.471
Francesa	165	273.298	7.619	—	—	—	165	273.298	7.619
Alemana	133	204.812	6.244	—	—	—	133	204.812	6.244
Portuguesa	11	2.196	108	—	—	—	11	2.196	108
Italiana	9	12.951	416	—	—	—	9	12.951	416
Austriaca	1	352	10	—	—	—	1	352	10
Noruega	9	3.405	91	—	—	—	9	3.405	91
Danesa	2	534	17	—	—	—	2	534	17
Sueca	1	334	10				1	334	10
Estadounidense .	3	466	36	—	—	—	3	466	36
Brasileña	1	300	15	—	—	—	1	300	15
Argentina	1	230	13	—	—	—	1	230	13
Total	774	1.163.148	39.196	45	50.686	988	819	1.213.834	40.184

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 3.—RESULTADOS DEL TRAFICO DE BUQUES EXTRANJEROS EN EL PUERTO DE TENERIFE EN EL AÑO 1890

ENTRADAS

Nacionalidad	Comercio directo		Comercio indirecto		Total	
	N.º de barcos	Tonelaje	N.º de barcos	Tonelaje	N.º de barcos	Tonelaje
Española ...	105	102.000	22	36.956	127	138.956
Francesa ...	95	140.283	70	133.015	165	273.298
Alemana ...	*88*	*50.619*	*95*	*154.193*	133	204.812
Portuguesa .	10	1.994	1	202	11	2.196
Italiana	5	7.682	4	5.269	9	12.951
Austriaca ...	—	—	1	352	1	352
Noruega	—	—	9	3.405	9	3.405
Danesa	—	—	2	534	2	534
Sueca	—	—	1	334	1	334
EE.UU.	—	—	3	466	3	466
Brasileña ...	—	—	1	300	1	300
Argentina ..	—	—	1	230	1	230
Total	253	302.578	210	335.256	463	637.834

DESPACHADAS

Nacionalidad	Comercio directo		Comercio indirecto		Total	
	N.º de barcos	Tonelaje	N.º de barcos	Tonelaje	N.º de barcos	Tonelaje
Española ...	111	109.894	16	29.062	127	138.956
Francesa ...	99	155.992	66	117.306	165	273.298
Alemana ...	88	142.699	45	62.113	133	204.812
Portuguesa .	1	202	10	1.994	11	2.196
Italiana	3	4.712	6	8.239	9	12.951
Austriaca ...	—	—	1	352	1	352
Noruega	—	—	9	3.405	9	3.405
Danesa	—	—	2	534	2	534
Sueca	—	—	1	334	1	334
EE.UU.	—	—	3	466	3	466
Brasileña ...	1	300	—	—	1	300
Argentina ..	1	230	—	—	1	230
Total	304	414.029	159	223.805	463	637.834

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1891.

Sumario: Navegación y marina mercante.—Comercio e intercambios.—Población e industria.—Obras públicas.—Comentarios generales.

Visión general del comercio en 1891.—Se podrá apreciar del contenido de este informe que las exportaciones en las islas han experimentado un incremento rápido. Sólo la cifra de las exportaciones con Inglaterra arroja una cantidad que duplica a la del año anterior. Las importaciones también han experimentado una mejora considerable y, teniendo en cuenta la importancia de las islas como sanatorio para enfermos y como estación carbonera, se perfila un futuro prometedor para el comercio en general.

NAVEGACION Y MARINA MERCANTE

Valor de las islas como estación carbonera.—Considerando su situación geográfica y el hecho de que desde la invención de los barcos de vapor nosotros siempre hayamos tenido relaciones amistosas con España, parece extraño que el valor de estas islas como estación carbonera para los vapores europeos que cruzan el ecuador no fuera reconocido desde comienzos de la centuria. Este nuevo valor de las islas es ahora enteramente reconocido, como demuestran los resultados de la actividad portuaria y, de seguir el incremento del tráfico a su ritmo actual,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

se necesitará un paralelo aumento en las instalaciones portuarias. Las ventajas naturales de las islas de Lanzarote y Graciosa harán probablemente que se analicen sus perspectivas futuras, ya que no existe otro lugar, ni en las islas orientales ni en las occidentales, donde tal empresa podría llevarse a cabo sin un gasto enorme, inaceptable para las autoridades.

Las obras portuarias.—Las obras en los muelles de Tenerife y Gran Canaria han progresado enormemente. En Gran Canaria los vapores interinsulares ya pueden embarcar y desembarcar sus pasajeros en el mismo muelle. La idea es que se pueda adoptar la misma fórmula en Tenerife, una vez concluyan las obras. En la actualidad, sólo hay espacio para que uno de los vapores pueda realizar sus operaciones con seguridad.

COMERCIO E INTERCAMBIOS

Las exportaciones. El cultivo de frutales.— Mientras los plátanos, las papas y los tomates siguen siendo los principales productos de exportación, es grato ver que las almendras también han tenido una acogida muy favorable, ya que así más agricultores se animarán a cultivar este producto que, al igual que el higo, se consideraba de escaso interés comercial. El cultivo del higo y todas las otras frutas tropicales o del norte, además de mejorar el aspecto general del campo, no interfieren en absoluto con la producción de hortalizas, ya que los agricultores han plantado los frutales de manera que les sirven de líneas divisorias entre los campos, o también al lado de las carreteras, donde, junto con el cactus y el áloe, se utilizan como setos.

Las importaciones.—El incremento del tráfico portuario refleja el aumento del gasto de las islas en el comercio de importaciones, y el número de visitantes a las islas ha experimentado un incremento paralelo. Estimo que este incremento del valor de las importaciones inglesas supondrá una sorpresa grata, sobre todo cuando se considera la competencia a la que nos vemos sometidos.

La demanda de carne fresca y de pollos ha sido muy superior a la oferta, de tal manera que las provisiones de carne enlatada se han incrementado en gran medida.

Ganadería.—Esta demanda, en parte producida por la ampliación del sector de la hostelería, ha llevado a varios ingleses a invertir en ganadería en esta isla y en Gran Canaria. Quizás éste sea un hecho digno de la consideración de los jóvenes que, por razones de salud o cualquier otra

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

causa, se ven imposibilitados de emigrar a nuestras colonias. Las perspectivas del éxito de semejante empresa parecen aseguradas. Por supuesto, cualquier empresa agrícola en un país joven depende de múltiples circunstancias, pero he oído que la granja especializada en la producción de leche que existe en Tenerife está ya ampliando sus locales, lo cual indica que sus resultados hasta ahora han sido beneficiosos.

Las exportaciones. Lanzarote.—Las islas de Lanzarote y Fuerteventura canalizan todo su comercio a través de Gran Canaria. En el año 1890, Lanzarote exportó productos hasta un valor de 58.790 libras esterlinas. Las cebollas y los tomates constituyeron la mayor parte de sus exportaciones. No he podido obtener una cantidad representativa de las exportaciones desde Fuerteventura, pero probablemente ronda la mitad de las de Lanzarote.

POBLACION E INDUSTRIA

La población de las islas está distribuida del siguiente modo:

Isla	Población
Tenerife	95.000
Gran Canaria	75.000
La Palma	32.000
Lanzarote	16.000
Gomera	11.500
Fuerteventura	11.000
Hierro	5.000

Emigración.—El incremento en el número de casas construidas en Tenerife y Gran Canaria indica que la población sigue aumentando y que la emigración no es lo suficientemente importante como para afectar a la situación total del número de habitantes. Los isleños no tienen el mismo concepto de la emigración que nosotros, los británicos; mientras el inglés emigra con la intención de asentarse en el lugar, el canario, al menos que yo sepa, piensa volver después de dos años.

Industrias.—No se ha puesto en marcha ninguna nueva industria desde mi último informe.

OBRAS PUBLICAS

Los rompeolas en Santa Cruz y La Luz.—Los rompeolas de los muelles de Santa Cruz, en Tenerife, y de La Luz, en Gran Canaria, progre-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

san mucho. En La Luz ya cabe la posibilidad de cargar a varios vapores de gran tamaño a la vez. Las obras en Santa Cruz no van tan avanzadas ya que los ingenieros aquí han encontrado serios obstáculos, los cuales no existían en La Luz. En Tenerife, hay un repentino desnivel del agua y resulta imposible colocar los bloques de hormigón de una manera sistemática como se llegó a hacer en Gran Canaria, donde hay un escalonamiento gradual de la profundidad del agua en el puerto que permitía realizar el trabajo submarino con gran facilidad y precisión. Las obras en Santa Cruz, por lo tanto, han resultado ser mucho más costosas que las de La Luz.

Las carreteras.—Las carreteras en ambas islas también progresan; el pequeño pueblo pesquero de San Andrés, a una cinco millas al norte de Santa Cruz, pronto estará conectado con la capital.

La luz eléctrica.—El proyecto de alumbrar a La Orotava con luz eléctrica ya es casi una realidad por estas fechas y se consideran proyectos similares para la instalación de luz eléctrica en Santa Cruz. La ventaja de La Orotava es que posee agua, lo cual hace que esta empresa tenga el éxito asegurado, mientras que la necesidad de utilizar carbón como combustible en la capital ha hecho que no se aplique la idea de inmediato.

La luz eléctrica para Santa Cruz de La Palma.—La ciudad de Santa Cruz de La Palma también tendrá luz eléctrica. Esta ciudad tampoco presenta problemas dada su situación al lado de un acantilado y la abundancia de agua.

El ferrocarril.—Se ha adjudicado la concesión de una línea de ferrocarril entre la capital y La Orotava. La distancia total es de 25 millas, pero probablemente el ferrocarril recorrerá más trayecto. Su éxito como empresa dependerá casi por completo del transporte de tomates y personas.

Edificios.—Se han construido varios edificios durante el pasado año y ha habido dos incendios, sin que ninguno haya supuesto pérdidas de vidas humanas. Un ciudadano con mucha vista comercial ha montado unas cuadras donde se puede alquilar un buen carruaje para hacer los viajes largos. Es de lamentar, sin embargo, que no haya ningún transporte urbano.

Carruajes.—En Las Palmas de Gran Canaria, además del tranvía (que hace el servicio desde la mañana hasta la noche), hay cientos de carros ligeros y portaequipajes de alquiler a cualquier hora del día o de la noche, mientras que aquí, en Tenerife, si uno necesita salir a cenar, el único remedio es contratar a un landó o una «victoria» de las cuadras a un coste de dos dólares.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

COMENTARIOS GENERALES

Diez Islas en total.—Aunque se suele hablar de las Canarias como siete islas, en realidad son diez islas las habitadas. Alegranza y Lobos tienen faros. Graciosa tiene una pesquería que no funciona ya como tal; sin embargo, ofrece cobijo en el verano a muchos pescadores y a sus familias.

Alegranza.—Alegranza, situada más al norte, mide unas siete por seis millas. La costa es escarpada y tierra adentro hay altitudes de hasta 1.800 pies. No parece haber mucha vegetación y la población total consiste en el guardián del faro y unas cuantas familias pesqueras.

Graciosa.—Graciosa es una isla llana y arenosa que mide unas cuatro millas de largo. Posee tres volcanes extinguidos y se separa de Lanzarote por una franja de agua conocida como el Estrecho del Río. Este canal alcanza una profundidad media de 72 pies y mide de una milla a milla y media de ancho, con lo que podría quizás convertirse en un puerto maravilloso.

El Estrecho del Río.—La escasez de agua potable ha sido, sin duda, una de las razones por las que el Estrecho no se ha tenido en cuenta hasta ahora. La ausencia de todo tipo de comercio, menos la producción de sal y de pescado, probablemente haya sido otra razón de peso. Sin embargo, se reconoce que representa un refugio para el anclaje seguro en mal tiempo, y si se llegara a necesitar otro puerto carbonero, probablemente se mirarían las posibilidades de este estrecho con buenos ojos.

Lanzarote.—Las medianías de la isla de Lanzarote son de una enorme fertilidad. La fruta que allí se produce es de una gran calidad y de tamaño sorpredente. Hay una buena carretera que une el norte con el sur en un recorrido de unas 40 millas, y en la misma hay dos fuentes de agua. No obstante, las cosechas dependen principalmente de las lluvias del invierno, ya que hace falta dinero y espíritu empresarial para desarrollar la capacidad de las fuentes.

Montaña del Fuego.—En la parte suroeste de la isla hay una montaña conocida con el nombre de Montaña del Fuego por estar todavía semiactiva como volcán. El calor a unas tres pulgadas de la superficie es el suficiente como para encender un palo de madera. El volcán, evidentemente, está extinguiéndose, ya que hay puntos en la cima que están totalmente fríos al tacto y que hace unos cuantos años mostraban solamente las mismas condiciones de calor que los anteriormente reseñados.

Número de Turistas.—Se calcula que unos 5.000 turistas han visitado las islas desde septiembre pasado. De éstos, sólo media docena alar-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

garon su estancia en o cerca de Santa Cruz durante el invierno (por no existir oferta ninguna de alojamiento hotelero).

Necesidad de un hotel en la capital.—Un buen hotel es algo que se echa muy en falta, como indiqué yo mismo el año pasado; si bien un hotel ubicado en la misma capital probablemente no invitaría a los enfermos a quedarse, no hay duda que uno construido en los alrededores de la ciudad, donde se respira un aire fresco, tendría su éxito garantizado. Son muchos los turistas que vienen por razones de salud a las islas y que contemplan el viaje largo y arduo hacia La Orotava o la travesía hasta Gran Canaria con horror; estos mismos, al ofrecérseles un buen hotel, no dudarían en quedarse en estos parajes. La única pensión inglesa que existe, por ejemplo, a media milla de la ciudad, en un lugar precioso, rodeada de jardines, está llena durante casi todo el año. El dueño sólo puede ofrecer alojamiento para seis o siete personas y las otras no tienen más remedio que conducir las 25 polvorientas millas hasta La Orotava o embarcar hasta Gran Canaria; en estos dos lugares, el alojamiento lujoso y cómodo no supone ningún problema.

Clima de Santa Cruz.—El clima del lado sureste de la isla registra dos grados más que La Orotava en invierno, y aunque esto puede que no sea deseable para una cierta clase de enfermos, hay otros, sin embargo, especialmente los pacientes asmáticos, que se beneficiarían mucho del clima de Santa Cruz. También hay que medir las ventajas de estar en el sitio donde se desembarca el correo, razón por sí sola de suficiente peso como para recomendar la capital, si hubiese alojamiento en condiciones.

Proyectos de un hotel.—Se están considerando varios proyectos y planes para remediar esta carencia sin que haya nada seguro hasta la fecha.

Refugio en Alta Vista para Turistas que desean escalar el Pico de Tenerife.—El edificio del cual hice mención el año pasado ya está lo suficientemente avanzado como para ofrecer refugio a los turistas que desean escalar el pico y tienen que hacer noche en la montaña. La casa consiste en tres habitaciones —una para damas, otra para caballeros, y otra para los guías. También hay cuadras para mulas y poneys. Ya que la nieve suele aparecer en el mes de septiembre, se recomiendan los meses de junio, julio y agosto para la escalada.

Tarifas.—Se necesitan un poney y dos mulas para la escalada, los cuales se pueden alquilar a 16 dólares (una de las dos mulas transporta el agua para la expedición).

Sin embargo, no hay nada que impida que un joven inglés fuerte haga la subida a pie (a menos que la altitud, unas 12.180, pueda afectar

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

a su respiración). Los hijos de los muleteros, de unos siete u ocho años de edad, acompañan a sus padres en la subida sin visibles síntomas de cansancio.

Muestras en Tenerife y Gran Canaria.—En el mes de mayo hubo dos exposiciones de manufacturas y productos de las islas, una en Santa Cruz y otra en Las Palmas de Gran Canaria. La industria tabaquera, de la que puede decirse que tiene su cuartel general en Tenerife, centró la máxima atención por su variedad y fabricación. Esta industria cobra cada año mayor importancia y los puros de Tenerife se exportan ahora a todos los países de Europa.

La producción de tabaco y el comercio vinícola.—El comercio vinícola, que por su prestigio ocupó el lugar de honor en la muestra, estuvo bien representado en un artístico kiosco enclavado en el centro del salón y adornado con la bandera inglesa, siendo sus patrocinadores los Sres. Hamilton y Compañía, de Tenerife.

Almendras.—De todas las muestras agrícolas, la más singular, considerando el tiempo del año, estuvo constituida por una rama de un almendro cargada de media docena de almendras de un tamaño extraordinario, ya que la más grande media unas tres pulgadas; junto a la rama se mostró una caja conteniendo las almendras cosechadas en la misma granja el año pasado que, sin cáscara, medían aproximadamente lo mismo. En cuanto a si la calidad de este fruto es igual a la de las almendras de tamaño normal, o si es despreciable, como sucede con las nueces gigantes del Sur de Europa, es algo que sólo conocen los entendidos en la materia.

Muestra en Gran Canaria.—La muestra en Las Palmas coincidió con la de Santa Cruz y, por lo tanto, me fue imposible acudir; a decir de todos, resultó igualmente magnífica.

Fuente de agua dulce por debajo del nivel de la marea alta.—Se acaba de descubrir una fuente de agua dulce a unos seis pies por debajo del nivel de la marea alta, unas siete millas al sur de Santa Cruz de Tenerife. Se espera que se adopten medidas para proteger la fuente, ya que el agua aquí representa un bien inestimable. La costa de los alrededores es escarpada, por lo que una vez se determine el sentido de la corriente, no debería ser difícil interceptarla. Hace poco, en compañía del vicecónsul Sr. Davidson, realicé una visita al lugar, pero la marejada fue tal que no pudimos desembarcar para saborear la calidad del agua. Los pescadores de por allí nos aseguraron que es realmente buena.

Para permitir un estudio comparativo de las exportaciones de las islas occidentales con las del grupo oriental, adjunto los resultados envia-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

dos por el vicencónsul Sr. Miller, cuya suma, al restarse del total, dará los valores para cada grupo.

Tenerife, 15 de agosto de 1892.

Resultados de los principales artículos exportados desde las Islas Canarias en 1891:

Artículos	Cantidad	Valor (£)
Almendras ..... (Libras)	416.341	14.865
Cochinilla ..... (Libras)	1.097.819	85.896
Vino ..... (Galones)	204.744	16.230
Ron ..... (Galones)	99.915	16.895
Tabaco ..... (Libras)	91.317	1.936
Hortalizas ..... (Libras)	23.149.176	76.068
Otros	—	56.466
Total		267.856

Resultados de los principales artículos importados en las Islas Canarias en 1891:

Artículos	Cantidad	Valor (£)
Carbón	No se detallan en aduanas	—
Tejidos		—
Ferretería		—
Cristalería		—
Loza		—
Alimentos		—
Otros		—
Total		665.302

Cuadro del valor total de todos los artículos exportados e importados en las Islas Canarias en 1891:

País	Exportaciones (£)	Importaciones (£)
Inglaterra y colonias	134.161	338.822
España	7.562	47.923
Francia	26.273	74.745
Alemania	15.024	91.023
Indias Occidentales	47.295	20.300
Otros países	37.541	92.489
Total	267.856	665.302

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

RESULTADOS DE LOS ARTICULOS EXPORTADOS DESDE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA EN 1891

Descripción	España y colonias (£)	Inglaterra (£)	Alemania (£)	Francia (£)	Italia (£)	Marruecos (£)	Costa Occidental de Africa (£)
Piedras para construcción	810	—	—	—	—	—	—
Piedras porosas	480	—	—	—	—	—	—
Numerario	20.000	100.560	350	4.720	—	12.000	—
Cochinilla	540	30.000	2.960	11.110	—	910	—
Lana	50	1.960	—	—	—	—	—
Pieles	2.460	60	—	405	—	—	—
Mulas, burros, etc	—	—	—	—	—	—	790
Ganado	2.300	800	—	—	—	—	—
Mantequilla, pescado salado	2.060	—	—	—	105	—	—
Grano	1.250	—	—	—	—	—	—
Guisantes (secos)	22.160	—	—	—	—	—	—
Cebollas, papas, ajos	9.160	1.960	—	—	—	—	—
Almendras	—	9.160	960	—	—	60	—
Tomates	—	2.960	—	—	—	—	—
Frutas varias	1.970	2.470	—	—	—	—	—
Plátanos	2.560	66.000	890	6.000	120	510	—
Azúcar	30.460	—	—	—	—	—	—
Ron	3.750	—	—	—	—	1.210	7.960
Vino	670	4.100	5.120	150	—	—	—
Varios, puros, tabaco, etc.	7.215	4.720	1.070	210	—	1.760	3.340
Total	107.895	224.750	11.350	22.595	225	16.450	12.090
Total 1890	102.358	135.363	10.355	21.846	80	12.683	9.070
Aumento en 1891	5.537	89.387	995	749	145	3.770	3.020

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

RESULTADO ANUAL APROXIMADO DE LOS PRODUCTOS BASICOS DE LANZAROTE

Descripción	Cantidad	Valor (Pesetas)	Total (£)	Comentarios
Cebollas ..... (Libras)	60.000	225.000	—	Habría más producción si hubiese más demanda. Se exportan a las Indias Occidentales y a Gran Canaria.
Tomates ..... (Libras)	12.000	120.000	—	Susceptible al cultivo de gran escala.
Papas ..... (Libras)	15.000	75.000		
Batatas ..... (Libras)	5.000	12.500		
Calabaza .... (Libras)	2.000	5.000		
Sandías ..... (Libras)	1.500	4.500		
Frutos secos . (Libras)	10.000	100.000		
Cochinilla ... (Libras)	500	7.500		
Barrilla ..... (Libras)	2.000	2.500		
Queso ..... (Libras)	300	15.000		
Vino ..... (Pipas)	2.000	150.000		
Cebada .... (Fanegas)	50.000	200.000	—	Se exportan grandes cantidades a la Península y también se consumen grandes cantidades de todos los granos en otras islas.
Trigo ..... (Fanegas)	10.000	100.000		
Garbanzos .. (Fanegas)	12.000	240.000		
Maíz ..... (Fanegas)	10.000	100.000		
Guisantes .. (Fanegas)	7.000	52.500		
Malta ..... (Fanegas)	2.000	10.000		
Judías verdes (Fanegas)	100	1.500		
Lentejas .... (Fanegas)	100	1.250		
Guisantes (Pisum sativum) ..... (Fanegas)	1.000	7.500		
Judías ..... (Fanegas)	2.000	20.000		
Sal ..... (Fanegas)	10.000	20.000	—	Hay salinas en el norte de la isla y otras en preparación en el oeste. La mayoría se utiliza en las pesquerías con una producción anual de 40.000 ptas.
Total	—	1.469.750	58.790	

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1892.

Sumario: Navegación y marina mercante.—Comercio e intercambios.—Industria y empresas.—Obras públicas.—Comentarios generales.—Anexos: Importaciones y exportaciones; Tráfico de buques británicos; Tráfico de buques británicos y extranjeros; Tráfico de buques extranjeros; Tráfico de buques españoles dedicados al comercio de cabotaje.

VISION GENERAL DE LA SITUACION COMERCIAL

Visión general del Comercio, 1892.—Mientras que las exportaciones llegan a ser casi el doble de las del año anterior, hay un declive en las importaciones, debido casi enteramente a la epidemia de cólera en Hamburgo y a las estrictas restricciones de cuarentena impuestas a todas las embarcaciones que llegan aquí desde Europa.

Tráfico marítimo.—El incremento en el tráfico marítimo sigue con un promedio de 150 buques de vapor por mes en Gran Canaria en comparación con los 90 de 1891. Asimismo se nota un incremento proporcional en todas las otras islas.

Las obras del Puerto.—Se ha hecho un progreso considerable tanto en Tenerife como en Gran Canaria en este sentido.

COMERCIO E INTERCAMBIOS

Exportaciones.—El comercio de exportación, que (con la excepción del dinero en efectivo) se restringe a la fruta y a las verduras, como se

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

podrá ver en los informes de la Oficina de Aduanas, es casi el doble del valor declarado en 1891. Dado que la extensión de la tierra cultivada no representa ni la mitad de la que pudiera hacerse productiva, el valor de las exportaciones, si sigue a este ritmo, dentro de unos pocos años superará el millón de libras esterlinas.

Importaciones.—El incrmento de la popularidad de las islas como balnearios, así como el consumo de los productos naturales del país por el comercio de exportación, están produciendo un aumento de las importaciones; la baja del año pasado no se puede considerar como un indicio fidedigno de su valor real, por las razones que ya esbocé en el resumen general del comercio del año pasado.

INDUSTRIA Y EMPRESAS

Con la excepción de las pesquerías de atún en Gomera, no tengo nada nuevo que informar con respecto a este apartado.

OBRAS PUBLICAS

Carreteras.—Las obras en las carreteras siguen progresando, tanto en Tenerife como en Gran Canaria, y aunque el trabajo avance despacio, es de excelente calidad. El pueblo de San Andrés, mencionado en mi último informe, ahora se encuentra casi completamente comunicado con Santa Cruz.

Luz eléctrica.—En la isla de La Palma, al oeste de Tenerife, la ciudad de Santa Cruz ya se encuentra iluminada por electricidad y, aunque todavía Tenerife no está conectada, la iluminación de La Orotava probablemente se comenzará en el invierno.

Varios edificios nuevos se han terminado en Santa Cruz de Tenerife, y se ha inaugurado una plaza de toros, que costó 7.000 libras esterlinas.

COMENTARIOS GENERALES

Nueva empresa pesquera.—La nueva empresa italiana dedicada a la pesca del atún situada en la isla de Gomera parece mostrar buenas perspectivas. El pescado está envasado en latas redondas de media libra y se abren por el sistema del abrelatas incorporado. El precio al por ma-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

yor es de unos 6 peniques la lata. En la actualidad se exportan principalmente a Italia, y el año pasado 1.500 cajas de 85 kilos de peso cada una fueron consignadas a una empresa alemana.

Durante mi visita del año pasado encontré 20 hombres y 20 mujeres empleados en la fábrica, la mayoría de ellos italianos. Los peces, que son abundantes en la costa, se capturan por los pescadores nativos españoles, y la compañía tiene una goleta de vapor para trasladar los cargamentos enlatados a San Sebastián con el fin de ser transportados en los vapores interinsulares.

Prosperidad general.—Además de esta nueva industria, y la prosperidad general incrementada de las islas, no tengo nada que añadir a los comentarios generales de mi informe del año pasado. Sin embargo, puede ser de interés para los turistas enfermos saber que las habitaciones en casi todos los hoteles ya están contratadas para el invierno que viene y las solicitudes de alojamiento llegan con cada correo.

Tenerife, 25 de agosto de 1893.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO 1.—RESULTADOS DE LAS IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES DE SANTA CRUZ DE TENERIFE EN 1892

CUADRO QUE MUESTRA LA CANTIDAD Y EL VALOR DE LOS PRINCIPALES ARTICULOS DE EXPORTACION DESDE SANTA CRUZ DURANTE EL AÑO 1892

Europa									
Inglaterra (Pesetas)	Alemania (Pesetas)	Francia (Pesetas)	España (Pesetas)	Italia (Pesetas)	Gibraltar (Pesetas)	Portugal (Pesetas)	Suecia (Pesetas)	Noruega (Pesetas)	Bélgica (Pesetas)
7.679.009	2.103.518	1.395.660	816.907	69.276	19.215	24.398	10.000	85.500	17.000

Africa			América					Total
Marruecos (Pesetas)	Pesquerías (Pesetas)	Posesiones portuguesas (Pesetas)	Estados Unidos (Pesetas)	Venezuela (Pesetas)	Cuba (Pesetas)	Argentina (Pesetas)	Uruguay (Pesetas)	(Pesetas)
307.338	152.267	7.050	891.114	8.312	549.715	208.858	310	14.375.447 575.017 £

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Destino	Ron		Frutos						Ganado		Cereales		Legumbres secas	
			Almendras		Plátanos		Verduras							
	Cantidad (Litros)	Valor (Pesetas)	Cantidad (Kilos)	Valor (Pesetas)	Cantidad (Kilos)	Valor (Pesetas)	Cantidad (Kilos)	Valor (Pesetas)	Cantidad (Número)	Valor (Pesetas)	Cantidad (Kilos)	Valor (Pesetas)	Cantidad (Kilos)	Valor (Pesetas)
Europa:														
Alemania ...	—	—	5.036	8.413	56.660	5.899	242.744	140.388	—	—	—	—	1.040	312
España	—	—	—	—	62.020	34.111	178.957	89.478	20	3.000	5.684	1.136	149.854	37.464
Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Francia	4.070	1.625	—	—	242.860	36.957	16.130	7.751	5	427	—	—	299	502
Italia	—	—	—	—	38.090	5.078	620	178	—	—	—	—	—	—
Inglaterra ...	382	119	103.958	165.289	5.950.820	1.432.792	5.912.438	2.384.112	—	—	—	—	31.543	11.734
Bélgica	—	—	3.754	5.646	975	408	6.600	8.250	—	—	—	—	—	—
Africa														
Costa Occd. .	359.838	129.448	—	—	8.687	2.176	287.036	58.117	147	14.069	3.530	681	943	341
América														
Cuba	16.497	11.738	2.365	3.631	—	—	2.797.044	432.724	—	—	—	—	1.173.550	426.809
Indias Occd.	—	—	—	—	—	—	241.990	145.194	—	—	—	—	—	—
Argentina ...	—	—	314	471	—	—	120	48	—	—	—	—	1.100	440
Uruguay	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9.600	3.840
Venezuela ...	671	1.088	380	570	—	—	535	74	4	80	—	—	12.079	3.040
Australia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	381.458	144.018	115.817	184.020	6.360.118	1.517.421	9.684.214	3.266.314	176	17.586	9.214	1.817	1.380.408	484.482

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO QUE MUESTRA LA CANTIDAD Y EL VALOR DE LOS PRINCIPALES ARTICULOS DE EXPORTACION DESDE SANTA CRUZ DURANTE EL AÑO 1892 *(continuación)*

Destino	Lajas		Productos colorantes				Tabaco (en rama y manufacturado)		Vino		Géneros diversos (Pesetas)	Total (Pesetas)
			Cochinilla		Orchilla							
	Cantidad (Kilos)	Valor (Pesetas)	Cantidad (Kilos)	Valor (Pesetas)	Cantidad (Kilos)	Valor (Pesetas)	Cantidad (Kilos)	Valor (Pesetas)	Cantidad (Litros)	Valor (Pesetas)		
Europa:												
Alemania	—	—	63.238	158.919	—	—	—	—	227.732	86.368	18.856	419.155
España	14.678	3.672	—	—	—	—	42.310	211.550	5.195	7.793	178.328	866.532
Portugal	1.850	280	—	—	—	—	—	—	—	—	—	380
Francia	28.861	64.937	123.975	307.209	—	—	5	50	5.804	7.501	335.740	762.709
Italia	—	—	300	750	—	—	—	—	1.850	871	180	7.057
Inglaterra	81.676	183.771	312.821	787.947	412	412	1.005	6.655	243.276	83.662	798.998	5.855.491
Bélgica	—	—	—	—	250	250	—	—	92.234	35.707	120	50.381
Africa												
Costa Occidental ..	250	503	6.776	17.093	—	—	1.091	5.572	55.338	19.131	553.840	801.031
América												
Cuba	739.391	380.752	—	—	—	—	—	—	100.617	88.706	470.730	1.834.090
Indias Occidentales	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	830	146.024
Argentina	—	—	—	—	—	—	—	—	1.912	1.551	321	2.833
Uruguay	—	—	—	—	—	—	50	70	3.932	2.072	400	6.382
Venezuela	1.680	300	—	—	—	—	—	—	128.416	185.971	30.042	221.165
Australia	—	—	—	—	—	—	—	—	164	300	—	300
Total	868.386	652.375	507.110	4.271.918	662	662	44.461	223.807	866.470	519.633	2.688.387	10.973.530
Equivalente en (£)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	438.944

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO 2.—RESULTADOS DEL TRAFICO DE BUQUES BRITANICOS EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE EN EL AÑO 1892

Comercio directo en barcos británicos desde y hacia Gran Bretaña y las colonias:

Entrados								Despachados							
Núm. de barcos			Tonelaje			Tripulantes	Valor de Carga (£)	Núm. de barcos			Tonelaje			Tripulantes	Valor de Carga (£)
Con Carga	En Lastre	Total	Con Carga	En Lastre	Total			Con Carga	En Lastre	Total	Con Carga	En Lastre	Total		
326	—	326	590.348	—	590.348	18.769	—	297	—	297	551.657	—	551.657	18.202	—

Comercio indirecto en barcos británicos desde y hacia los otros países:

Entrados									Despachados								
Países de procedencia	Núm. de barcos			Tonelaje			Tripulantes	Valor de Carga (£)	Países de destino	Núm. de barcos			Tonelaje			Tripulantes	Valor de Carga (£)
	Con Carga	En Lastre	Total	Con Carga	En Lastre	Total				Con Carga	En Lastre	Total	Con Carga	En Lastre	Total		
España	20	—	20	13.285	—	13.285	416	—	España	19	—	19	12.408	—	12.408	385	—
Francia	2	—	2	5.005	—	5.005	174	—	Francia	3	—	3	5.562	—	5.562	202	—
Alemania ..	10	—	10	10.203	—	10.203	281	—	Alemania ..	2	—	2	2.957	—	2.957	49	—
Río de la Plata	4	—	4	5.455	—	5.456	94	—	Río de la Plata	7	—	7	8.157	—	8.157	159	—
Brasil	1	—	1	1.292	—	1.292	21	—	Brasil	4	—	4	5.257	—	5.257	98	—
Otros países .	5	—	5	6.823	—	6.828	175	—	Otros países	4	—	4	3.613	—	3.613	125	—
									Estados Unidos	—	32	32	—	42.806	42.806	710	—
Total	42	—	42	42.069	—	42.069	1.161	—	Total	39	32	71	37.954	42.806	80.760	1.728	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO 3.—RESULTADOS DEL TRAFICO DE BUQUES BRITANICOS Y EXTRANJEROS EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE EL AÑO 1892

ENTRADOS

Nacionalidad	Con carga			En lastre			Total		
	Número de barcos	Tonelaje	Tripulación	Número de barcos	Tonelaje	Tripulación	Número de barcos	Tonelaje	Tripulación
Británica	368	632.417	19.930	—	—	—	368	632.417	19.930
Española	125	123.082	5.432	—	—	—	125	123.082	5.432
Francesa	165	235.005	6.821	—	—	—	165	235.005	6.821
Alemana	144	188.929	5.741	—	—	—	141	188.929	5.741
Italiana	15	21.820	657	—	—	—	15	21.820	657
Portuguesa	12	5.771	210	—	—	—	12	5.771	210
Noruega	5	3.032	68	—	—	—	5	3.032	68
Americana	5	1.615	86	—	—	—	5	1.615	86
Rusa	2	2.149	95	—	—	—	2	2.149	95
Sueca	1	363	14	—	—	—	1	363	14
Peruana	1	107	9	—	—	—	1	107	9
Total	843	1.214.290	39.063	—	—	—	843	1.214.290	39.063

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

RESULTADOS DEL TRAFICO DE BUQUES BRITANICOS Y EXTRANJEROS EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE EL AÑO 1892 *(continuación)*

DESPACHADOS

Nacionalidad	Con carga			En lastre			Total		
	Número de barcos	Tonelaje	Tripulación	Número de barcos	Tonelaje	Tripulación	Número de barcos	Tonelaje	Tripulación
Británica	336	589.611	19.183	32	42.806	747	368	632.417	19.930
Española	125	123.082	5.432	—	—	—	125	123.082	5.432
Francesa	165	235.005	6.821	—	—	—	165	235.005	6.821
Alemana	144	188.929	5.741	—	—	—	144	188.929	5.741
Italiana	15	21.820	657	—	—	—	15	21.820	657
Portuguesa	12	5.771	210	—	—	—	12	5.771	210
Noruega	5	3.032	68	—	—	—	5	3.032	68
Americana	5	1.615	86	—	—	—	5	1.615	86
Rusa	2	2.149	95	—	—	—	2	2.149	95
Sueca	1	363	14	—	—	—	1	363	14
Peruana	1	107	9	—	—	—	1	107	9
Total	811	1.171.484	38.316	32	42.806	747	843	1.214.290	39.063

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO IV.—RESULTADOS DE LA NAVEGACION EXTRANJERA DEDICADA AL COMERCIO DIRECTO E INDIRECTO EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE EL AÑO 1892

ENTRADOS

Nacionalidad	Comercio directo		Comercio indirecto		Total	
	N.° de barcos	Tonelaje	N.° de barcos	Tonelaje	N.° de barcos	Tonelaje
Española ...	109	100.996	16	22.086	125	123.082
Francesa ...	70	85.560	95	149.445	165	235.005
Alemana ...	39	44.924	105	144.005	144	188.929
Italiana	6	8.290	9	13.530	15	21.820
Portuguesa .	9	2.934	3	2.837	12	5.771
Noruega	3	1.270	2	1.762	5	3.032
Americana ..	2	524	3	1.091	5	1.615
Rusa	—	—	2	2.149	2	2.149
Sueca	1	363	—	—	1	363
Peruana	—	—	1	107	1	107
Total	239	244.861	236	337.012	475	581.873

DESPACHADOS

Nacionalidad	Comercio directo		Comercio indirecto		Total	
	N.° de barcos	Tonelaje	N.° de barcos	Tonelaje	N.° de barcos	Tonelaje
Española ...	113	106.114	12	16.968	125	123.082
Francesa ...	110	162.111	55	72.894	165	235.005
Alemana ...	103	143.083	41	45.846	144	188.929
Italiana	7	12.043	8	9.777	15	21.820
Portuguesa .	2	1.527	10	4.244	12	5.771
Noruega	—	—	5	3.032	5	3.032
Americana ..	1	695	4	920	5	1.615
Rusa	—	—	2	2.149	2	2.149
Sueca	—	—	1	363	1	363
Peruana	—	—	1	107	1	107
Total	336	425.573	139	156.300	475	581.873

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

RESULTADOS DE LA NAVEGACION DEDICADA AL COMERCIO DE CABOTAJE EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE EL AÑO 1892

ENTRADOS

Descripción	Núm. de barcos	Tonelaje	Tripulantes
Vapores	183	41.176	4.280
Veleros	621	22.332	9.942
Total	804	63.508	14.222

DESPACHADOS

Descripción	Núm. de barcos	Tonelaje	Tripulantes
Vapores	183	41.176	4.280
Veleros	672	23.703	10.007
Total	855	64.879	14.287

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003



Hotel Metropole. Las Palmas de Gran Canaria. 1898.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2013



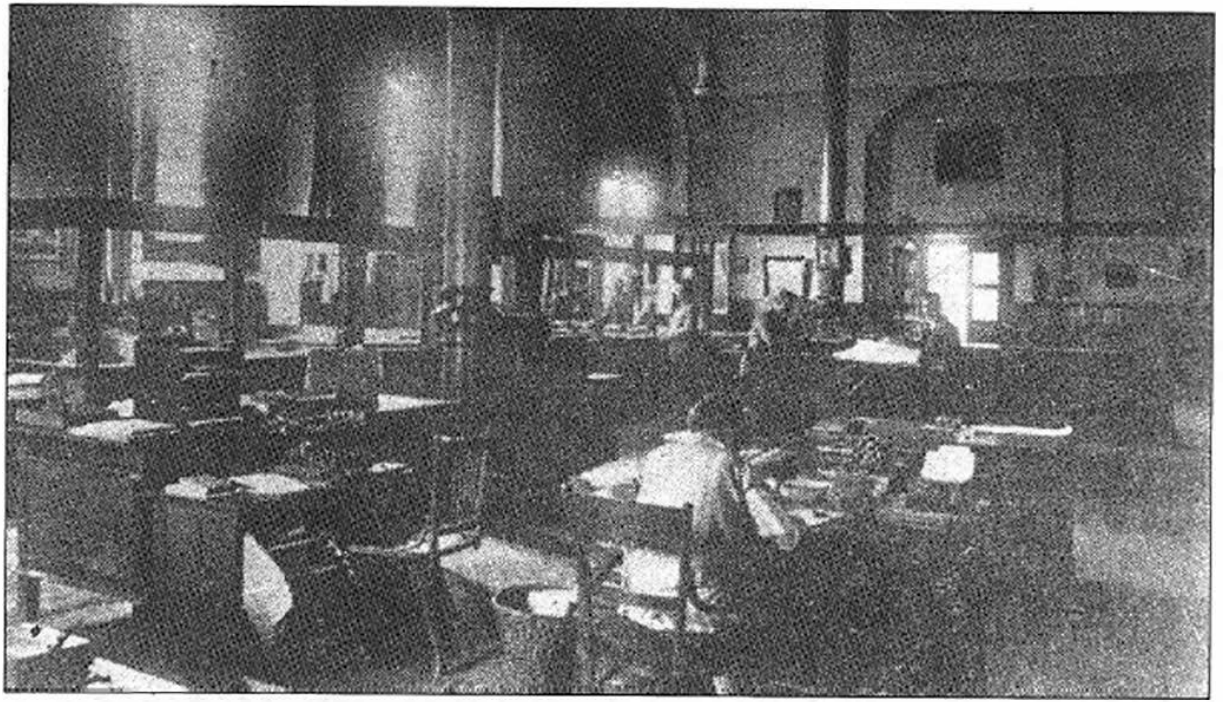
Interior del Hotel Metropole.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2013



Vista general de la bahía de La Luz a principios del siglo xx.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria, Memoria Digital de Canarias, 2013



Oficina de la compañía británica a principios del siglo XX.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2013

INFORME SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1893

Sumario.—Resumen general.—Comercio e intercambios.—Industria y empresas.—Obras públicas.—El cólera.—Anexos: casos de cólera en 1893.

RESUMEN GENERAL DEL COMERCIO

Resumen general del comercio.—Aunque el comercio de las islas sufrió durante el invierno la cuarentena de Tenerife, las perspectivas comerciales se consideran generalmente satisfactorias.

Tráfico marítimo.—Continúa el incremento de la navegación en las islas.

Obras en el Muelle.—Estas, tanto en Tenerife como en Gran Canaria, siguen progresando.

COMERCIO E INTERCAMBIOS

Exportaciones e Importaciones.—Sobre estos temas no tengo nada nuevo que añadir. El área de tierra cultivada aumenta rápidamente. Los tomates, las papas y los plátanos siguen siendo los principales artículos de exportación y no he oído hablar de ninguna novedad en el comercio de importaciones.

INDUSTRIA Y EMPRESA

No hay nuevas industrias.

© Universidad de Las Palmas de GranCanaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

OBRAS PUBLICAS

Carreteras.—Tanto en Tenerife como en Gran Canaria siguen los progresos en la construcción de carreteras.

Luz eléctrica.—La iluminación eléctrica de la ciudad de Santa Cruz, en la isla de La Palma, ha probado ser una empresa muy provechosa, y probablemente se adoptará en seguida en La Orotava en esta isla. El Gran Hotel de Taoro ya se ha adecuado con cables, lámparas, etc.

EL COLERA

La epidemia de cólera en Tenerife.—En el mes de octubre, por primera vez en la historia de Tenerife, el cólera de tipo asiático hizo su aparición en Santa Cruz, y naturalmente, en una isla tan celebrada por su inmunidad a todo tipo de enfermedades, cundió el pánico, que se extendió a otros pueblos y aldeas de la isla. Todo esto llevó a las autoridades a adoptar precauciones drásticas en contra de cualquier contacto con nosotros.

Para justificar esas precauciones se publicaron los informes más absurdos con respecto a la epidemia, y una carta carta publicada en el *Times* del dieciséis de diciembre, escrita por un sujeto británico, residente en La Orotava, estuvo calculada para dañar gravemente las perspectivas de Tenerife como estación de invierno para los enfermos, hasta tal punto que aprovecho la oportunidad para decir que aquí ha sido rechazada por casi todos los residentes y turistas ingleses en aquel distrito de La Orotava, y si realmente se redactó allí, no debía haberse publicado sin alguna verificación oficial de las asombrosas afirmaciones que contiene.

Los turistas potenciales pueden estar seguros de que no hay nada de cierto en tales rumores. Nunca tuvimos ningún carro con muertos circulando por las calles, ni jamás se vio ningún muerto en ninguna calle de la ciudad ni en el campo, ni quedaba ningún cadáver sin enterrar y tampoco se apedreó jamás a ningún gobernador.

En Santa Cruz, al igual que en todos los pueblos, tenemos casas funerarias con sus coches, y catafalcos que se pueden alquilar y, además, hay un coche funerario parroquial cerrado que se utilizaba frecuentemente durante la época de la epidemia. En jerga, quizás, alguien podría denominar a estos vehículos como «carros de muertos». Sólo en una ocasión se encontró un «cadáver» en la alcantarilla del Marino, lo que causó un gran revuelo hasta que todos se dieron cuenta de que se trataba de un personaje famoso en estado de embriaguez, inconsciente y feliz.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

En San Andrés hubo varios casos que tuvieron que ser enterrados por las autoridades parroquiales por no tener parientes, o al menos, ninguno que se pudiese localizar.

El origen del brote se achaca generalmente a la llegada, en los primeros días de octubre, de un buque de vapor de Río, que había tenido unos graves casos de cólera a bordo. Se supone que este buque, aunque fuertemente vigilado bajo las restricciones de la cuarentena, pudo evadirlas. A todos los efectos, es un hecho conocido que dos mujeres, cuyos parientes se empleaban en cargar carbón a la embarcación, fueron las primeras víctimas. Pero la posibilidad de que el buque tuviese alguna relación con lo que ocurrió es algo que se niega rotundamente por los que deben estar enterados del asunto, así que me inclino a atribuirlo al estado anormal del tiempo este otoño y a la contaminación del agua de abasto.

El clima sin par que disfrutan las Islas Canarias es, sin duda, debido en gran parte al predominio, a lo largo del año, del alisio del noreste. Este viento nos abandonó el año pasado; la última parte de octubre y el mes de noviembre se caracterizó por un tiempo insólitamente caluroso, sin una ráfaga de viento. Por tanto, la fermentación de los desagües y pozos negros en la ciudad, causada por las lluvias que comienzan en esta época, no se disiparon con el viento, como suele pasar, y las condiciones atmosféricas se hicieron muy propicias para el desarrollo de la enfermedad.

El agua de los manantiales en las montañas es de calidad excelente, pero hasta ahora se ha transportado a los aljibes de las casas a través de canales de piedra. En la parte alta de la ciudad estos canales a menudo se rompen y el flujo de las alcantarillas de la calle se mezcla con ellos. Esta situación va a cambiar ahora y van a ser sustituidos por tuberías de metal.

La relación de muertos por el cólera que se adjunta procede del departamento de archivos y comparo el índice de mortandad sólo con la población de Santa Cruz, aunque, a decir verdad, ya que se dieron casos tanto en el norte como en el sur de la isla, podría haberlo comparado con la población de la isla entera.

Sin embargo, con respecto a la pérdida, restringida a nuestra población, y teniendo en cuenta que un 40 por ciento de los muertos eran niños y personas muy mayores, aparte de que la enfermedad sólo atacó a cierta clase que vivía en lugares y bajo condiciones que en cualquier otro clima habrían hecho que el cólera fuese endémico, no creo que los turistas o enfermos deban siquiera preocuparse por esta última epidemia.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

En el distrito de La Orotava, en el lado oeste de la isla, no se registró ningún caso, lo cual naturalmente atribuyen a las extraordinarias precauciones adoptadas. Cuando se recuerda que no se ha conocido ninguna epidemia en Tenerife desde la peste amarilla de 1811, que los nativos son excesivamente descuidados en sus costumbres, que el cólera para ellos era una enfermedad desconocida, además de su creencia ciega en las mentiras bobas que andan circulando por ahí sobre la epidemia, no es de sorprender que hayan extremado las precauciones.

No se registró ningún caso ni en Gran Canaria ni en ninguna de las otras islas.

Tenerife, 30 de marzo de 1894.

		Número de muertos	Total	Niños menores de 10 años	Adultos mayores de 70 años
Santa Cruz	Lazareto	67		4	11
	Regla*	22	371	1	2
	Ciudad	282		67	40
San Andrés (un pueblo situado 5 millas al norte de Sta. Cruz)		40	40	9	8
Total		411	411	81	61

* Regla es una pequeña iglesia que se utilizó como Lazareto.

Estas muestras se reparten del siguiente modo:

Descip.	Número
Hombres	187
Mujeres	224
Total	411

Número de casos tratados en:

	Número
Lazareto	189
Regla	60
Total	249
Muertes	89
Afectados curados en el Lazareto y Regla	160
Total	249

Duración de la epidemia: 15 octubre-17 diciembre 1893.
Población de Santa Cruz de Tenerife en 1889: 23.000 habitantes.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME SUPLEMENTARIO SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1893.

Tengo el honor de adjuntar los resultados de las importaciones y exportaciones proporcionados por la Oficina de Aduanas para el año pasado, el cual, debido a la dificultad de obtener los datos de las islas periféricas, no se puede publicar hasta el otoño.

Importaciones y exportaciones.—La baja en las importaciones y exportaciones es principalmente consecuencia de la cuarentena impuesta en Santa Cruz, y como ésta también afectó a las exportaciones de Tenerife, el gran incremento experimentado en esta área del comercio es muy satisfactorio, ya que atestigua la rápida expansión del área de tierra cultivada y que la demanda de fruta y verduras en los mercados europeos parece ser igual a cualquier oferta que puedan producir las islas.

Comentarios generales.—Se han iniciado mejoras considerables en esta isla y, si los proyectos contemplados se llevan a cabo, los atractivos naturales inigualables de Tenerife probablemente harán que permanezcan más tiempo aquí muchos enfermos que antes pasaban el invierno en Gran Canaria sólo por el inmejorable alojamiento hotelero.

El hotel «Pino de Oro», a diez minutos de paseo de Santa Cruz, se ha inaugurado; posee un precioso jardín, tiene magníficas vistas y está lejos de la atmósfera de la ciudad. El propietario pronto tendrá que ampliar el edificio, que en la actualidad sólo ofrece alojamiento a 15 ó 16 huéspedes.

Están surgiendo nuevos edificios con los últimos arreglos sanitarios en los alrededores de la ciudad; y la luz eléctrica, la cámara frigorífica para carne australiana, las instalaciones para el abastecimiento de agua

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

y las paradas de taxis ya tienen todas las posibilidades de convertirse en realidades.

En La Orotava, el pueblo y el Gran Hotel ya tienen luz eléctrica; la fuerza motriz de la maquinaria es una cascada situada detrás del pueblo que es lo suficientemente potente como para iluminar la isla entera; la maquinaria es suiza.

En el puerto de La Orotava, bajo la iglesia de San Telmo, se ha descubierto un manantial por debajo de la señal de marea alta, el cual será un probable rival para las aguas de St. Winifred y Lourdes. El profesor Attfield de Londres ha hecho un análisis e informa que es de clase salina y ligeramente purgante. Bien sea por estas propiedades o por fe en San Telmo, parecen ser indiscutibles varias curas extraordinarias de afecciones reumáticas y desarreglos cutáneos, y con la marea baja las multitudes se dirigen a la fuente para beber y bañarse.

Como ya adelanté en mi informe de abril pasado, no hemos tenido reincidencias de ninguna enfermedad este otoño, ya que el tiempo es por lo normal fresco, con lluvia escasa, y el alisio del noreste sopla todos los días; hacen falta gastos sustanciales en todo lo concerniente al abastecimiento de agua a la ciudad, para proteger a Santa Cruz de agua a la ciudad de que cualquier enfermedad, en caso de tiempo anormal, se convierta en epidemia.

Tenerife, 30 de octubre de 1894.

CUADRO QUE MUESTRA LAS ESTADISTICAS DEL COMERCIO DE LA PROVINCIA DE CANARIAS DURANTE EL AÑO 1893

IMPORTACIONES

	Valor (Pesetas)
Europa:	
Inglaterra	8.600.513
Alemania	844.195
Francia	1.388.894
España	1.512.923
Italia	124.710
Gibraltar	*35.560*
Portugal	12.850
Noruega	96.578
Africa:	
Marruecos	365.098
América:	
Estados Unidos	1.056.150
Venezuela	10.700

© Universidad de Las Palmas de GranCanaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

	Valor (Pesetas)
Indias Occidentales	324.346
Argentina	319.855
Uruguay	17.312
Total	14.709.684
Equivalencia en £	588.387

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 1003

CUADRO QUE MUESTRA LAS ESTADISTICAS DEL COMERCIO DE LA PROVINCIA DE CANARIAS DURANTE EL AÑO 1893 *(continuación)*

EXPORTACIONES

Destino	Ron		Frutas						Ganado		Cereales	
			Almendras		Plátanos		Géneros diversos					
	Cantidad (Litros)	Valor (Pesetas)	Cantidad (Kilos)	Valor (Pesetas)	Cantidad (Kilos)	Valor (Pesetas)	Cantidad (Kilos)	Valor (Pesetas)	Cantidad (Número)	Valor (Pesetas)	Cantidad (Kilos)	Valor (Pesetas)
Inglaterra	1.260	756	127.382	239.936	7.192.135	1.225.901	887.973	169.520	—	—	—	—
Alemania	5.000	3.000	3.175	6.350	22.680	6.369	61.244	7.441	—	—	—	—
Francia	—	—	—	—	442.008	78.235	13.780	2.225	—	—	—	—
España	—	—	—	—	127.634	26.822	461	108	140	39.814	42.980	7.968
Italia	—	—	—	—	29.850	5.270	—	—	—	—	—	—
Bélgica	—	—	—	—	640	180	40	6	—	—	—	—
Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fernando Po	18.256	10.782	—	—	—	—	16.360	1.811	—	—	48.381	17.355
Costa Occ. de Africa	211.560	107.735	—	—	2.640	665	288.429	31.424	—	—	1.320	240
Indias Occidentales:												
Españolas	7.480	5.256	—	—	—	—	4.478.841	693.968	—	—	—	—
Francesas	—	—	—	—	—	—	26.200	3.040	—	—	—	—
Inglesas	—	—	—	—	—	—	494.340	74.510	—	—	—	—
Río de la Plata ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezuela	—	—	—	—	—	—	24.300	9.890	—	—	*140*	*40*
Total	243.556	127.539	130.357	246.286	7.817.587	1.343.442	6.291.968	993.943	140	39.814	92.821	25.583

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO QUE MUESTRA LAS ESTADISTICAS DEL COMERCIO DE LA PROVINCIA DE CANARIS DURANTE EL AÑO 1893
(continuación)

EXPORTACIONES

Destino	Géneros diversos		Lajas		Cochinilla		Tabaco (en rama y manufacturado)		Vino		Géneros diversos (Pesetas)	Total (Pesetas)
	Cantidad (Kilos	Valor (Pesetas)	Cantidad (Kilos)	Valor (Pesetas)	Cantidad (Kilos)	Valor (Pesetas)	Cantidad (Kilos)	Valor (Pesetas)	Cantidad (Litros)	Valor (Pesetas)		
Inglaterra	8.000	570	—	—	174.527	459.230	6.401	23.842	185.642	65.226	5.715.982	7.980.963
Alemania	—	—	—	—	39.409	109.892	95	600	193.168	63.339	519.603	716.594
Francia	50	17	—	—	193.494	481.112	246	2.599	10.130	10.556	140.961	715.705
España	149.189	76.330	—	—	11.604	30.545	15.935	45.965	1.882	1.398	2.279.322	2.508.272
Italia	19.625	15.959	—	—	184	515	5	25	136	89	82.550	104.408
Bélgica	—	—	—	—	7.544	21.123	—	—	6.410	1.933	—	23.242
Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	270	351	—	351
Fernando Po	100	135	—	—	—	—	474	1.081	2.590	1.650	74.325	107.119
Costa Occ. de Africa	289	61	50	15	—	—	1.310	4.350	6934	2.900	225.075	372.465
Indias Occidentales:												
Españolas	1.427.622	718.199	841.496	53.625	—	—	100	1.000	62.201	33.080	1.345.560	2.750.698
Francesas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.900	5.940
Inglesas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	74.710
Río de la Plata ...	—	—	—	—	—	—	—	—	300	490	100	590
Venezuela	430	230	600	150	—	—	—	—	16.538	7.184	10.206	27.700
Total	1.605.305	811.501	842.146	53.790	426.762	1.102.417	24.566	79.462	486.202	188.196	10.296.784	15.308.757
Equivalencia en (£)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	612.350

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS CON ESPECIAL REFERENCIA AL AÑO 1895.

[ESCRITO DE REMISION]

Del cónsul Gastrell al Marqués de Salisbury.

Tenerife, 10 de septiembre de 1896

Excelencia:

Por la presente tengo el honor de adelantarle mi informe de las islas Canarias y lamento no haber podido completarlo con mayor prontitud por no haberse publicado las estadísticas de Tenerife hasta el mes de agosto del año pasado. Para Gran Canaria no se dispone de ninguna estadística correspondiente al año 1895.

El comercio británico en las islas, aunque a pequeña escala, parece presentarse tan insatisfactorio como en otros lugares del mundo. Sus causas son exactamente aquellas que se han venido indicando tan frecuentemente, sobre todo, la infatigable constancia de la competencia extranjera, los mecanismos necesariamente prácticos y acertados empleados por sus agentes con el objeto de atraer a los consumidores y el inquebrantable principio de dedicación del fabricante de hacerlo todo con total entrega con tal de ajustarse perfectamente al bolsillo, a los gustos, a las necesidades, y sobre todo, a las comodidades de su cliente, medida esta última a menudo rechazada por nuestros comerciantes.

Los viajantes comerciales extranjeros (así como las empresas extran-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

jeras y sus correspondientes agentes) son viejos maestros en el arte de complacer. Hablan las lenguas de los países a los que son enviados e, incentivados por las ventajosas condiciones que sus empresarios les ofrecen, van desviando gran parte del comercio británico hacia Alemania y otros países.

Por ello, con todos mis respetos, le ruego a Vuestra Señoría que preste especial atención a las diversas sugerencias propuestas en el informe adjunto. Sugerencias que, en buena parte, podrían contribuir a evitar una mayor desviación de los cauces de lo que una vez fue comercio británico, y que fácilmente podrían llevarse a cabo en la práctica.

El tema agrícola, hasta ahora el más importante para las islas Canarias, propongo tratarlo más adelante en un informe independiente, puesto que la información requerida es difícil de conseguir y está incompleta.

[INFORME]

SUMARIO:

I. General.—Situación geográfica, población y extensión; Importancia como estación carbonera. Sistemas comerciales británico y extranjeros comparados, y ventajas de los últimos. Causas del éxito de la competencia extranjera. La importancia de adaptarse al bolsillo, a los gustos y a las comodidades del consumidos. La escasez de viajantes comerciales británicos. Requisitos necesarios para mejorar el comercio británico. Artículos ingleses y alemanes en las Islas Canarias. Sugerencia de un salón de muestras de productos británicos en Las Palmas. Próximo informe sobre la agricultura y la producción vinícola. Los tres períodos de prosperidad: 1) Vinos; 2) Cochinilla y 3) Productos hortofrutícolas. Causas del resurgimiento de la prosperidad durante los últimos años. Turistas británicos y clima. Posibilidad de un futuro ferrocarril en Tenerife. Servicio de correo de paquetes postales. *II.—El comercio en Tenerife y en las otras islas.*—El comercio exterior. Las importaciones: importaciones libres de impuestos; importaciones sujetas a impuestos; importaciones de carbones en Tenerife. Las exportaciones: casi todas agrícolas (Tenerife). Ingresos gubernamentales y otros: comparación entre Tenerife y Gran Canaria. *III. Tráfico marítimo.*—Comparación entre todas las flotas en 1895. Crecimiento del tráfico marítimo británico en Tenerife. El tráfico marítimo en Gran Canaria. *IV. Informe sobre el comercio en Gran Bretaña.*—Comercio, créditos y beneficios. Formas de mejorar

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

el comercio británico. Las comunicaciones y comodidades del Puerto. Obras públicas. *Anexos:* I.—El tráfico marítimo británico en Tenerife. II.—El tráfico marítimo en Gran Canaria. III.—Importaciones y exportaciones de Gran Canaria en 1893. IV.— Importaciones y exportaciones de Gran Canaria en 1894.

Cuadro de pesos y medidas

1 kilogramo	2,204 libras (sistema avoirdupois).
1.000 kilogramos	1 tonelada (36 libras escasas).
1 litro	1,760 pintas = 0,22 galones.
1 hectólitro	22 galones.
1 kilómetro	0,62138 milla.

Cuadro de equivalencias monetarias, 1891-95

La libra esterlina tiene una paridad de 25 pesetas, o 5 dólares (duros), aunque durante algunos años ha habido una prima sobre el oro.

El cambio medio anual al que se ha cotizado la libra esterlina durante los últimos cinco años ha sido el siguiente:

Año	Pesetas por 1 libra esterlina
1895	29,00
1894	29,60
1893	30,00
1892	28,50
1891	27,00

PARTE I: GENERAL

Situación geográfica de las Islas Canarias.—Las Islas Canarias son un conjunto de pequeñas islas frente a la costa occidental africana, situadas, casi todas ellas, a una latitud norte de entre 28 y 29 grados y a una longitud de entre 13 y 18 grados al oeste de Greenwich. Con una insignificante superficie total que cubre solamente 3.342 millas cuadradas, de las cuales sólo una pequeña parte es cultivable (en Tenerife sólo 1/7 parte aproximadamente) debido a su naturaleza desigual y montañosa. Se puede decir que este archipiélago está constituido por siete islas aunque, en realidad, existen otras muy pequeñas e insignificantes.

Población y superficie de las islas.—La población estimada actual es como indicamos a continuación. El próximo año se hará un nuevo censo.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Nombres de las islas	Población estimada	Superficie en millas cuadradas
Tenerife	110.500	919
Gran Canaria	98.000	634
La Palma	40.000	318
Lanzarote	16.500	380
Gomera	14.300	172
Fuerteventura	10.000	797
Hierro	6.000	122
Total	295.300	3.342

Importancia como estación carbonera para el Atlántico Sur.—Aparte del incremento anual de sus exportaciones con destino al mercado de productos hortícolas, en los últimos años las islas han cobrado mucha importancia como estación carbonera para las líneas de barcos de vapor con rumbo a Ciudad del Cabo, Nueva Zelanda y Sudamérica. Situadas, como están, a unas 1.400 millas al sur de Inglaterra y a 650 millas de Cádiz aproximadamente, constituyen un punto notablemente favorable para los buques que del Mediterráneo y los mares del Norte, rumbo al Cabo (a 4.500 millas de distancia) o hacia el Río de la Plata (que se encuentra más o menos a la misma distancia), o rumbo a lugares más apartados aún, como Chile y Australia, vienen a surtirse de carbón, así como para los buques que van de regreso. De hecho, se encuentran en la ruta directa de todos los buques con destino al sur. La otra estación carbonera del Atlántico sur, también importante, es San Vicente, en el Archipiélago de Cabo Verde, también a 800 millas al sur. Pero durante los últimos años las Islas Canarias parecen haber despertado interés, y no cabe duda de que como centro carbonero están cobrando cada vez más importancia. Esta tendencia de las islas de proveer de carbón a los barcos se ha visto en gran parte beneficiada por el nuevo puerto de Gran Canaria; pero, como veremos más adelante, bajo el epígrafe dedicado al tráfico marítimo, también en Santa Cruz de Tenerife el número de vapores que hacen escala para surtirse de carbón ha aumentado considerablemente en 1895, a pesar de su inferioridad como puerto seguro.

Comparación de los métodos de comercio ingleses y extranjeros. Ventajas de los últimos.—Las siguientes observaciones son el resultado de un estudio detenido de la competencia exterior por todo el mundo. Como se ha venido señalando en los anteriores informes consulares, tanto a los fabricantes como a los comerciantes británicos les queda algo importante que aprender si pretenden competir satisfactoriamente con otros países extranjeros, concretamente con Alemania, que con paciencia y

© Universidad de LasPalmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

constancia ha conseguido arrebatar una parte importante del comercio británico en el extranjero. Para evitar una mayor introducción y sustitución del producto extranjero, es necesario que tanto los fabricantes nacionales como las empresas exportadoras hagan un gran esfuerzo por seguir la línea de éxito que sigue el comerciante en el extranjero.

Necesidad de mejorar los métodos comerciales ingleses.—No hay duda de su éxito, sea cual sea, y el secreto debe ser investigado a fondo e imitado, siempre que no se pueda perfeccionar tras un cuidadoso estudio. Demasiada apatía se ha mostrado a este respecto. Unicamente ahora es cuando la gente está empezando a tomar conciencia del inmenso e irreparable daño que, a largo plazo, la insistente y audaz competencia exterior nos ha causado. La forma de remediarlo es frenando el intrusismo en nuestro comercio mediante la adopción de medidas drásticas con el propósito de mejorar nuestras técnicas comerciales. Métodos prácticos para el conocimiento de la dirección adecuada que estas medidas deberían seguir aconsejan que los fabricantes envíen expertos a Alemania con el fin, por ejemplo, de que mejoren los procedimientos, prácticos y científicos, que allí se utilizan; y que las empresas exportadoras coloquen a sus empleados jóvenes en empresas extranjeras para que aprendan tanto las lenguas de aquellos países como la forma de tratar a los clientes. En otros tiempos eran aquellos países los que aprendían de nosotros sobre las cuestiones indicadas anteriormente. Ahora que ellos las han perfeccionado, es el momento de que nosotros aprendamos de ellos si no queremos perder nuestra supremacía. Gran Bretaña está y ha estado siempre llena de jóvenes extranjeros en cada una de sus ramas de tipo comercial, mercantil y de fabricación, aprendiendo así rápidamente nuestra lengua y nuestros métodos. Muy pocos son los ingleses que se encuentran en el extranjero adquiriendo experiencia en cuanto a comercio, lengua e industria se refiere.

Causas de la acertada competencia extranjera.—No descartamos la posibilidad de que, en fecha próxima, el Gobierno realice un estudio profundo sobre las causas de esta acertada competencia extranjera. Pero, hasta entonces, tanto los fabricantes como los comerciantes pueden resolver mucho si tienen en cuenta las siguientes sugerencias.

Cómo el extranjero práctica el arte de «adaptarse perfectamente al bolsillo, gustos y comodidades del cliente».—. La clave del éxito de la competencia exterior es que en el extranjero se presta una atención especial al arte de adaptarse perfectamente al bolsillo, a los gustos y a las comodidades del cliente, un arte del que no prescinden los países extranjeros. La importancia que tiene complacer al cliente en estos puntos fun-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

damentales ha sido demasiado ignorada y rechazada en nuestro país, y otros han sabido sacar provecho de nuestro rechazo en perjuicio nuestro.

Preparación técnica y conocimientos comerciales superiores de los extranjeros.—Otras dos causas han contribuido enormemente al notable progreso del comercio exterior. La primera es la preparación técnica superior del extranjero; y la segunda, los conocimientos comerciales superiores, especialmente el dominio de las lenguas que posee el extranjero. Hay otras muchas causas menores, pero las tres anteriores son las principales, y los ingleses deben comprender que, en cuanto a estas cuestiones fundamentales se refiere, no se encuentran en inferioridad de condiciones frente a su competidor continental.

Cómo trabaja el extranjero su comercio exterior.—La siguiente cuestión a considerar es la manera en que el extranjero lleva a cabo su principio fundamental de ajustarse perfectamente al bolsillo, a los gustos y a las comodidades del consumidor, pues es totalmente cierto que es él quien más adecuadamente lo hace. Aparte de todas las consideraciones de las diversas ayudas que el Estado otorga en Alemania y en otros países, que suponen un abaratamiento de la producción, son muchas las facilidades que los extranjeros tienen acordadas para fines comerciales, y por regla general, más ventajosas que las nuestras.

Axioma del comercio moderno: «Los productos debe adaptarse al consumidor».—Puede considerarse un axioma del comercio moderno el hecho de que los productos deban adaptarse al cliente, pues el cliente dejará de ir en busca de los productos, como en los buenos tiempos. Antes Inglaterra era el único mercado exportador de muchos artículos manufacturados (industrias básicas, tales como hierro, acero, algodón y artículos de lana, etc.), y solía tener el monopolio del mercado exterior; pero ahora que productos industriales de países como Alemania (especialmente), los Estados Unidos, Francia y Bélgica se han desarrollado rápidamente, hay varios mercados de exportación de artículos parecidos.

Inglaterra deja de ser el único mercado exportador de muchos artículos que antes eran monopolio suyo.—En otros tiempos los clientes extranjeros se inclinaban por los artículos ingleses, pero ahora que pueden adquirir artículos con las mismas características en otros países, suelen hacerlo en los mismos, dado que el artículo requerido ofrece una adaptabilidad superior y peculiar así como mayores facilidades. Además, los productos de estos países se adaptan al consumidor extranjero fielmente mediante cualquier mecanismo existente, cosa que los productos británicos raramente hacen.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Los artículos extranjeros puestos a disposición del cliente, con sus correspondientes pesos, medidas, precios, etc., en la lengua y moneda del comprador. Este sistema debe ser imitado por los ingleses.—El cliente, en lugar de buscar firmas extranjeras a las que hacerles sus pedidos, ahora dispone de otros países que a diario e inteligentemente captan su atención al poner los artículos a su disposición mediante hábiles viajeros comerciales (que hablan con fluidez su propia lengua), mediante la solicitud personal de empresas o agentes extranjeros, o bien a través de amplios catálogos (en la lengua que él entiende), que ilustran al detalle el artículo que busca con su respectivo peso y medida y en la moneda de su país. ¿Qué empresas inglesas llevan la iniciativa comercial hasta este extremo? No cabe duda de que algunas lo hacen, pero no la mayoría. Pero éstas y otras muchas cosas deben llevarse a cabo, a menos que estemos dispuestos a abandonar sin luchar por nuestra bien merecida supremacía comercial e industrial. Tal renuncia no debe ni puede ser admisible y, probablemente, tanto los fabricantes como los comerciantes británicos algún día caigan en la cuenta de los cambios que deben hacer al enfrentarse con el comercio y la competencia exteriores.

«La adaptación al bolsillo del consumidor»: cómo la consigue el extranjero. Ahora, en lo que a la «adaptación al bolsillo» del consumidor se refiere, no cabe duda de que los productos fabricados en Gran Bretaña suelen ser los mejores y que valen lo que cuestan; pero a menudo el extranjero no busca el mejor producto sino simplemente un artículo parecido que responda a las necesidades para las cuales se requiere a un precio inferior. No pretende aspirar al «mejor», sino a uno de menor calidad, que parece y le resulta igual de bueno y que él puede pagar. En muchos casos, preferiría pagar menos y comprar con mayor frecuencia que gastar una enorme suma de dinero por el mejor artículo que le durase el doble de tiempo.

Motivos de una mayor adaptabilidad de un artículo más barato.— Puede que no disponga nunca de suficiente dinero en efectivo o bajo crédito para comprar el mejor artículo, mientras que sí puede disponer de suficiente para un artículo más barato. Gran Bretaña los vende del primer tipo; otros países del segundo. Naturalmente, el segundo suele ser el elegido; y, seguramente, la cantidad de ventas de artículos más económicos supera en beneficios a los de los más caros.

Créditos más cómodos: los «pagos al contado», freno del comercio.—Aunque, a largo plazo, le resulte más costoso al comprador, satisface, con creces, sus necesidades inmediatas. Así pues, una vez más las empresas extranjeras garantizan créditos más cómodos y duraderos. Los

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

«pagos al contado» suelen ser inaccesibles, y nunca aceptables para los compradores extranjeros, especialmente por aquellos que tienen una posición social y económica inferior. Algunos intermediarios han tenido que revender los artículos que han comprado al fabricante antes de haber cumplimentado el pago del valor de la mercancía.

«La adaptación al gusto del consumidor»: el minucioso cuidado del extranjero para conseguirlo.—«La adaptación al gusto del consumidor» es un requisito indispensable para un comercio próspero. El hecho de que se preste una atención especial y minuciosa a la forma, al diseño, a la calidad, a «la vistosidad», al color, a la presentación o a lo característico del artículo exportado, con el fin de adaptarse perfectamente al posible gusto delicado del consumidor, merece una consideración especial por parte del fabricante y del exportador británico. Ese gusto puede que sea exagerado, inexplicable e irrazonable, pero el mero hecho de satisfacerlo (por trivial que sea) suple una necesidad y complace al comprador. Quienes son lo suficientemente capaces y perspicaces como para adaptar sus productos perfectamente a los más extraños deseos del consumidor son, naturalmente, quienes obtienen todos los pedidos. Creo que ésta es una de las causas principales del traslado hacia otros países de lo que en un tiempo fue el comercio británico. Es tanta la competitividad en la carrera industrial que nuestros fabricantes y exportadores no pueden permitirse el lujo de descuidar el más mínimo detalle que pueda facilitar pedidos extranjeros. Estamos perdiendo terreno a marchas forzadas a partir de aquella absoluta supremacía industrial que teníamos, y más rápidamente lo perderemos si el comercio británico sigue rechazando los pocos recursos y mecanismos que el extranjero utiliza con el fin de recortarnos las ventas con la ayuda de una adaptación más adecuada a los gustos y a las necesidades del comprador. El extranjero siempre intenta hacer lo posible por proporcionar a su cliente lo que busca; y si no dispone exactamente del producto requerido, lo elaborará.

El rechazo del inglés a hacer esto le ha hecho perder mucho mercado. Inglaterra también debe adoptar los mecanismos del extranjero para fomentar su comercio y captar pedidos.—Los ingleses, normalmente, no hacen todo lo que pueden por satisfacer las rarezas de su comprador, sino que tiende a decir: «éste es el mejor artículo de su clase; tómelo o déjelo, pero, a largo plazo, es el más barato». No se esfuerza ni la mitad de lo que puede para adaptar sus productos a sus clientes o para conseguir pedidos de éste como lo hace el extranjero. Si él no puede disponer exactamente del artículo requerido, no lo elaborará.

«La adaptación a la comodidad del consumidor», llevada a cabo en

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

otros países con mayor profesionalidad que en Inglaterra. Maneras de resolver los problemas y los cálculos a los clientes. Métodos ingleses y extranjeros de marcar los precios en los artículos.—El tercer punto, el de «adaptarse a las comodidades del consumidor» es una cuestión que no puede contemplarse como un medio de promocionar el comercio exterior. Aquí hablaremos de algunas excelentes formas prácticas de hacerlo, de lo que está en boga en otros países. El extranjero hace todo lo posible con tal de resolver el problema al consumidor. Le fija un precio a los artículos libres de impuestos y entregados casi en su propia puerta (en el muelle de un puerto, o en un pueblo extranjero concreto), que incluye los costes de flete, embarque y embalaje, etc., hasta ese lugar. Dicho precio viene indicado (o lo hacen los catálogos) en la lengua del país en el que se ha efectuado la venta, y en la moneda de ese país, en lugar de en la del país exportador, lo que supone una ventaja incalculable. De esta manera, un comprador en el extranjero está capacitado para, con una simple ojeada, ver lo que le costará un artículo pedido y entregado en su propia puerta. De esta manera podrá calcular si lo puede conseguir más barato en cualquier otro lugar, así como el beneficio que obtendrá en caso de reventa.

La gran desventaja del habitual sistema comercial inglés.—Nuestra costumbre habitual consiste simplemente en señalar en lengua y en moneda inglesas el precio de fábrica del producto, un sistema totalmente opuesto al anterior que obliga al comprador a averiguar por sí mismo, si es que puede (una tarea en la que no suele molestarse), lo que el artículo le costará una vez éste llegue a su destino tras haber pagado los costes de flete, embarque, embalaje y otros gastos, así como la equivalencia de las libras esterlinas, los chelines y los peniques en su moneda nacional.

Naturalmente el cliente prefiere el sistema extranjero. La información que da un catálogo extranjero.—Todo esto implica importantes cálculos que algunos de los posibles compradores no estarían dispuestos a hacer, y que, de cualquier forma, requieren unos esfuerzos y una investigación considerables. Y, ¿qué necesidad tiene él de esforzarse cuando el viajante comercial o el catálogo extranjero, que él tiene la posiblidad de leer y entender perfectamente, hace todo esos cálculos y le ahorra cualquier molestia en el tema? Además, catálogo y viajante van más lejos aún: le ofrecen una descripción del artículo en su lengua, su peso en kilogramos o en los términos que entienda (y no en libras o en toneladas, por ejemplo, que no entiende), sus medidas una vez embalado, así como los costes de embalaje, seguro, etc. Esto es sumamente práctico y merece el éxito en su resultado final.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Escasez de viajantes de comercio británicos.—Finalmente, la cuestión de los viajantes comerciales, contemplada como medio de ampliar nuestro comercio, ha sido a menudo rechazada. Sus nombres forman una legión, pero muy pocos son ingleses. En comparación con otros países disponemos de un número ridículo. Sus ventajas han quedado patentes, aportando, como lo hacen, no sólo hasta los mínimos detalles en cuanto a precio, etc., sino muestras reales de los propios productos fabricados. ¿Qué cliente no prefiere comprar a esos países que, de hecho, presentan una muestra del artículo que tienen para su venta en lugar de una simple descripción de un catálogo junto a una pobre fuente de información y en una lengua que frecuentemente no entiende?

Desprecio inglés: los extranjeros no rechazan pedidos pequeños.—Fue, y es probable que lo siga siendo, una costumbre de las empresas inglesas rechazar pedidos pequeños del extranjero por reducidas sumas de dinero (incluso los realizados a través de sus agentes o viajantes comerciales), y nunca se solicitaban. Olvidaron que en la mayoría de los casos unos comienzos poco relevantes suelen tener grandes consecuencias, acarreando beneficios inmejorables. Los extranjeros, no sólo no lo ignoraban sino que hasta lo perseguían. Ellos son conscientes de que un pedido pequeño, bien formalizado, por regla general traerá consigo pedidos mayores. Esto no es sino una muestra más de la importancia que ellos dan a las minucias en el comercio. Pero es precisamente esta preocupación por las pequeñeces en el mundo del comercio lo que traerá consecuencias de insospechada magnitud, como es el caso del gradual ascenso de la industria y del comercio exterior en Alemania.

Progreso alemán debido a pequeñas innovaciones.—El ascenso alemán no se debe tanto a grandes cambios, desarrollos o alteraciones, como a un conjunto de pequeñas variaciones, innovaciones, y modificaciones de sus métodos de tratar con las cuestiones industriales y comerciales.

Lo que hay que hacer para evitar una mayor pérdida de nuestra supremacía industrial y comercial.—La supremacía industrial y, por tanto, del comercio exterior corresponderá, sin duda, al país que más atención preste a los detalles. En vista de la actual depresión de nuestro comercio de exportación, lo mejor que pueden hacer, tanto los fabricantes como los comerciantes, es el planteamiento anterior y las claras sugerencias contenidas en el mismo. Deberían realizar un estudio de las necesidades del extranjero, de los aranceles, fletes, monedas, etc., y, a partir del mismo, fijar los precios a los productos, adaptándolos al cliente, y

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

seducir y engatusar a éste, como lo hacen otros países, con tal de captar pedidos. Puede que resulte desagradable e incómodo, pero es necesario. Y, sobre todo, no permitamos que el comercio mundial de Gran Bretaña siga con su orgullo terco de menospreciar o descuidar esa atención a los detalles, sin hacer uso de esas pequeñeces que resultan esencial para captar clientela extranjera, algo que en Alemania y en otros países ha conseguido un éxito incalculable llegando a desviar parte de lo que una vez fue comercio británico.

Para resumir, en pocas palabras, nuestros formidables rivales comerciales han investigado y estudiado de manera más profunda y minuciosa que nosotros las necesidades y las condiciones de muchos mercados locales en el extranjero.

Fabricantes alemanes frente a los ingleses.—En lo que al comercio de las Islas Canarias se refiere, considero que merece una atención especial las siguientes observaciones sobre los fabricantes alemanes frente a los ingleses, que me envió Mr. P. Reid, vicecónsul en La Orotava, que goza de 40 años de experiencia en el comercio de las islas.

Por qué los alemanes se apoderaron de artículos ingleses.—«Fue hace 10 ó 12 años cuando los alemanes empezaron a hacerse con los mercados canarios de los productos ingleses. Una primera razón de esto se debe a que sus comerciantes estuvieran siempre dispuestos a ceder ante los deseos del comprador de variar el ancho y el largo de toda clase de artículos, mientras que en aquellos tiempos los fabricantes ingleses se negaban a modificar en nada sus costumbres habituales en cuanto al tamaño y a otros detalles de los artículos. La segunda razón fue el hecho de que estuvieran dispuestos a mandar cantidades pequeñas de cualquier artículo, algo que nosotros no nos dignábamos a hacer. Y la tercera razón fue su constante comprobación de los gustos y de los deseos del comprador en todos los aspectos, y su esfuerzo por satisfacerlos en la medida de lo posible.

Artículos de ferretería.—Hace veinte años la mayoría de las importaciones procedían de Inglaterra y de Francia. La alfarería, que antes provenía de Inglaterra y Francia, actualmente procede casi en su totalidad de Alemania. Lo mismo ha sucedido con los artículos de ferretería. Es cierto que la buena ferretería inglesa es superior, pero de Alemania envían una ferretería bien hecha y con buena presentación a unos precios muchos más atractivos que los que nosotros podemos ofrecer.

Cerveza.—La cerveza es otra de las importaciones en la que Alemania se ha asegurado casi un un monopolio en las islas. Sus botellas son considerablemente más pequeñas, pero este hecho no afecta a su venta,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

sino que hace que varíe algo el volumen provocando con ello un abaratamiento de los fletes de la carga. Cierta empresa inglesa durante un tiempo embarcaba cantidades importantes para las islas hasta que se negó a modificar el tamaño de sus botellas.

Efectos de la ley de marcas de productos en el traslado de los negocios a Alemania.—Otro incidente que también ha favorecido al comercio alemán ha sido el hecho de que la ley obligue a los vendedores alemanes a presentar todos y cada uno de sus artículos con una etiqueta bien diferenciada de «Hecho en Alemania». Aunque, en realidad, si los compradores fueran a discriminar a la hora de comprar, descubrirán que productos fabricados allí o en Francia pueden adquirirse en Londres en cantidades moderadas a precios inferiores a los del lugar de fabricación. Los viajantes franceses y alemanes me han aclarado que las grandes firmas londinenses visitan a los fabricantes continentales y compran en tales cantidades que les conceden unos descuentos enormes, de tal manera que pueden vender a precios inferiores a los que habitualmente vende el país productor. Y, sobre este tema, hablo con conocimiento de causa. De todas formas, cuando los artículos salen de Londres con la infortunada etiqueta de «Hecho en Alemania», es lógico que el destinatario sea quien decida si comprar allí personalmente en lugar de hacerlo a través de comerciantes británicos en Inglaterra.»

Informe sobre Gran Canaria correspondiente a 1895.—Adjunto a este informe presento uno del señor Ferguson, vicecónsul británico en Las Palmas, sobre el comercio en esa isla. Dado que la ciudad de Las Palmas es, sin duda, un centro de navegación, y probablemente también un centro comercial mayor que el de Santa Cruz (aunque esta última sea la capital de las islas y el lugar de residencia del Capitán General y del Gobernador Civil), la mayoría de sus observaciones hacen referencia tanto a esa isla como a las demás, sin distinciones.

Sugerencia de un salón de muestra de productos británicos en Las Palmas.—Además, el Señor Ferguson ha residido muchos años en las islas y le recomiendo que preste atención a sus observaciones sobre el comercio y, más especialmente, a su propuesta de contar con una exposición permanente o un salón de muestras de artículos ingleses en Las Palmas, con el propósito de promocionar el comercio británico, no sólo en las islas, sino también en la costa occidental africana y en otros países. Esta propuesta deberían tomarla en especial consideración las Cámaras de Comercio del Reino Unido, sobre todo en vista de la reciente preocupación del *Foreign Office* por el tema de fomentar el comercio británico en el extranjero.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Retraso a la hora de hacer públicas las estadísticas, y omisión absoluta de su publicación.—Este informe no ha habido más remedio que aplazarlo hasta finales de año debido a que ha sido imposible obtener las estadísticas comerciales correspondientes al año 1895 hasta agosto del presente año. Asimismo, las correspondientes a la isla de Gran Canaria tampoco se han publicado y es posible que no se publiquen en algún tiempo. Los últimos resultados que se obtuvieron allí, a un alto coste, a través de investigaciones personales del vicecónsul Davidson de las estadísticas aduaneras, corresponden a los años 1893 y 1894. El año pasado no se publicaron estadísticas aduaneras de ningún tipo y la única información que pudimos conseguir, por parte de las autoridades, fue que eran «muy parecidas» a las de 1893. Las estadísticas publicadas correspondientes a los años 1890, 1891, 1892 y 1893 muestran los resultados del comercio para todas las islas de forma conjunta. Pero como las correspondientes a las otras islas no se habían recibido todavía, se tomó la decisión de publicar sólo las estadísticas sobre Tenerife del año 1895. No se sabe si se publicarán estadísticas de las otras islas.

Estadísticas de Tenerife. Nuevo sistema.—Las estadísticas comerciales de Tenerife de este año son las más completas que hasta ahora se han publicado, pero es una lástima que se haya interrumpido el sistema de facilitar el valor total comercial de cada país extranjero y que se haya sustituido por el del peso total de los artículos importados de cada país. Las cantidades son, sin embargo, de gran valor, y las relativas a los líquidos vienen dadas por su peso para aceites y petróleo, en lugar de por sus medidas, siendo éste, pues, un método confuso.

Dificultad para la obtención de estadísticas.—Obtener estadísticas es algo extremadamente difícil, e igual de difícil es que sean correctas. Algunos resultados de los valores de Tenerife de 1895 parecen muy altos, pero no hay manera de comprobarlos.

La agricultura y vinicultura, en un informe más adelante.—El tema agrícola, el de la cochinilla y el vinícola (en un tiempo el más importante comercio de la isla), iba a incorporarse a este informe, como lo están los productos agrícolas que podemos afirmar que constituyen todo el comercio de exportación de la isla. Pero encontrar la información adecuada sobre el tema en las distintas islas que estoy buscando es sumamente difícil de conseguir. Propongo, pues, que se publique un informe independiente sobre todo tipo de productos canarios a finales de año.

Productos hortícolas para los mercados interiores.—En vista de la problemática de las pequeñas propiedades en Inglaterra y de la posible sustitución de «los cultivos pequeños» por las cosechas de trigo y por

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

otras abundantes, será interesante comprobar las condiciones y los costes del mercado de los productos hortícolas que pueden explotarse en este espléndido clima. No cabe duda de que las Islas Canarias han suplido a la mayoría, por no decir que se han adueñado de parte, de las primeras producciones de las islas anglonormandas con destino a los mercados interiores de Gran Bretaña.

Períodos de prosperidad en las Islas Canarias. Período del vino.— En el siglo pasado el vino fue la primera y mayor exportación por mucho tiempo hasta que el «sac canario» *(sic)* se hizo con un nombre en Europa. Se hicieron grandes fortunas y las exportaciones durante los primeros años de este siglo probablemente oscilaran entre 45.000 y 50.000 pipas. Luego, a causa de una plaga, esta cantidad descendió a la mitad en 1850. En 1888 el valor de los vinos y las bebidas alcohólicas fuertes exportadas alcanzó las 26.582 libras esterlinas; y, según estadísticas oficiales, el pasado año ascendió a 33.357 libras esterlinas en vinos y a 14.967 libras en bebidas alcohólicas fuertes.

Período de la cochinilla.—La cochinilla no se introdujo en las islas hasta 1826, y cuando se hizo obtuvo grandes éxitos. En 1841 llegaron a exportarse más de 100.000 libras. En 1852 aproximadamente 783.000 libras fueron destinadas al extranjero, y en 1869 se exportaron 6.000.000 libras, valoradas en 790.000 libras esterlinas aproximadamente. En los años sucesivos el precio de la cochinilla descendió drásticamente a consecuencia de la progresiva aparición de tintes de anilina. En 1874 la cochinilla estaba valorada en sólo un chelín y seis peniques por libra, mientras que en 1830 la libra había estado valorada en diez chelines y seis peniques. El *boom* de la cochinilla fue tan importante que desplazó a cultivos como el de la vid y otros. La caída de precios provocó la ruina universal de los cultivadores, llevando a las islas de la más absoluta riqueza a una gran miseria. En 1886 sólo se exportaron 2.330.000 libras, y en 1895 sólo Tenerife exportó 1.201.576 libras de peso, lo que representó un valor de 94.167 libras esterlinas. Los tintes se han revalorizado recientemente, lo que ha fomentado su cultivo ligeramente.

Período hortofrutícula.—Durante los últimos años los cultivos de papas, tomates y plátanos se han extendido considerablemente con destino a los mercados continentales y esto ha compensado, en gran medida, a los propietarios de tierras del desastre de la cochinilla. Los beneficios de estas cosechas varían considerablemente de las temporadas buenas a las malas, pero por regla general se obtienen grandes beneficios. La cosecha de plátanos es especialmente rentable una vez establecida, y está en continuo progreso. Los valores de los productos anteriormente men-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

cionados alcanzaron: los tomates, 64.525 libras esterlinas; las papas, 49.502 libras esterlinas; y los plátanos, 34.314 libras esterlinas, sólo en la isla de Tenerife.

Emigración.—La población de las Islas Canarias siempre ha sido demasiado elevada para las tierras disponibles y la emigración ha sido una costumbre habitual, especialmente hacia Cuba y Sudamérica. En un año, nada menos que 5.000 personas han abandonado Tenerife. Sin embargo, este año varios miles de estos emigrantes han regresado a la isla como consecuencia de la insurrección cubana, en la que perdieron sus ocupaciones y propiedades en la devastación general.

Alistados a Cuba.—Este regreso de emigrantes ha vuelto a proporcionar la mano de obra que había quedado desabastecida por los reclutamientos para la guerra de Cuba.

Causas de la mayor prosperidad presente en las islas.—Dos han sido los factores principales que durante los últimos años han contribuido a dar un gran ímpetu la prosperidad de las Islas Canarias. En primer lugar, los rentables y beneficiosos cultivos para la exportación hortofrutícola; y en segundo lugar, la gran concurrencia de turistas (casi en su totalidad británicos) que se reparten por las islas de Tenerife y Gran Canaria durante los meses de invierno.

Clima de Canarias.—Son muchas las ventajas del clima para los enfermos. El sol casi perpetuo y su temperatura estable hacen de las islas un gran sanatorio para casos de tuberculosis, de problemas pulmonares, asma, etc. En ambas islas se pueden encontrar casi todas las variedades posibles de un mismo clima estable, seguro que alguno de ellos adecuado para los enfermos. Aparentemente, Las Palmas es la ciudad más árida de todas, luego Santa Cruz, La Laguna y La Orotava. Para entrar en detalles sobre el clima, lo más conveniente para el lector es remitirle al libro *Brown's Madeira and the Canary islands,* cuyo coste es de dos chelines y seis peniques (publicado por Sampson Low, Marston and Co.), libro éste que contiene una información valiosa para turistas y enfermos.

2.000 turistas británicos.—Se estima que al menos 2.000 ingleses visitaron las islas en la pasada temporada y que más de 800 se hospedaron en el Gran Hotel de La Orotava, en la mayor de las islas. Las estadísticas oficiales de 1895 indican que 2.193 fue el número de turistas que arribaron a Gran Canaria desde puertos no españoles, y que 2.871 llegaron a Santa Cruz, la capital de las islas y el puerto de Tenerife. El número de turistas aumenta anualmente a medida que se van reconociendo las ventajas de su clima.

Comparación con Madeira.—Las islas parecen ofrecer algunas ven-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

tajas sobre Madeira. Entre ellas, unas excelentes carreteras en las dos islas, lo que supone una total libertad para conducir y montar, otras muchas islas para visitar, y un clima muy variado. Asimismo, hay diversas grandes ciudades para visitar, como Santa Cruz, Las Palmas, La Laguna y La Orotava, en el famoso valle con el mismo nombre, a unas 24 millas de Santa Cruz. Tanto en Las Palmas como en La Orotava hay campos de golf.

Mayor demanda de casas para turistas.—En ambos lugares hay una creciente demanda, por parte de los visitantes, de casas para estancias más o menos prolongadas. A muchos no les preocupa pasarse meses, e incluso un año o más en hoteles, si así se les aconsejara con fines de salud. De haber casas especialmente equipadas para ingleses se alquilarían bien. Es, pues, una lástima que ninguna empresa haya proyectado levantar casitas adecuadas a las necesidades de los ingleses. Hay muchos solares ideales para este tipo de construcción. Actualmente hay escasamente una casa en todo el Valle de La Orotava. En Las Palmas se van a levantar varios chalés (construidos en Noruega) para alquilarlos a los turistas, y se prevé que sea todo un éxito. Este tipo de chalés apenas se pueden solicitar en el Valle de La Orotava.

Hoteles.—El año pasado no se inauguró ningún hotel nuevo y se necesita uno urgentemente en Santa Cruz, pues el visitante de paso, al llegar a tierra o durante su espera por los barcos de vapor, suele encontrar insuficiente el alojamiento de los dos que hay. Los costes de hospedaje oscilan entre ocho y doce chelines al día en las islas, pero se puede conseguir un alojamiento más económico en posadas españolas o en pensiones inglesas. Sin embargo, este otoño se abrirá un hotel nuevo en Tacoronte, a mitad de camino entre Santa Cruz y La Orotava, en la parte más saludable de las montañas.

Falta de pasajes en buques de vapor para las islas.—Debido a que las principales líneas marítimas con rumbo al Cabo que hacen escala aquí están la mayoría de las veces completas, es prácticamente imposible conseguir pasajes con destino a Tenerife, o de regreso a Inglaterra, en otoño y en primavera respectivamente. Muchísima más gente viajaría si consiguieran camarotes cuando los solicitan.

Es una lástima que otras líneas marítimas cuyo rumbo sea el sur no puedan orientar su ruta de tal manera que hagan escala en las islas, donde podrían recoger muchos pasajeros por tarifas remunerativas.

Falta de ferrocarriles: proyectos y posibilidades.—Todavía no hay líneas férreas en las islas, aunque se han realizado estudios para una que enlace Santa Cruz con La Orotava. Del mismo modo, se ha realizado

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

un proyecto de un «Rigi», o vía férrea por cable, desde Santa Cruz hasta La Laguna (1.850 pies por encima del nivel del mar). No cabe duda de que el tráfico es abundante y que sería una garantía para este tipo de empresas, pero de hacerlo para pagar, no debería resultar excesivamente caro. Es posible que una línea férrea a La Laguna y un tranvía eléctrico o de vapor desde Santa Cruz al antiguo Valle de La Orotava (1.100 pies por encima del nivel del mar), o al Puerto de La Orotava, cubrirían todas las necesidades del pasajero, así como las del tráfico de mercancías ligeras, si fuera dirigido por la misma compañía a fin de no tener que renunciar a llevar bultos del tráfico de productos, sin el cual podría resultar no remunerativo. Hay escasas dudas de que un «Rigi» resultaría rentable. Las pendientes de una línea férrea de medidas estrechas serían muy pronunciadas en la parte de Santa Cruz. Y para el tráfico de mercancías no debe haber descargas desde Santa Cruz hasta el Valle de La Orotava y el puerto. Actualmente el transporte en carro de Santa Cruz a La Orotava cuesta 6 dólares (una libra esterlina, 3 chelines y seis peniques aproximadamente) y para equipajes o mercancías en carretilla, 3 dólares (11 chelines y 9 peniques).

Alumbrado eléctrico en Tenerife.—En el valle de La Orotava hay una compañía eléctrica que alumbra el viejo valle de La Orotava y el Gran Hotel de más abajo (300 pies sobre el nivel del mar). Algunas casas también aprovechan esta luz. Dentro de poco, Santa Cruz va a estar alumbrada con electricidad y se están instalando las luces necesarias. Sin embargo, éstas últimas tendrán que funcionar con vapor al no disponer de energía hidráulica como ocurre en el Valle de La Orotava.

Falta de un servicio de paquetes postales.—Actualmente, tampoco contamos con un servicio de paquetes postales para las islas, lo cual supone un gran inconveniente para la gran cantidad de turistas británicos. Dado que el director general de Correos haría lo posible por colaborar conmigo para la obtención de un servicio de paquetes postales, le expuse el problema al Gobierno de su Majestad, y las autoridades de correos de Inglaterra están ahora —según creo— negociando su aprobación.

PARTE II: EL COMERCIO EN TENERIFE Y EN LAS OTRAS ISLAS

Decreto que convierte a las Islas Canarias en puertos francos en sentido limitado.—Por un decreto del 11 de julio de 1852 los puertos de las Islas Canarias fueron declarados «puertos francos» con el propósito de desarrollar su comercio. El término, sin embargo, es engañoso, puesto que se mantuvieron unos impuestos sobre la importación de determina-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

dos artículos, generalmente para la protección de los productos básicos de las islas, como el ron, los alcoholes puros, la harina, el café, el azúcar, etc. Se adoptó un impuesto universal del 1 por mil (o 1/10 por ciento) sobre el valor de todas las importaciones. Una determinada cantidad de estos ingresos va destinada al Gobierno español; dicha cantidad se aplica a mejoras, tanto municipales como otras, en las islas.

Comparación comercial de los últimos cinco años, e intercambios.—Al hacer una comparación del comercio de las islas durante los últimos cinco años debemos recordar que los resultados correspondientes a los años 1891, 1892 y 1893 muestran el comercio en todas las islas; que en 1894 no se publicaron estadísticas, y que de las correspondientes a 1895 sólo contamos con las de Tenerife. Para facilitar el cálculo, he convertido la moneda española a la paridad del oro para los años 1891, 1892 y 1893, aunque concretamente en 1891 hubo una prima sobre el oro, que desde entonces ha ido incrementándose paulatinamente y que reduciría su valor hasta una paridad superior a 25 pesetas por libra esterlina. En 1895 se ha adoptado un cambio medio de 29 pesetas por libra esterlina.

En los cuadros siguientes las cifras provienen de fuentes oficiales, pero no garantizamos que sean absolutamente correctas.

Defectos lamentables de las estadísticas.—Es una gran lástima que los años 1894-95 estén totalmente incompletos en el cuadro anterior, debido a la falta de estadísticas, ya que el valor total de las importaciones y de las exportaciones, solamente de Tenerife, del año 1895 supera los valores de cada uno de los años 1891-93 en todas las islas.

Probabilidad de que nuestro comercio haya sido dañado durante los dos últimos años por los extranjeros.—Desgraciadamente, hay buenas razones para creer que nuestra contribución a este incremento de la totalidad de las importaciones no ha aumentado de manera proporcional a la de otros países (véase el informe sobre Gran Canaria). Por el contrario, existe el convencimiento de que Alemania, en particular, y otros países han incrementado las suyas demasiado. De hecho, hay grandes probabilidades de que los mismos factores están operando en estas islas y en los demás países para trasvasar buena parte de nuestro comercio a manos extranjeras. Al haber observado los mismos factores en todas partes y al haber examinado informes de países que no he visitado, he llegado a la conclusión de que los extranjeros están incrementando progresivamente en todos los sentidos su parte proporcional del comercio exterior, mientras que el nuestro se mantiene estable o decreciente, y esto se debe en gran medida a las razones expuestas al principio de este informe.

Incremento importante de las exportaciones.—Veremos más adelan-

© Universidad de LasPalmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria, Memoria Digital de Canarias, 2003

Cuadro del total de importaciones y exportaciones, y del comercio con los principales países extranjeros durante los años 1891 a 1895

País	Importaciones					Exportaciones				
	Tenerife sólo	En todas las Islas Canarias				Tenerife sólo	En todas las Islas Canarias			
	1895 (£)	1894 (£)	1893 (£)	1892 (£)	1891 (£)	1895 (£)	1894 (£)	1893 (£)	1892 (£)	1891 (£)
Gran Bretaña....			344.020	307.160	338.024			319.238	234.219	133.451
Francia	No dispo-		55.555	55.826	74.745	No dispo-		28.628	30.508	26.271
Alemania	nemos de		33.767	84.140	91.021	nemos de		28.663	16.766	15.024
España	los valores	No se han	60.516	33.876	47.922	los valores	No se	100.330	34.661	7.588
Italia	particula-	publicado	4.988	2.771	5.264	particula-	han pu-	4.176	282	2
Marruecos	res de ca-	esta-	14.604	12.293	20.756	res de ca-	blicado	(?)	(?)	(?)
Estados Unidos..	da país,	dísticas	42.246	35.644	43.601	da país,	estadis-	(?)	(?)	(?)
República Argentina	sino de cantidades		12.794	8.354	920	sino de cantidades	ticas	(?)	113	140
Valor total de todos los países	710.332	—	588.387	575.017	665.302	769.924	—	612.350	438.931	267.884
Cambio medio en ptas. por libra (*)	29 = 1L	29-60 = 1L	30 = 1L	28-50 = 1L	27 = 1L	29 = 1L	29-60 = 1L	30 = 1L	28-50 = 1L	27 = 1L

Este cuadro es muy poco preciso, ya que los valores del carbón aparecen incluídos en los valores de las importaciones en vez de en los de las exportaciones; El incremento evidente del comercio de importación británico normalmente responde a un incremento de los valores de las importaciones de carbón. De tal manera que para los productos industriales, a excepción del carbón, nuestra «parte proporcional» del comercio total puede ser decreciente, aunque el valor total presente un incremento, como debiera ser, con una población del mundo anualmente en aumento.

(*) Estos son los cambios medios; pero los años 1893, 1892 y 1891 han sido pasados a una paridad de 25 ptas., como dijimos anteriormente.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

te que las exportaciones se han revalorizado enormemente desde 1891 a 1893, y que Tenerife, sólo en 1895, presenta un valor de 769.924 libras esterlinas. Según indicamos anteriormente, esto se debe al incremento anual de la exportación de papas, plátanos, bebidas alcohólicas, vinos y cochinilla.

Puerto de Santa Cruz.—Antes de entrar en detalle sobre las importaciones y las exportaciones, hay que decir que el Puerto de Santa Cruz está sin terminar, debido a que falta todavía una buena parte del rompeolas que se está construyendo muy lentamente. No se cobran derechos de puerto, sólo el despacho de aduanas. Los costes de practicaje para entrar son de una libra esterlina y cuatro chelines por el día, y una libra esterlina y dieciséis chelines por la noche, y es obligatorio. No es obligatorio, en cambio, el práctico para salir, ya que es innecesario al estar el fondeadero casi totalmente libre. La profundidad del agua es de cinco brazas en el centro de la bahía, y se pueden alcanzar los diez y catorce metros y más, cuanto más afuera se esté.

Vigo es la estación de cuarentena de las Islas Canarias para los artículos importados.—En las islas no se ha previsto nada para el desembarque de artículos en cuarentena (es decir, desde países a los que se impone una cuarentena) como lo previó Inglaterra durante el pánico del cólera en Hamburgo. El lazareto de las islas está ubicado en Vigo, en España. Ambas islas disponen de una consigna de mercancías en cuarentena.

IMPORTACIONES A TENERIFE

Información detallada sobre los derechos de aduanas y de puerta se da en los cuadros que figuran al final de este epígrafe.

Importación de carbón en Santa Cruz de 1891-95.—En el siguiente cuadro podemos observar el crecimiento del negocio carbonero en Santa Cruz, obtenido de fuentes privadas (1 kilo es igual a 2 1/5 libras).

Importaciones de artículos libres de impuestos en Tenerife.—La reducción de 1894 puede en parte atribuirse a la epidemia de cólera en la isla, especialmente en Santa Cruz. El número de barcos que hacen escala para proveerse de carbón aumenta con mucha rapidez, pero muchos de los barcos recientemente construidos de gran tonelaje que viajan a lugares lejanos cuentan con un espacio muy superior para el transporte de carbón al necesario para su abastecimiento.

Los resultados oficiales de las cantidades importadas de carbón se sitúan en casi 95.000.000 kilos (95.000 toneladas aproximadamente). Todas las cifras siguientes son oficiales (véase cuadro en la página 416).

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Año	Cantidad (toneladas)	Precio por tonelada*				Fletes enviados (por tonelada)
		Chel.	Pen.	Chel.	Pen.	Chel.
1891	105.516	13	3 a	14	9	de 6 a 7
1892	99.940	10	6 a	13	3	de 6 a 7
1893	103.728	10 Chel y 3 Pen				de 6 a 7
1894	77.159	12	3 a	13	3	de 6 a 7
1895	83.896	10	6 a	11	3	de 6 a 7

* El precio de este carbón es precio FOB, embarcado en Cardiff (Chel. = Chelines; Pen. = Peniques).

Otros artículos libres de derechos arancelarios importados en 1895.— Es estimulante ver que Gran Bretaña también importa la mayor parte del resto de las importaciones. Pero como en las estadísticas aduaneras de este año no aparecen los valores de las importaciones de cada país por separado, no podemos comparar el valor del comercio británico en libras esterlinas con el de otros países. La única comparación posible sería por el total de kilogramos, que no es satisfactoria. Sin embargo, si seguimos este criterio para todas las importaciones libres y no libres de impuestos, la comparación, por tanto queda así para el año 1895 (1.000 kilos equivale a una tonelada aproximadamente).

Comparación de países importadores en 1895.—

País	Cantidad de kilos importados	
	Artículos libres de impuestos	Artículos no libres de impuestos
Gran Bretaña	98.144.871*	21.014
Alemania	1.879.875	156.023
Francia	1.689.894	1.396.153
Italia	330.390	(?)
América	2.014.760	31.068
Africa	1.371.820	—
Otros países	93.000	(?)

(*) De estos, 95.000.000 kilos son carbones.

Artículos importados exclusivamente por Gran Bretaña.—En cuanto a las importaciones se refiere, para el conocimiento del valor del comercio británico en las Islas Canarias durante 1895 se deberán consultar los resultados del Ministerio de Comercio. Durante 1895, Gran Bretaña fue el importador exclusivo de alfombras, hierro, armazones de camas, hierro en barras, cadenas, láminas de hierro, hule, alquitranado, pescado salado, piedras de afilar, correas, tejidos impermeables, tintes, alqui-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 1003

Principales artículos libres de impuestos importados en Santa Cruz en 1895

Artículos	Cantidad (kilos)	Inglaterra (kilos)	Francia (kilos)	Alemania (kilos)	Italia (kilos)	Norte América (kilos)	Otros países (kilo)
Carbón	94.918.000	94.918.000	—	—	—	—	—
Madera	2.189.980	3.800	10.190	342.930	18.200	1.814.860	—
Verduras	1.124.600	113.800	45.000	48.700	—	—	917.100*
Granos	620.750	53.000	89.000	31.500	—	—	447.250*
Cemento	556.100	11.400	462.500	86.200	6.000	—	—
Arroz	390.730	148.820	12.200	121.010	8.700	—	—
Jabón	338.300	323.830	3.870	10.600	—	—	—
Papel	324.050	129.850	84.450	109.750	—	—	—
Papas	302.850	288.250	—	14.600	—	—	—
Abonos	266.450	235.150	—	16.300	9.800	—	—
Herramientas, barras de hierro, tubos, ejes, chapas, etc.	255.610	202.500	19.130	33.980	—	—	—
Alfarería	251.450	6.150	—	55.400	189.900	—	—
Serrín	243.700	189.100	—	54.600	—	—	—
Ferretería	241.480	106.650	40.100	78.200	6.180	—	—
Sémola	236.200	—	235.200	—	1.000	—	—
Porcelana	193.450	48.000	76.750	68.700	—	—	—
Maquinaria	178.680	126.480	11.650	40.550	—	—	—
Tejidos de algodón	108.980	62.700	11.150	32.780	2.350	—	—
Tejidos de seda, lana e hilo	172.540	110.190	25.030	37.320	—	—	—
Medicamentos	145.230	82.280	47.370	15.580	—	—	—
Hierro manufacturado	127.880	93.000	13.000	19.000	1.680	—	—
Tabaco	122.850	2.330	1.510	48.320	—	62.650	8.040**
Azufre	113.650	—	90.150	—	23.500	—	—
Velas	100.300	77.850	3.850	24.600	—	—	—

Nota.— 1 kilo = 2[illegible] libras; 1.000 kilos = 1 tonelada inglesa;

* De Marruecos.

** De Cuba.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

trán y pipas vacías para el vino. Deduciendo los carbones, el total de nuestras importaciones supera en sólo la mitad a las de Estados Unidos, aunque las de este último país sean madera principalmente.

Tejidos. Artículos hilados.—Con respecto a los tejidos, seguimos teniendo el control de la mayor parte de este comercio, aunque Alemania provea de muchas más medias de lana y jerseis que nosotros. La suma total de artículos «hilados» alcanzó los 74.930 kilos (74 toneladas), con un valor aproximado de 17.855 libras esterlinas (517.810 pesetas, a 29 pesetas la libra), de las cuales el algodón representaba más de la mitad.

Material de línea férrea, en realidad para tranvía.—Una pequeña cantidad, cuyas cifras se presentan en las estadísticas oficiales como material para una vía férrea, corresponden al tren de las obras del puerto. No hay ninguna vía férrea en las islas.

Serrín.—Para el embalaje de tomates se importan grandes cantidades de serrín (unas 243 toneladas en 1895). El salvado es el mejor material de embalaje y se importan pequeñas cantidades, aunque se produce mucho en la isla.

Derechos arancelarios y de puerta. El 1 por 1.000 ad valorem sobre todos los artículos desembarcados. Derechos específicos para determinados artículos.—A la entrada en los puertos de las islas todos los artículos están sujetos a un derecho de aduanas «ad valorem» de un 1 por 1.000. Posteriormente, sobre determinados artículos (relacionados en un cuadro un poco más adelante) se imponen unos derechos de aduanas específicos. Y, por último, existen además unos derechos de puerta. Los tres se pagan en tierra al desembarcar. De ahí que hayamos incorporado estos derechos de puerta en el cuadro. Pero las importaciones se pueden colocar en «depósito» con respecto a los derechos de puerta. En caso de ser reexportadas, no se abonarán.

Sin embargo, los derechos de aduanas pagados sobre esos mismos artículos o sobre cualquier otro nunca se devuelven, y no se pueden colocar en depósito bajo fianza.

Importaciones de líquidos en Santa Cruz.—Antes de proceder a dar los artículos no libres de impuestos, presentamos un cuadro de los líquidos importados durante 1895 (véase cuadro de la página 418).

Importaciones sujetas a derechos arancelarios.—En las estadísticas oficiales de las importaciones sujetas a derechos arancelarios, las que provienen de América (principalmente de las Antillas españolas) y de Europa se presentan por separado. A cada importación, se ha adjuntado el derecho arancelario correspondiente y su equivalencia en libras esterlinas, a 29 pesetas la libra (el cambio vigente en 1896).

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Total de líquidos importados en Santa Cruz en 1895

Artículos		Cantidad	Procedentes de				Derechos arancelarios por Hectolitro (7)	
			Inglaterra	Francia	Alemania	Otros países	Ptas.	Cént.
Ron (1)	Litros (3)	673.271	1.326	2.152	27.216	642.577 (4)	37	50
Cerveza	Litros (3)	193.960	20.610	1.900	162.350	—	Nada	
Alcohol (2)	Litros (3)	55.647	—	—	55.647	—	37	50
Petróleo	Litros (3)	43.790	1.120	220	—	42.450 (5)	Nada	
Aceites (industriales)	Kilos	30.550	20.250	10.300	—	—	Nada	
Aceite de oliva	Kilos	23.700	—	—	—	23.700 (6)	Nada	
Aguas minerales	Kilos	10.530	9.250	1.280	—	—	Nada	
Vino corriente	Kilos	6.950	—	3.000	2.100	1.850 (6)	Nada	
Vino espumoso	Kilos	6.530	1.690	4.840	—	—	Nada	
Ginebra	Kilos	3.924	567	—	3.407	—	37	50
Licores aromáticos	Kilos	3.625	1.331	1.824	470	—	37	50
Vinagre	Kilos	1.950	—	—	1.950	—	Nada	

(1) 571.395 litros de ron estuvieron «en depósito» (exentos, por lo tanto, de los derechos de puerta, no de los arancelarios, si eran para ser reexportados al extranjero.

(2) 38.703 litros de licores fuertes en bruto estuvieron «en depósito».

(3) 1 litro equivale a 1 y tres cuartos pintas.

(4) De las Antillas españolas.

(5) De los Estados Unidos.

(6) De Italia.

(7) 1 hectolitro equivale a 22 galones.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Importaciones sujetas a derechos arancelarios en Tenerife, 1895, de América

Artículos		Cantidad	Procedentes de			Derecho arancelario					
			Posesiones españolas	Estados Unidos	República Argentina	Por	Moneda nacional Ptas.	Céntimos	Libra esterlina Lib.	Chel.	Pen.
Ron	Litros	642.577	642.577	—	—	Hectolitro ..	37	50	1	5	9
Harina (trigo)	Kilos	97.760	—	9.000	88.760	100 kilos ...	4	12	0	2	10
Salvado.....	Kilos	29.000	—	—	29.000	100 kilos ...	2	0	0	1	4½
Azúcar (Yanqui)	Kilos	13.540	—	13.540	—	100 kilos ...	82	25	2	15	9
Azúcar (Antillas)	Kilos	7.719	7.719	—	—	100 kilos ...	33	50	1	3	1
Cacao	Kilos	8.302	3.443	4.859	—	100 kilos ...	45	0	1	11	0½
Café (Antillas)..	Kilos	3.853	3.853	—	—	100 kilos ...	60	0	2	1	4½
Café (Estados Unidos)..	Kilos	3.669	—	3.669	—	100 kilos ...	80	0	2	15	2

Nota.—1.000 kilos equivale a 1 tonelada da aproximadamente; 1 hectolitro, a 22 galones.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Importaciones sujetas a derechos arancelarios en Tenerife, 1895, de Europa

Artículos		Cantidad	Procedente de			Derechos arancelarios					
			Inglaterra	Alemania	Francia	Por	Moneda nacional Ptas.	Céntimos	Libra esterlina Lib.	Chel.	Pen.
Ron	Litros	30.694	1.326	27.216	2.152	Hectolitro	37	50	1	5	9
Licores fuertes en crudo	Litros	55.647	—	—	—	Hectolitro	37	50	1	5	9
Ginebra	Litros	3.974	567	3.407	—	Hectolitro	37	50	1	5	9
Licores aromaticos	Litros	3.625	1.331	470	1.824	Hectolitro	37	50	1	5	9
Harina	Kilos	1.408.480	10.690	—	1.389.790	100 kilos	4	12	0	2	10
Bacalao seco	Kilos	51.618	2.812	48.806	—	100 kilos	6	0	0	4	1½
Café entero	Kilos	13.394	1.917	10.610	1.867	100 kilos	80	0	2	15	2
Café molido	Kilos	12	12	—	—	100 kilos	140	0	4	16	7
Azúcar	Kilos	5.157	1.169	3.988	—	100 kilos	82	25	2	16	9
Pimienta	Kilos	2.052	117	1.775	160	100 kilos	120	0	4	2	9
Cacao en grano	Kilos	2.733	—	2.733	—	100 kilos	45	0	1	11	0½
Cacao molido	Kilos	45	25	20	—	100 kilos	65	0	2	4	9
Té	kilos	1.669	948	721	—	100 Kilos	160	0	5	10	4
Canela	Kilos	495	50	445	—	100 kilos	100	0	3	8	11½
Salvado	Kilos	360	—	—	360	100 kilos	2	0	0	1	4½
Clavos	Kilos	235	50	185	—	100 kilos	70	0	2	8	3½

Nota.—1.000 kilos equivale a 1 tonelada aproximadamente; 1 hectolitro, a 22 galones; 100 kilos, a 2 quintales; 1 litro, a 1 3/4 pinta.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

A continuación, damos una lista completa de los derechos arancelarios de las importaciones en la isla y de los derechos de puerta en Santa Cruz.

Cuadro de derechos arancelarios en las Islas Canarias y de los derechos de puerta (en Santa Cruz).—

Derechos de importación

Artículos	Precios (1)					Por
	En moneda nacional		En libras esterlinas			
	Ptas.	Céntimos	Lib.	Chel.	Pen.	
Cebada	2	25	0	1	6½	100 kilos (2)
Salvado	2	0	0	1	4½	»
Casia (canela común)	100	0	3	8	11½	»
Chocolate (azucarado)	70	0	2	8	3½	»
Puros (Habanos)	100	0	3	8	11½	46 kilos
Canela	100	0	3	8	11½	100 kilos
Clavo	70	0	2	8	3½	»
Cacao (molido)	45	0	1	11	0½	»
Cacao (puntas)	65	0	2	4	9	»
Bacalao	6	0	0	4	1½	»
Café (Antillas españolas)	60	0	2	1	4½	»
Café (no español) molido	140	0	4	16	7	»
Café (no español) entero	80	0	2	15	2	»
Harina	4	12	0	2	10	»
Ginebra	37	50	1	5	9	Hectolitro (2)
Licores aromáticos	37	50	1	5	9	»
Maíz	2	25	0	1	6½	100 kilos
Nuez moscada	20	0	0	13	9½	»
Avena	2	60	0	1	8½	»
Pimienta	120	0	4	2	9	»
Ron	37	50	1	5	9	Hectolitro
Centeno	2	25	0	1	6½	100 kilos
Alcohol (puro)	37	50	1	5	9	Hectolitro
Azúcar (Antillas esp.)	33	50	1	3	1	100 kilos
Azúcar (de otros lugares)	82	25	2	16	9	»
Té	160	0	5	10	4	»
Tabaco (Habano)	50	0	1	14	5½	46 kilos
Tabaco (de otro)	25	0	0	17	2¾	»
Vainilla	20	0	0	13	9½	100 kilos
Trigo	3	0	0	2	0¾	»

(1) El cuadro anterior está pasado a libras esterlinas, a 29 pesetas la libra, un cambio medio correspondiente al año 1896. Si el cambio sube, se obtendrán más pesetas por una libra, entonces el coste en dinero inglés descenderá y viceversa.

(2) 100 kilos equivale a 2 quintales aproximadamente; y un hectolitro, a 22 galones.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Derechos de puerta en Santa Cruz

Artículos	Precios (1)					Por
	En moneda nacional		En libras esterlinas			
	Ptas.	Céntimos	Lib.	Chel.	Pen.	
Cebada (en grano).....	60	60	2	1	9½	100 kilos (2)
Cebada (molida)	40	40	1	7	11	»
Cervezas	2	0	0	1	4½	Hectolitro (2)
Pájaros	0	40	0	0	3½	1 kilo
Sidra	2	0	0	1	4½	Hectolitro
Garbanzos.....	2	24	0	1	6½	100 kilos
Carbón	0	50	0	0	4	»
Coque	0	20	0	0	1½	»
Pescado en conserva	0	8	0	0	0½	1 kilo
Harina de arroz.....	2	24	0	1	6½	100 kilos
Fruta en conserva	0	16	0	0	1	1 kilo
Carne salada.....	0	20	0	0	1½	»
Avena (en grano).....	0	40	0	0	3	100 kilos
Avena (molida)	0	60	0	0	4½	»
Aceite.....	0	20	0	0	1½	1 kilo
Arroz (molido).....	2	24	0	1	6½	100 kilos
Sal	0	9	0	0	0½	1 kilo
Jabón.....	0	14	0	0	1	»
Licores fuertes (3).....	1	10	0	0	9	Hectolitro
Estearina y parafina	31	40	1	1	9	100 kilos
Trigo y su harina.....	2	0	0	1	4½	»
Vino.....	12	50	0	8	7½	Hectolitro
Verduras (en conserva)..	0	12	0	0	1	1 kilo
Vinagre	2	80	0	1	8	Hectolitro

(1) El cuadro anterior está pasado a libras esterlinas, a 29 pesetas la libra, un cambio medio del año 1896. Si el cambio sube, se obtendrán más pesetas por cada libra, entonces el coste en dinero inglés descenderá y viceversa.
(2) 100 kilos equivale a 2 quintales aproximadamente, y un hectolitro a 22 galones.
(3) Por cada grado en 100 litros.

EXPORTACIONES A TENERIFE

Exportaciones principalmente agrícolas.—El estudio de las exportaciones de las islas es interesante y, como podemos ver, casi su totalidad corresponde a tomates, papas, plátanos y cochinilla, comercio este último que supera el de cualquier otro, según las siguientes estadísticas gubernamentales. La cochinilla representa 94.167 libras esterlinas; los tomates 64.525 libras; las papas, 49.502 libras; y los plátanos, 34.314 libras

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Principales exportaciones de Tenerife en 1895 (por orden de importancia)

Artículos		Cantidad	Con destino a					Valor estimado	
			Europa	Africa	América	Colonias españolas	Asia y Oceanía	Pesetas	Libras esterlinas
Tomates	Kilos	1.871.250	1.871.250	—	—	—	—	1.871.250	64.525
Papas	Kilos	1.435.550	1.150.250	50.550	138.450	65.950	30.350	1.435.550	49.502
Plátanos	Kilos	995.100	995.100	—	—	—	—	995.100	34.314
Cochinilla	Kilos	546.170	546.170	—	—	—	—	2.730.850	94.167
Cebollas	Kilos	249.100	90.500	37.000	65.000	56.600	—	249.100	8.590
Garbanzos	Kilos	226.400	—	—	—	226.400	—	226.400	7.807
Piedras para filtros	Kilos	131.500	12.300	—	43.900	75.300	—	13.150	453
Petróleo	Kilos	94.240	—	94.240	—	—	—	94.240	3.250
«Conservas» (*)	Kilos	85.030	80.350	—	1.230	3.450	—	425.150	14.660
Hierro viejo	Kilos	82.000	82.000	—	—	—	—	8.200	282
Queso	Kilos	76.000	—	—	5.450	2.150	—	15.200	524
Ajos	Kilos	61.400	13.950	—	—	—	—	61.400	2.117
Pieles	Kilos	47.530	47.530	—	—	—	—	237.650	8.195
Arroz	Kilos	24.200	—	24.200	—	—	—	12.100	417
Verduras secas	Kilos	23.500	—	—	—	23.500	—	18.800	648
Tabaco	Kilos	14.990	1.950	12.730	310	—	—	749.500	25.845
Almendras	Kilos	13.950	13.950	—	—	—	—	20.925	721
Pescado salado	Kilos	13.890	—	—	2.300	7.340	4.250	13.890	479
Frutos secos	Kilos	13.400	4.800	—	4.970	3.630	—	5.360	185
Trapos	Kilos	12.500	12.500	—	—	—	—	5.000	172
Cebada	Kilos	11.700	—	11.700	—	—	—	2.340	81
Gofio (Harina de trigo)	Kilos	9.470	—	—	—	9.470	—	7.576	261
Hojas de Laurel	Kilos	7.330	—	—	—	7.330	—	7.330	252
Vino y licores fuertes	Litros	202.500	—	185.000	—	—	17.500	202.500	6.983
Ron (Canario)	Litros	154.350	—	150.450	—	—	3.900	231.525	7.984
Vino corriente	Litros	644.900	12.560	10.350	556.650	65.340	—	967.350	33.357

Nota.— 1.000 kilos equivale a 1 tonelada aproximadamente.

(*) Atún enlatado (pescado) de la Gomera.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

esterlinas. El tabaco, cuyas cifras alcanzan las 25.845 libras esterlinas, no se cultiva aquí (sólo en casos excepcionales), sino que se importa de Cuba, tabaco en rama principalmente, y la mayoría se destina a la fabricación de puros. El valor del vino exportado es de 33.357 libras esterlinas y el del ron de 14.967 libras esterlinas.

En el cuadro anexo (véase página 423) se muestran las regiones que se reparten el destino de la totalidad de las exportaciones.

Como dijimos anteriormente, la agricultura y vinicultura las trataremos en un informe independiente, por lo que no entro en detalles sobre estos temas aquí.

Ingresos por impuestos territoriales:

Año	Moneda nacional		El equivalente aproximado de las dos
	Tenerife	Gran Canaria	
	Pesetas	Pesetas	(£)
1893-94	951.597	810.102	61.800
1894-95	925.656	692.007	54.860
1895-96	940.278	882.245	62.846

Ingresos del Gobierno: comparación entre Tenerife y Gran Canaria.—Es interesante hacer una comparación, como la que sigue a continuación, de los ingresos gubernamentales en las dos islas:

Ingresos por licencias industriales y otros

Año	Moneda nacional		El equivalente aproximado de las dos
	Tenerife	Gran Canaria	
	Pesetas	Pesetas	(£)
1893-94	133.929	163.307	1.080
1894-95	140.398	174.952	—
1895-96	137.595	208.889	11.948

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Ingresos por derechos arancelarios especiales sobre bebidas alcohólicas fuertes y productos alimenticios (*):

Año	Moneda nacional		El equivalente aproximado de las dos
	Tenerife	Gran Canaria	
	Pesetas	Pesetas	(£)
1892-93	153.401	96.229	8.700
1893-94	94.061	91.053	10.690
1895-96	134.293	165.686	10.344

(*) Todas las importaciones que están sujetas a impuestos.

Transacciones del Banco de España.—Con respecto a la banca, la información siguiente es la única disponible.

Ingresos por impuestos todavía recaudados en «puertos francos»:

Año	Moneda nacional		El equivalente aproximado de las dos
	Tenerife	Gran Canaria	
	Pesetas	Pesetas	(£)
1892	147.314	135.476	9.751
1893	148.984	141.439	9.975
1894	145.590	199.886	11.711
1895	153.888	175.584	11.361

Transacciones del Banco de España:

Año	Moneda nacional (pesetas)	
	Tenerife	Gran Canaria
1893	31.571	17.806
1894	23.742	12.962
1895	28.353	6.034

Nota.—25 pesetas de paridad por una libra.

Las pérdidas del Banco de España en Las Palmas se deben a las pequeñas operaciones realizadas en el mismo, tales como descuentos, etc. En Tenerife realizan buenos negocios con ellos y, de hecho, constituye la principal fuente de beneficios, pues las letras de cambio en Londres o París no se emiten ni se adquieren como se hacia antiguamente.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

PARTE III: TRAFICO MARITIMO

Embarques.—Prácticamente todos los barcos pasan bien por el Puerto de Santa Cruz (en Tenerife) o por el Puerto de la Luz de Las Palmas (en Gran Canaria). Excepto los veleros y los vapores interinsulares, son excepcionales los casos de barcos que prefieren los puertos pequeños de las otras islas. La rivalidad entre ambos lugares ha sido muy grande durante los últimos años, debido al progreso comercial de Las Palmas.

No cabe duda de que en Gran Canaria hay mucho más tráfico marítimo que en Tenerife, como se ve en el cuadro (véase pág. 427).

Con respecto a Santa Cruz, Las Palmas triplicó su tonelaje.—Al hacer una comparación del tráfico marítimo de los dos puertos, comprobamos que Gran Canaria registró en 1895 aproximadamente el triple de tonelaje y más del doble de barcos. Pero, por otra parte, Tenerife presenta un incremento considerable y Gran Canaria un descenso, si lo comparamos con 1894.

El número total de barcos en Tenerife, 901; y de tonelaje, 1.383.827.—Ahora estudiaremos los puertos de Santa Cruz y de Las Palmas de forma independiente.

El número total de barcos que procedentes del extranjero llegaron a Santa Cruz durante 1895 fue 901, de los que sólo 39 eran veleros. De estos últimos, ninguno era británico, y la mayoría procedía de la costa africana y de España. Durante 1895, este tráfico representa un tonelaje total de 1.383.827 toneladas, de las que 828.600 corresponden a barcos británicos.

Además del tráfico anterior, no hay que olvidar el interinsular de pequeños vapores y veleros. De estos últimos, 165 entraron en Santa Cruz (tratándose principalmente de barcos cuya ruta era de ida y vuelta a Gran Canaria), y 586 goletas procedían del resto de las islas (en total, un tonelaje de 137.806), que no se incluyen en el cuadro del tráfico marítimo extranjero durante los años mencionados.

La cuestión que merece especial mención es el descenso progresivo del número total de barcos así como el de tonelaje de las flotas extranjeras en este puerto, aunque los registros de la flota italiana se han incrementado.

Incremento del tráfico de buques británicos en Tenerife entre 1875 y 1895.—El cuadro siguiente (véase pág. 429) ha sido diseñado cuidadosamente para demostrar el incremento lento pero notable de la flota británica en la isla, lo que, en gran medida, se debe a su creciente importancia para la navegación comercial por su condición de estación carbonera.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Comparación del tráfico marítimo en los años 1894 y 1895

Nacionalidad	Santa Cruz				Las Palmas				Total para las Islas Canarias			
	1895		1894		1895		1894		1895		1894	
	N.° de barcos	Toneladas	N.° de barcos	Toneladas	N.° de barcos	Toneladas	N.° de barcos	Toneladas	N.° de barcos	Toneladas	N.° de barcos	Toneladas
Británica	452	828.600	362	642.330	1.074	2.465.077	1.138	2.754.497	1.526	3.293.677	1.500	3.396.827
Extranjera	449(1)	555.227	452	599.846	909(1)	727.862	806	1.139.533	1.358	1.283.089	1.258	1.739.379
Francesa	144	171.796	134	185.578	84	116.305	99	218.819	228	288.101	233	404.397
Alemana	139	227.946	149	288.534	197	305.646	177	395.842	336	533.592	326	634.376
Española	120(2)	107.528	122	133.199	452(2)	92.159	387	120.090	572	199.687	509	253.289

(1) Excluidos los barcos interinsulares.

(2) Estimada, una vez reducidas 2/3 partes del total de barcos españoles como de cabotaje (interinsular), que es la proporción en Tenerife.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Resultados del tráfico de buques extranjeros que arribaron a Santa Cruz de Tenerife en los años 1890-95 (a excepción de los británicos)

Años	Total de las naciones extranjeras		Alemania		Francia		España*		Italia		América		Noruega		Portugal	
	N.º de barcos	Ton.	N.º de barcos	Ton.	N.º de barcos	Ton.	N.º de barcos	Ton.	N.º de barcos	Ton.	N.º de barcos	Ton.	N.º de barcos	Ton.	N.º de barcos	Ton.
1890	463	637.834	133	204.812	165	273.298	127	138.956	9	12.952	3	466	9	3.405	11	2.196
1891	495	660.609	141	200.618	167	274.698	135	143.693	19	25.659	5	1.699	4	5.452	19	3.208
1892	475	581.873	144	188.929	165	235.005	125	123.082	15	21.820	5	1.615	5	3.032	12	5.771
1893	484	650.079	176	261.752	134	231.493	114	122.204	17	22.107	5	1.465	6	5.455	8	3.165
1894	452	599.846	149	238.534	134	185.578	122	133.199	30	35.631	6	1.558	6	4.064	3	691
1895	449	555.227	139	227.946	144	171.796	120	107.528	26	35.582	7	2.066	?	?	?	?

* Se excluye todo el tráfico interinsular.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Cuadro que muestra el incremento del tráfico de buques británicos en Tenerife durante los últimos 20 años

Año	Comercio directo con Inglaterra y las Colonias			Comercio Indirecto			Totales del comercio británico		
	N.° de barcos	Tonelaje	N.° de Tripul.	N.° de barcos	Tonelaje	N.° de Tripul.	N.° de barcos	Tonelaje	N.° de Tripul.
1875	148	113.661	5.286	7	9.419	356	155	123.080	5.642
1880	160	145.720	5.390	13	12.679	441	173	158.399	5.831
1885	179	251.730	8.403	34	28.748	908	213	280.478	9.311
1886	143	203.605	6.387	106	114.854	3.823	249	318.459	10.210
1887	200	346.063	10.908	47	49.205	1.389	247	395.268	12.297
1888	262	397.040	10.727	49	47.467	1.312	311	444.507	12.039
1889	312	504.452	15.246	43	46.152	1.207	355	550.604	16.453
1890	337	550.971	18.461	19	25.029	673	356	576.000	19.134
1891	331	582.925	18.601	10	11.539	250	341	594.464	18.851
1892	326	590.348	18.769	42	42.069	1.161	368	632.417	19.930
1893	302	569.517	17.032	50	60.136	1.591	352	629.653	18.623
1894	303	567.111	16.971	59	75.219	1.884	362	642.330	18.855
1895	385	739.537	21.888	67	89.063	2.154	452	828.600	24.042

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Aumento importante del tráfico de buques británicos, especialmente en 1895.—El tonelaje de barcos británicos que hacen escala en este puerto se ha incrementado casi siete veces desde 1875 a 1895; de 123.080 toneladas en 1875 ha pasado a 828.600 en 1895. Durante ese mismo período de tiempo, el número de barcos se ha triplicado. Sin embargo, el aumento más sorprendente tuvo lugar el año pasado, ahora en revisión, principalmente motivado por un incremento de 90 barcos y de 186.270 toneladas por encima del año anterior.

Muchos barcos de vapor prefieren surtirse de carbón en las Islas Canarias antes que en San Vincente, en las islas de Cabo Verde, a 800 millas hacia el sur.

Incremento de los embarques británicos en Tenerife y descenso en Gran Canaria.—En el apéndice número 1 adjuntamos un cuadro detallado del tráfico de buques británicos durante 1895, en el que se indican los países con los que los barcos comercializaban.

Tráfico de buques no británicos en Gran Canaria.—Con respecto a la flota británica en Gran Canaria, los resultados correspondientes a los años 1895 y 1894 los presentamos en el apéndice número 2.

La flota británica en Gran Canaria durante 1895 presenta un descenso de 64 barcos y 289.420 toneladas con respecto a 1894. Esto se ha atribuido a dos causas principalmente: la cuarentena impuesta a Sudamérica y el hecho de que los barcos hayan aumentado de tamaño, lo que les permite transportar más carbón, disminuyendo con ello las escalas de los barcos con este propósito. Con respecto a otras flotas extranjeras en Gran Canaria, la alemana presenta un incremento de 20 barcos, con respecto a 1894, pero un descenso de 90.196 toneladas. El número de barcos noruegos (en su mayoría pertenecientes a empresas inglesas) casi se duplicó, y lo mismo ocurrió con su tonelaje.

Porcentajes generales del tráfico de buques en Gran Canaria.—Al considerar el descenso total del tráfico marítimo de 1895 con respecto a 1894, de las 756.961 toneladas (aunque el número de barcos aumentó de 2.718 a 2.887), la proporción o el porcentaje del total de toneladas que correspondió a Gran Bretaña fue ligeramente superior en 1895. Tanto Noruega como Alemania presentan un incremento.

PARTE IV: INFORME DEL VICECONSUL FERGUSON SOBRE EL COMERCIO EN GRAN CANARIA DURANTE 1895

Comercio: Ultimas estadísticas.—Debido a que las estadísticas de las importaciones y exportaciones de 1895 no están aún disponibles, espero

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

enviárselas en un informe complementario a finales de año; y en el presente me limitaré a presentarle una comparación entre los años 1893 y 1894, para los que adjunto, en forma de tablas o cuadros, las estadísticas que he podido conseguir, de total fiabilidad. (Véase apéndices números 3 y 4).

Total de importaciones.—El valor total de las mercancías importadas en Gran Canaria durante 1894 superó al de 1893 en 2.179.622 pesetas (87.185 libras esterlinas), incluyendo el carbón, cantidad ésta que se ha incrementado considerablemente.

Más de la mitad de las importaciones, que ascienden a 11.862.635 pesetas (474.505 libras esterlinas), proceden de Inglaterra, representando una cantidad de 6.244.911 pesetas (249.796 libras esterlinas). El segundo lugar en orden de importancia lo ocupan España, con 1.155.950 pesetas (46.238 libras esterlinas), y Alemania, con 1.074.569 pesetas (42.982 libras esterlinas), seguido de Marruecos con 762.414 pesetas (30.496 libras esterlinas) y Francia con 610.948 pesetas (24.438 libras esterlinas).

Incremento del comercio alemán y francés.—El incremento más destacado de todos ha sido el de Alemania, que pasó de 440.090 pesetas (17.603 libras esterlinas) en 1893, a 1.074.569 pesetas (42.982 libras esterlinas) en 1894, llegando casi a triplicar la cantidad del año anterior. Francia también ha presentado un incremento de más de la mitad, de 401.122 pesetas (16.044 libras esterlinas) a 610.948 pesetas (24.438 libras esterlinas). Y Gran Bretaña pasó de 6.075.290 pesetas (243.011 libras esterlinas) a 6.244.911 pesetas (249.796 libras esterlinas), lo que supone un incremento de 169.621 pesetas (6.785 libras esterlinas).

Probable descenso del comercio británico.—El insignificante incremento de las cifras de Gran Bretaña se puede considerar como un descenso en el comercio exterior, puesto que sólo el aumento de la cantidad de carbón importada con respecto a 1893 supera el incremento total.

Otros países.—El progreso comercial con Marruecos se ha visto en parte favorecido por las nuevas líneas de vapores así como por la pérdida parcial de cosechas de granos de algunos distritos, lo que brindó la oportunidad de introducir con éxito maíz, guisantes, judías y otros productos marroquíes.

La mejoría de las relaciones comerciales con Argentina y Uruguay se debe, en gran medida, a la misma causa; las cifras combinadas de estas dos repúblicas sudamericanas presentan un incremento en 1894 sobre 1893 de 264.549 pesetas (10.581 libras esterlinas).

El gran progreso uruguayo se debe principalmente a que se han esta-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

blecido aquí dos casas comerciales recientemente retiradas de aquella República, y al hecho de que existan buenas relaciones comerciales entre los dos países. Los porcentajes anexos a las tablas se considerarán de interés, ya que muestran las fluctuaciones de las relaciones comerciales entre este puerto y otros lugares en el extranjero.

Caída de las importaciones británicas.—Se comprobará una caída de las importaciones británicas de un 9,9 por 100 con respecto al total de las importaciones, y de las de Estados Unidos de América de un 2,8 por ciento. La importaciones de Alemania han aumentado un 4,5 por ciento; las de Marruecos, un 2,7 por ciento, y las de España, un 1,7 por ciento.

Motivo del incremento del comercio con España.—El progreso de España se debe casi totalmente al alto índice del cambio de oro que se ha mantenido constante a lo largo del año y que ha permitido a España, que acepta pagos en divisas de plata, competir favorablemente con los países extranjeros. Si se pudieran obtener las cifras excluyendo las correspondientes al carbón, inmediatamente se apreciaría una caída proporcional muchísimo mayor de las importaciones británicas, y obtendríamos como resultado, forzosamente, un evidente aumento proporcional muchísimo mayor de las cifras alemanas y francesas.

Comercio de exportación.—De un estudio exhaustivo de los cuadros adjuntos, deducimos que el volumen del comercio de exportación de este puerto se mantiene muy parecido a como lo estuvo en 1893, mientras que, al mismo tiempo, el comercio de importación ha aumentado enormemente. Sin embargo, estas cifras no son del todo exactas ya que si, por un lado, se incluye la cantidad de carbón importada a lo largo del año, por otro, no se menciona para nada la cantidad exportada, siendo insignificante la pequeña cantidad utilizada en la isla para la producción de energía. El balance de las importaciones y exportaciones estimo que es, de hecho, favorable para la isla o, de no ser así, al menos está muy equilibrado.

Posible valor de las importaciones de carbón.—De las importaciones de Gran Bretaña, 6.244.911 pesetas (249.796 libras esterlinas), puede asumirse con toda fiabilidad, aunque carezcamos de estadísticas, que el carbón representa al menos 4.000.000 pesetas, y que esta misma cantidad la podríamos sumar sin peligro alguno a las exportaciones de la isla.

Al tiempo que tratamos el volumen comercial, también podemos hacer referencia al tema de los créditos entre comerciantes.

Estado de los créditos.—Me atrevo a decir que las cuentas a crédito en la isla no son tan seguras como lo fueron en otros tiempos, como con-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

secuencia de un gran número de casas comerciales que envían representantes aquí, contribuyendo a un incremento de existencias en las tiendas pequeñas, en demasiados casos por una falta de previsión, pues no guardan relación con las ventas realizadas. Como resultado, los comerciantes, escasos de liquidez, han tenido que liquidar existencias, con grandes pérdidas, para poder saldar las deudas a su vencimiento. Pero como siguen comprando más todo lo que pueden, a cada casa comercial que abre, sus deudas siguen aumentando, y esto siempre termina antes o después en la quiebra, a la que hasta la mayor de las casas comerciales se ve abocada ya que, como los acreedores aceptan inmediatamente de 5 a 10 chelines por una libra, las existencias se venderán con descuentos y, por tanto, todo el legítimo y solvente comercio queda paralizado por el momento.

Los mayoristas de la zona tienen la ventaja de cubrir sus cuentas, respaldados por un conocimiento profundo de la situación de cada uno; y, en muchos casos, están protegidos con documentos de créditos hipotecarios que les aseguran el capital y los intereses acumulados, dejando al margen al extranjero y al confiado exportador.

Mercado sobreabastecido. Beneficios.—El mercado está sobreabastecido de la mayoría de los artículos, especialmente de tejidos británicos y de artículos alemanes. En los distritos más pobres casi cada vivienda cuenta con un cuarto destinado a una tienda que las mujeres atienden mientras los hombres se ganan la vida de cualquier otra forma. Todas compran al por mayor los artículos y los revenden a sus vecinos a un precio con tales beneficios que asombraría a la más grande de las cooperativas en Inglaterra. La yarda de los artículos de Manchester está valorada en un precio que oscila entre los 3 y 4 peniques, y al venderlos al detalle en estas pequeñas tiendas normalmente retienen un beneficio de un cuarto a medio penique por yarda. Esto quiere decir que bajan las existencias y las desenrollan para mostrarlas al cliente; el resultado es que obtienen una venta de 5 a 6 yardas con un beneficio de 1 penique y medio. Hay cientos de tiendas de este tipo que, con certeza, no consiguen un beneficio bruto diario superior a 2 o 3 chelines, por lo que permanecen abiertas desde las 7 de la mañana hasta las 9 de la noche. Pero como este negocio lo llevan las mujeres en los ratos libres de sus tareas domésticas, lo consideran totalmente rentable.

Incluso hay varias grandes casas nativas que se conforman con un beneficio tan pequeño, lo que significa una vida casi imposible de llevar por otros que no vivan de una forma muy austera, como es habitual en el español.

En muchos casos adquirieron las existencias con el dinero que hicie-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ron durante el auge de la cochinilla, y continúan viviendo de él en lugar de hacerlo de los beneficios de su comercio.

Pesos y medidas. Inconvenientes del sistema inglés.—En mi opinión, la importación de artículos fabricados en Gran Bretaña se incrementaría si los fabricantes británicos tuvieran un contacto más directo con los compradores de aquí. Para este fin, las muestras de artículos enviadas al extranjero no deberían venir medidas en yardas inglesas, sino en «varas» o metros (la vara equivale a 33 pulgadas inglesas), y la cotización deberían presentarla en pesetas y en céntimos, pues les resulta muy confuso a los pequeños comerciantes de aquí estudiarse los cambios y convertir las medidas inglesas a las suyas de forma correcta. Los artículos franceses y alemanes se miden por metros, y se venden en francos o en pesetas. La mayoría de estas casas comerciales marcan sus precios aquí, una vez entregados en el muelle. A los fabricantes ingleses hacer esto no les supone ninguna molestia ya que, además, tienen la oportunidad de ajustar los fletes adecuadamente por tonelada cúbica, así como el transporte en el interior de Inglaterra y los costes por tonelada de peso, mientras que el comprador de aquí no puede calcular de manera muy exacta todos estos gastos a partir de unas muestras microscópicas que son las que suelen distribuir, o a partir de un catálogo. Por consiguiente, son muchos los casos en que adquiere un pedido de artículos con la idea de que el precio será atractivo para posteriormente descubrir que ha cometido un grave error de cálculo viéndose obligado, pues, a vender sus productos con pérdidas, o a tener que contemplarlos frente a él en las estanterías durante muchos meses, o si perdió la oportunidad, durante los años venideros.

Ventajas de comercializar con empresas alemanas y otras empresas extranjeras.—Son tantas las veces que los comerciantes han cometido estos errores que se ven obligados, por su desconocimiento del volumen, pesos y costes exactos de los artículos, a permitir márgenes excesivos a la hora de calcular el precio límite que se pone a uno u otro artículo con la finalidad de que, al venderlo, puedan sacarle un beneficio. Ni con los pedidos franceses ni con los alemanes se ve el comprador en la necesidad de luchar contra esta dificultad. Los comerciantes alemanes casi siempre marcan el precio de los artículos con todos los gastos incluidos embarcados en Hamburgo, Bremen o Rotterdam, y los franceses en el Havre, Burdeos o Marsella, o incluso puestos en muelle aquí, sin gastos. Y normalmente las muestras indican el peso y la medida de lo embalado, y el coste del embalaje en otros casos. Además de esto, la correspondencia con Francia y Alemania siempre la envían en español, costumbre ésta

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

seguida por las compañías extranjeras establecidas en Gran Bretaña, en perjuicio de las compañías británicas, a las que parece encantarles evitar todo aquel medio que facilite el negocio. Por estas razones, gran parte de la aportación del comercio europeo a las islas se está desviando hacia el continente.

Artículos alemanes.—Sin duda alguna, hay una gran tendencia por parte del fabricante alemán a satisfacer las necesidades del mercado. Ofrecen un abastecimiento más constante de las novedades de la moda a bajos precios, y muestran una gran habilidad en la imitación del aspecto y la presentación de los productos de primera clase con materiales inferiores. Promueven sus negocios mediante un gran número de viajantes comerciales que hablan la lengua del país y que conocen los sistemas monetarios (actual y legal), de pesos y medidas de España. Estos viajantes visitan con muestras a todos los compradores, aumentando o disminuyendo los créditos, dependiendo de los altibajos de la actividad comercial. Dichas ventajas, emparejadas con créditos de 6 a 12 meses, que un detallista pide para dar salida a sus productos, inducen a los compradores a hacer sus pedidos a Alemania, aun reconociendo que el valor intrínseco del artículo es inferior al correspondiente artículo de fabricación británica, pero éste no le es presentado con el mismo estilo o con tanta insistencia.

Maneras de fomentar el comercio británico: propuesta de un salón de muestras en Las Palmas.—Una buena forma de fomentar el comercio británico aquí, y de gran utilidad para el comercio con Africa, con las repúblicas sudamericanas y con las Antillas españolas, podría ser que se pudiera establecer algún tipo de exposición permanente o de salón de muestras, de fabricantes británicos en este puerto, con los artículos dotados de sus correspondientes precios FOB («Free on board»), en los puertos ingleses, con su respectivo volumen y peso, y los plazos bien señalados o mejor aún, con el precio puesto en los puertos de Canarias, la costa occidental de Africa, Ciudad del Cabo, Natal, las Antillas Españolas y los de Brasil, Montevideo, La Plata, Valparaíso, Iquique, Lima, etc. Casi todos los compradores, de regreso a sus países natales (Gran Bretaña, Alemania, Francia, España e Italia), tienen marcado en su ruta pasar por aquí. Los fabricantes británicos tendrían la oportunidad, por tanto, de ser los primeros en presentar sus diversos artículos y la ventaja de hacer retener los nombres de los mismos a sus compradores desde el momento en que viajan hacia Europa con el propósito de comprar productos. Dispondría, pues, de un representante que hablara las lenguas de estos países en su propósito de estar al acecho del negocio y estarían in-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

formados de los movimientos de estos compradores, así como de sus residencias durante sus visitas a Europa, con el fin de ejercer la presión necesaria para que los pedidos sean llevados hacia el mercado británico. El ya mencionado salón de exposición de muestras sería un experimento interesante para las Cámaras de Comercio del Reino Unido, las cuales se mantendrían al corriente de las necesidades de estos compradores, una vez de regreso a sus hogares, para que puedan poner a éstos en contacto con sus miembros.

Ventajas geográficas de poner un salón de muestras en Gran Canarias.—Si observamos la situación geográfica de Las Palmas en el mapa del Atlántico enseguida comprobaremos que se encuentra en la ruta de todos los barcos en tránsito desde el norte y el sur de Europa hacia las costas de Africa y Sudamérica, así como de los barcos que emplean esta ruta marítima procedentes de o con destino a Australia y Nueva Zelanda. Es una lástima que no se haya acordado nada con el fin de reforzar más los vínculos entre los fabricantes y los consumidores extranjeros, pues son muy raras las ocasiones en que el fabricante pone a disposición del consumidor el artículo que ha producido. El agente comisionista o el intermediario, que escribe toda la correspondencia en la lengua del consumidor, envía sus pedidos indiferentemente a Alemania, Francia o a cualquier otro lugar, allí donde pueda obtener mayores beneficios para sí mismo. Sus intereses y los del fabricante británico son tan totalmente opuestos, que a menudo sucede que las muestras británicas que les envían con un límite se difunden por todo el continente antes de que lleguen al fabricante interior; mientras, las muestras de los fabricantes británicos enviadas a las casas de representación, en las que es al agente comisionista a quien toca pagar el transporte hasta sus clientes, encuentran un lugar idóneo en la papelera del intermediario o, si algunas se adecúan a su comercio, son transportadas a Alemania, Francia, Bélgica, y algunas veces a Cataluña, con el fin de averiguar si se puede producir un artículo parecido a un coste inferior. Estamos, por tanto, ante una situación en la que se desaprovechan la mano de obra, la creatividad y las nociones del fabricante británico experimentado, sin que ni siquiera sus ideas lleguen a las personas a las que iban dirigidas.

Sería muy interesante que las Cámaras de Comercio de Inglaterra adoptaran esta medida y buscaran un salón de exposición de muestras en este tipo de lugares, donde los intereses de los comerciantes británicos están siendo socavados por la competencia extranjera, con un funcionario (pagado con un salario a comisión módica y responsable directamente de las Cámaras de Comercio interiores) que se encargue de

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

promocionar los artículos británicos entre los compradores, y de recoger pedidos para los miembros de las Cámaras contribuyentes y a quien se les prohibiría comercializar por cuenta propia. Presiento que, entonces, se daría un importante empuje a los comerciantes en el extranjero, pues nuestros fabricantes interiores, mantenidos en contacto y provistos de las muestras de estos artículos, al estar compitiendo con ellos, podrían evitar el fraude y la falsificación de marcas comerciales, que por regla general resulta de interés para el comerciante extranjero, el agente comisionista o el intermediario hacer la vista gorda e incentivarlo.

El alojamiento para esta exposición de muestras no sería difícil de conseguir.

Derechos arancelarios y de puerta.—Para ayudar a los fabricantes de casa a intentar probar el efecto de adoptar un sistema de cotizaciones como el que he indicado, adjunto una nota con los recargos corrientes que hay en este puerto. La descarga del buque, de a bordo hasta el muelle, es del 10 por ciento sobre el flete; el transporte a la ciudad desde el puerto es de 1 peseta y 88 céntimos por cada 1.000 libras de peso; los derechos de puerto, la décima parte por ciento de su valor, y el almacenaje, en torno a los 2 chelines por pie cuadrado de espacio útil.

Derechos de importación que pagan los artículos a su entrada:

Artículos	Impuestos		Por cada	Observaciones
	Ptas.	Céntimos		
Azúcar	82	25	100 kilos	
Pescado salado	6	0	»	»
Cacao (puntas)	45	0	»	
Cacao (molido)	65	0	»	
Café	60	0	»	De colonias españolas
Café	80	0	»	Extranjero
Café	140	0	»	Molido o mezclado con achicoria
Canela (de Ceilán)	160	0	»	
Cassia	100	0	»	
Clavo	70	0	»	
Nuez Moscada	20	0	»	
Nuez Moscada (molida)	40	0	»	
Pimienta	120	0	»	
Té	160	0	»	
Vainilla	20	0	»	
Chocolate	70	0	»	Azucarado
Licores fuertes y aromáticos	37	50	100 litros	

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos	Impuestos		Por cada	Observaciones
	Ptas.	Céntimos		
Maíz	2	25	100 kilos	
Trigo	3	0	»	
Cebada	2	25	»	
Avena	2	60	»	
Centeno	2	25	»	
Harina	4	50	»	
Tabaco	25	0	46 kilos	Virginia, en rama
Tabaco	50	0	»	Habano
Puros	100	0	»	Habanos

Estos son los únicos artículos que están sujetos a derechos arancelarios a su entrada en el puerto; sin embargo, hay un derecho de «fielato» que no tiene por qué entrar nunca a formar parte de las cotizaciones de las empresas que pretenden hacer negocio aquí, ya que no es pagadero sino a su consumo. Será un placer proporcionar más información sobre este tema a los fabricantes que la puedan necesitar.

Derechos de puerta

Artículos	Impuestos		
	Ptas.	*Céntimos*	
Ternera	0	118	Por kilo
Ternera asada	0	20	»
Cerdo	0	20	»
Cerdo asado	0	30	»
Manteca de cerdo	0	20	»
Aceites	0	20	»
Licores fuertes	0	90	Por grado en 100 litros
Licores aromáticos	0	60	Por litro
Vinos	12	50	Por 100 litros
Vinagre	2	80	»
Cerveza, sidra	2	0	»
Arroz, guisantes	2	24	Por 100 kilos
Trigo	2	0	»
Almidón	2	0	»
Pan, galletas, alimentos	0	60	»
Cebada, avena, centeno y maíz	0	60	»
Otros granos y harinas	0	40	»
Pescado	0	4	Por kilo
Pescado en conserva	0	8	»
Jabón	0	14	»

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos	Impuestos		
	Ptas.	Céntimos	
Carbón vegetal	0	50	Por 100 kilos
Sal, común	0	9	Por kilo
Pájaros pequeños y conejos	0	5	Por uno
Pavos y gansos	0	50	»
Aves y patos	0	25	»
Cera	25	0	Por 100 kilos
Estearina y parafina	20	0	»
Mantequilla	0	20	Por kilo
Miel y melaza	0	10	»
Frutos secos	2	0	Por 100 kilos
Carbón	2	0	Por 1.000 kilos
Leña	0	75	Por 100 kilos
Paja	0	50	»

Aguas minerales.—Hay varias fuentes minerales en la isla, cuya agua, si se recoge y embotella adecuadamente, supondría una importante fuente de ingresos. Pero las dimensiones que este comercio ha alcanzado son tan grandes en el continente que resultaría inútil intentar su desarrollo a cualquier compañía que no sea capitalista o sociedades anónimas, ya que los gastos de publicidad de los mismos y su puesta en el mercado son inmensos.

De estas fuentes, la principal es la de «Firgas», cuyo análisis iguala o supera el de cualquiera de las aguas del continente, y su uso habitual no es tan amenazador como el de muchas de aquellas, mientras su sabor agradable, así como su efervescencia natural, la han hecho muy popular entre los turistas. Se toma sola o mezclada con alcohol. No cabe duda de que, en este sentido, supone una interesante fuente de ingresos, ya que la mayoría de estas aguas se consumen en los Estados Unidos de América, por cuyos puertos pasan en lastre un importante número de barcos que desestiban carbón en las estaciones carboneras del Puerto de la Luz, y que estarían encantados de ofrecer fletes a bajo precio a cambio de un comercio nuevo y constante, lo que representaría un abaratamiento de los gastos del viaje de ida y vuelta para los propietarios de los barcos.

Las comunicaciones con el extranjero.—Las comunicaciones con el extranjero han mejorado muchísimo durante los últimos años, especialmente en lo que se refiere al tamaño y a la comodidad de los vapores que hacen escala aquí. De disponer de más capacidad en hoteles de primera clase, así como de barcos correos mayores, con destino al Cabo,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Sudamérica y Nueva Zelanda, que hicieran escala aquí con más frecuencia, obtendríamos un incremento de turistas. Como prueba de esto, las ventajas ofrecidas por los vapores de la *North German Lloyd* que navegan entre este lugar y Southampton han sido muy apreciadas, y con ello su disponibilidad de alojamiento para los puertos intermediarios ha quedado cubierta. La gran necesidad en este lugar es lograr unas comunicaciones más rápidas y constantes con Inglaterra en barcos de primera clase, con alojamiento y servicios de comidas con apropiados al transporte de enfermos. Los mayores elogios han sido para los servicios que presta la *North German Lloyd,* y sería conveniente que algunas de nuestras líneas inglesas de primera clase que pueden competir con el departamento de abastecimiento de comidas de esta compañía, especialmente las que pasan por Southampton, firmaran acuerdos mediante los cuales se comprometan a viajar más rápido y ofrecer un buen servicio semanal a este puerto durante los meses de noviembre, diciembre y enero, en viaje de salida, para regresar en marzo, abril y mayo. Cualquier compañía que en cuatro días se comprometa a ir o venir hacia o desde Southampon y Canarias estaría muy bien apoyada. Las únicas dificultades que se plantean para estos barcos de primera clase que recalan aquí rumbo a su país son las viejas normas de cuarentena; aunque los barcos se despachan inmediatamente y son revisados por las autoridades sanitarias del puerto a petición del agente a cualquier hora del día o de la noche, las normas del puerto, desafortunadamente, siguen prohibiendo que los barcos se abastezcan de carbón si están en cuarentena. Cuando esta restricción desaparezca, que se espera que sea pronto, como ha sucedido en casi todas las demás estaciones carboneras del mundo, puede que se consiga un aumento importante del comercio de pasajeros y del número de barcos correos que hacen escala aquí, ya que muchas son las pérdidas y los gastos que esta reliquia de otros tiempos acarrea, cuando la ciencia moderna no tenía más recurso para comprobar la extensión de la enfermedad que el del aislamiento, lo que actualmente obstaculiza esta rama del comercio.

Es bastante extraño y penoso que una ciudad que ha mostrado por sí misma, y de diversas formas, ser avanzada y dinámica, interfiera de manera negativa, como actualmente lo hace, a la prosperidad de su puerto haciendo hincapié en las limitaciones innecesarias en perjuicio de su tráfico marítimo.

Ventajas del puerto de Las Palmas, Puerto de la Luz.—La gran ventaja del puerto de Gran Canaria sobre sus competidores está en el hecho de que los barcos pueden acercarse sin temor hasta el interior del refugio

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

del largo y consistente rompeolas, que rodea los límites de su puerto interior, así como en el agua y en las verduras de primera calidad que se pueden conseguir. Cuando el nuevo sistema de boyas entre en vigor (para cuya financiación se está ahora votando), entonces el puerto podrá acoger a un número de barcos muy superior al que puede acoger cómodamente hoy por hoy, aunque no es de extrañar que incluso ahora veamos en la parte interior del puerto hasta 14 ó 15 vapores fondeados, y de media a una docena más de ellos abasteciéndose de carbón afuera, bajo el refugio de La Isleta.

Nuevas industrias: Trabajos de reparación naval.—Durante los últimos años se han establecido varias industrias nuevas. En el Puerto de la Luz se están realizando trabajos de ingeniería y de reparación naval con resultados satisfactorios, mientras que en la ciudad de Las Palmas hay dos astilleros, con las últimas novedades en maquinaria y bajo una inteligente dirección. Los propietarios de ambos artilleros han trabajado en talleres de ingeniería inglesa, con unos resultados también muy satisfactorios.

Una compañía de agua gaseosa ha hecho un buen negocio, tanto para tierra como para los barcos de paso, a los que les resultará mucho más económico comprar sus provisiones aquí que traerlas desde Inglaterra. Asimismo, un importante negocio se está llevando a cabo con la costa occidental de Africa.

Compañía de refrigeración de alimentos.—Existe actualmente una compañía muy buena de refrigeración, capaz de almacenar carne, pescado y carne de ave, lo que supone un incentivo más para que los barcos de pasajeros hagan escala en este puerto, donde pueden reponer sus cámaras de frío con hielo natural o artificial. Se ha proyectado un nuevo molino a vapor para «gofio» (trigo o maíz molido), resultando una nueva salida la aplicación del vapor para la molienda del gofio (el alimento básico de la clase trabajadora). Recientemente, también se ha intentado producir un alimento de la harina de los plátanos secados, pero hasta la fecha no he tenido conocimiento de que su venta haya sido un éxito.

Nueva compañía carbonera y barcazas para el abastecimiento de carbón.—Una nueva compañía carbonera ha empezado sus operaciones y se suma a los diversos recursos carboneros del lugar; sus edificios tienen una capacidad para alojar más de 20.000 toneladas de carbón aparte del almacenaje para mercancías. Se está levantando en tierra y en la nave de carbón una fábrica para la producción de luz eléctrica, que están equipando con tornos de vapor y con transportadoras, y que promete ser de gran ayuda para cargar carbón a bordo de los vapores en cuarentena y

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

para las entregas nocturnas. Esta empresa, cuyo capital ha sido suscrito en Inglaterra, ha construido (bajo la supervisión de trabajadores británicos) varias barcazas de madera de 250 toneladas de capacidad, todas ellas basadas en el modelo de la barcaza del Támesis, creando con ello un nuevo sistema de construcción de barcazas en las islas, que por su gran longitud se ajustan más al modelo moderno de los barcos mercantes, puesto que una sola barcaza puede proveer a tres muelles carboneros, lo mismo que suministraría normalmente un buque de vapor de 4.000 a 5.000 toneladas. Asimismo, han sido los primeros en construir barcos de hierro y acero contratando mano de obra nativa y bajo la supervisión inglesa. Ya han lanzado cuatro barcazas de 250 toneladas cada una, con carenas de partes cilíndricas y con la peculiaridad de que no necesitan ninguna plancha doblada o moldeada, una avanzada forma de construcción que ofrece la mayor capacidad de arrastre y de estabilidad en una ruta marítima a unos costes mínimos de mano de obra y de materiales.

Hoteles.—Aunque no quede clasificada dentro de las principales industrias, es correcto afirmar que el capital inglés ha encontrado una salida en la construcción y apertura de dos magníficos hoteles, el Santa Catalina y el Metropole, hoteles estos dos capaces de hospedar a más de 120 huéspedes. Además, se está construyendo un tercer hotel de primera clase en el Monte, con los últimos accesorios sanitarios, ideal para el turista de calidad. Además de esto, también se han ampliado otros hoteles y se están abriendo nuevas sucursales en Gáldar y en otras partes de la isla. Actualmente la capacidad de alojamiento es de 500 camas, y durante la temporada pasada se criticó duramente a los hoteles por no disponer de alojamiento suficiente, por lo que muchos turistas se vieron obligados a trasladarse a otras islas del Archipiélago.

Alojamiento en casas-chalés.—Hay una gran demanda de casas tipo chalé de distintos tamaños. Si se pudieran construir casas de calidad, se podría hospedar a muchísima más gente durante el invierno en la isla, puesto que a muchos enfermos les resulta muy agotadora la vida en un hotel masificado y perjudicial para su restablecimiento y preferirían, pues, vivir en una casa de huéspedes o en un chalé privado. Las mejores zonas para este tipo de construcción en la ciudad están cubiertas de casas de inferior calidad que, de comprarlas y llevar a cabo un buen plan de construcción, se obtendrían unas ganancias inestimables (los edificios nuevos están dando de un 15 a un 20 por 100 sobre la inversión), además de mejorar muchísimo la ciudad como recurso para los enfermos, para los que, por su inigualable clima, el lugar será cada vez más atractivo.

Clima.—El clima de las islas, que tanto ha beneficiado a muchos en-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

fermos que han llegado a tiempo de sacar provecho del mismo, se está apreciando cada vez más. Pero es una lástima que no se haga suficiente hincapié sobre el tema de que el clima veraniego de este lugar en especial es magnífico; debido a los vientos alisios del Noroeste, que soplan constantemente, pero sin tormentas ni vendavales, excepto en los lugares protegidos de la parte sur de la isla, el clima es de lo más placentero y tonificante.

Son muy pocos los casos en que las curas no han surtido efecto a los enfermos que han permanecido dos inviernos y que, posteriormente, han sido trasladados a las tierras altas del interior en los meses de verano.

Obras públicas: Carreteras.—Las carreteras están en buenas condiciones y su construcción muestra buenos recursos y una habilidad de ingeniería, aunque en muchos lugares se ha construido dando rodeos innecesarios para satisfacer las conveniencias de algún terratenient e. Han crecido, en cuanto a longitud se refiere, debido a la costumbre de no tender puentes sobre ningún cauce de agua o barranco hasta que el nivel del fondo haya sido alcanzado por dos largas pendientes por alguno de los dos lados.

La carretera de Las Palmas al Puerto de la Luz (su puerto), de siete kilómetros de largo, se encuentra en un estado vergonzoso, a falta de una buena reparación, debido a que las vías del tranvía de vapor, que recorren toda la longitud de la misma, han cortado la carretera en pedazos. De la compañía el margen del tranvía de medio metro casi nunca se mantiene en buen estado, y el resultado de que estos carriles ocupen el centro de una amplia carretera de 7 metros de ancho es que todo el tráfico está concentrado en dos carriles, en cualquiera de los dos sentidos, y que la carretera está tan gravemente destrozada como consecuencia de las constantes idas y venidas entre el puerto y la ciudad; de ahí el barro y el polvo, causa de un viaje desagradable para cualquiera. Lo que empeora las cosas aún más es que las reparaciones de las carreteras, a la espera de los materiales, se han hecho en pleno verano en lugar de aprovechar el estado blando de las mismas, lo que dificulta las uniones entre los materiales viejos y los nuevos. El material fresco que se extiende a lo largo de la carretera se pulveriza junto con el barro que se añade, y en unos meses, la nueva carretera está peor que la vieja. Resultados mucho mejores se obtendrían si se utilizara una apisonadora de cemento y una trituradora. Hay dos carreteras más en construcción y otras muchas están en proyecto.

Obras del puerto.—Con respecto a las obras del puerto, faltan 70 metros para completar el rompeolas. Este año se pretende seguir con las

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

obras del muelle de carga, que está actualmente protegido por el dique rompeolas.

El espacio para la descarga de barcos sigue siendo insuficiente y, como el Gobierno hasta ahora no ha instalado energía eléctrica en el muelle de carga, se suele producir bastante indignación cuando las grúas están ocupadas, debido a que éstas se han apoderado de las únicas zonas disponibles para descargar en marea baja.

Faro.—El faro de Arinaga, aunque está terminado, sigue pendiente del aparato y de la aprobación pertinente para el manejo y el funcionamiento de la luz. Es una lástima porque se necesita urgentemente. Varias propuestas para el cambio de las luces ya existentes no han sido efectuadas todavía.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO I.—RESULTADOS DEL TRAFICO DE BUQUES BRITANICOS EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE EN EL AÑO 1895

Comercio directo en buques británicos con Gran Bretaña y las colonias británicas

Buques arribados								Buques despachados							
Núm. total de Buques			Tonelaje total			Núm. total de tripulaciones	Valor total de carga (£)	N.° total de Buques			Tonelaje total			Núm. total de tripulaciones	Valor total de la carga (£)
Con carga	En lastre	Total	Con carga	En lastre	Total			Cor carga	En lastre	Total	Con carga	En lastre	Total		
385	—	385	739.537	—	739.537	21.888	—	368	—	368	716.667	—	716.667	21.789	—

Comercio indirecto en buques británicos con otros países

Buques que arribaron									Despachados								
Países a los que arribaron	Núm. total de Buques			Totales de Tonelaje			Núm. total de tripulaciones	Valor total de la carga (£)	Países a los que partieron	N.° total de Buques			Total de Tonelaje			Núm. total de tripulaciones	Valor total de la carga (£)
	Con carga	En lastre	Total	Con carga	En lastre	Total				Con carga	En lastre	Total	Con carga	En lastre	Total		
España	16	—	16	16.403	—	16403	567	—	España	23	—	23	22.300	—	22.300	604	—
Alemania	24	—	24	25.998	—	25.998	693	—	Alemania	18	—	18	23.548	—	23.548	539	—
Río de la Plata	20	—	20	34.943	—	34.943	572	—	Río de la Plata	5	—	5	6.865	—	6.865	127	—
Brasil	4	—	4	7.140	—	7.140	172	—	Brasil	4	—	4	4.584	—	4.584	107	—
Otros	3	—	3	4.570	—	4.570	150	—	Estados Unidos de América	—	13	13	—	18.830	18.830	303	—
									Otros	21	—	21	35.806	—	35.806	573	—
Total	67	—	67	89.063	—	89.063	2.154	—	Total	71	13	84	93.103	18.830	111.933	2.253	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO II.—RESULTADOS DEL TRAFICO DE BUQUES EN EL PUERTO DE LA LUZ (LA PALMAS DE GRAN CANARIA) DURANTE LOS AÑOS 1894 y 1895

Países de los que proceden los buques	1894							1895		
	N.º total de buques			Tonelaje total			N.º total de tripulaciones	N.º total de buques	Tonelaje Total	N.º total de tripulaciones
	Con carga	En lastre	Total	Con carga	En lastre	Total				
Gran Bretaña	1.117	21	1.138	2.747.997	6.500	2.754.497	44.215	1.074	2.465.077	39.062
España*	899	268	1.167	338.163	22.120	360.283	21.607	1.359	276.477	8.167
Francia	98	1	99	218.019	800	218.819	5.009	84	116.369	7.318
Alemania	170	7	177	389.311	6.531	395.842	6.896	197	305.646	7.346
Italia	103	1	104	363.062	2.600	365.662	8.048	112	116.369	7.318
Portugal	2	—	2	4.076	—	4.076	163	5	4.536	498
Holanda	5	—	5	6.662	—	6.662	109	4	6.756	306
Austria	6	—	6	10.445	—	10.445	143	11	18.169	333
América	5	—	5	2.365	—	2.365	83	10	5.937	209
Noruega	7	—	7	4.197	—	4.197	99	12	9.691	160
Suecia	1	—	1	388	—	388	9	1	250	23
Bélgica	2	—	2	5.448	—	5.448	93	12	30.620	535
Brasil	—	3	3	—	636	636	44	3	7.980	219
Chile	1	1	2	199	4.699	4.898	288	—	—	—
Dinamarca	—	—	—	—	—	—	—	2	2.424	31
Rusia	—	—	—	—	—	—	—	1	1.020	20
Total	2.416	302	2.718	4.090.332	43.886	4.134.218	86.806	2.887	3.367.321	71.545

* Se incluye todo el comercio interinsular. El cuadro de tráfico de buques españoles en Tenerife no lo incluye. Sólo un tercio procede de España. El hecho de que Las Palmas esté situada en medio del conjunto de las islas y que constituya el punto central de las mismas, explica tanta cantidad de barcos, todos de pequeña artesanía local.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO III (a): CUADRO QUE MUESTRA EL VALOR Y PORCENTAJE DEL COMERCIO DE IMPORTACION EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA DURANTE EL AÑO 1893

País	Valor		Porcentaje de todo el comercio
	Pesetas	£	
Alemania	440.090	17.603	4,5
Costa Occidental de Africa (industria pesquera)	106.488	4.259	1,1
España	756.588	30.264	8
Antillas españolas	206.827	8.273	2,1
Gran Bretaña	6.075.290	243.009	62,6
Italia	98.710	3.948	1
Fernando Po	1.100	44	—
Islas Canarias	329.538	13.171	3,4
Francia	401.122	16.044	4,1
Portugal	11.950	478	0,1
Estados Unidos	728.602	29.144	7,6
Marruecos	351.195	14.048	3,7
Noruega	69.100	2.764	0,6
Uruguay	17.312	692	0,2
Argentina	89.101	3.564	1
Total	9.683.013	387.320	—

Nota.—La conversión de monedas se ha hecho a una paridad de 25 pesetas por libra esterlina.

ANEXO IV (a): CUADRO QUE MUESTRA EL VALOR Y PORCENTAJE DEL COMERCIO DE IMPORTACION EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA DURANTE EL AÑO 1894

País	Valor		Porcentaje de todo el comercio	Incremento o disminución respecto a 1893
	Pesetas	£		
Alemania	1.074.569	42.983	19	+4,5
Costa Occ. de Africa	134.310	5.372	1,1	—
España	1.155.950	46.238	9,7	+1,7
Antillas españolas	328.080	13.123	2,7	+0,6
Fernando Po	9.720	388	0,1	+0,1
Islas Canarias	328.381	13.135	2,7	—0,7
Francia	610.948	24.438	5,2	+1,1
Gran Bretaña	6.244.911	249.796	52,7	—9,9
Italia	89.696	3.587	0,8	—0,2
Marruecos	762.414	30.496	6,4	+2,7
Noruega	186.020	7.440	1,6	—1
Argentina	144.950	5.798	1,2	+0,2

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

País	Valor		Porcentaje de todo el comercio	Incremento o disminución respecto a 1893
	Pesetas	£		
Venezuela	1.800	72	—	—
Uruguay	226.012	9.040	2	+1,8
EE.UU. América	564.874	22.595	4,8	—2,8
Total	11.862.635	474.505	—	—

Nota.—La conversión se ha hecho a una paridad de 25 pesetas por libra esterlina.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO III.—CUADRO QUE MUESTRA LA CANTIDAD Y EL VALOR DEL COMERCIO DE EXPORTACION DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, CON ESPECIFICACION DEL PAIS DE DESTINO Y EL PORCENTAJE, DURANTE EL AÑO 1893

Artículos	Alemania		Bélgica		Costa Occidental de Africa		España	
	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas
Piedras para construcción ..... Kilos	—	—	—	—	50	15	—	—
Petróleo ..... Kilos	—	—	—	—	589.659	150.184	—	—
Caja (numerario) .. Kilos	—	57.715	—	—	—	—	—	—
Cochinilla ..... Kilos	40.633	111.310	7.544	21.123	—	—	10.702	30.145
Lana, Sucia ..... Kilos	—	—	—	—	—	—	—	—
Pieles ..... Kilos	—	—	—	—	—	—	23.068	41.929
Grasas ..... Kilos	—	—	—	—	—	—	12.264	4.671
Pescado ..... Kilos	1.650	1.567	—	—	300	285	1.389	1.313
Granos ..... Kilos	—	—	—	—	1.320	240	48.980	7.968
Harina ..... Kilos	—	—	—	—	900	360	59	28
Verduras ..... Kilos	—	—	—	—	289	61	149.189	76.330
Cebollas ..... Kilos	26.600	3.192	—	—	27.394	3.689	—	—
Papas ..... Kilos	28.714	3.259	40	6	233.258	25.814	219	24
Tomates ..... Kilos	525	262	—	—	320	160	—	—
Almendras ..... Kilos	3.175	6.350	—	—	—	—	—	—
Nueces ..... Kilos	7.240	2.461	640	118	200	68	—	—
Naranjas y cítricos Kilos	19.955	4.232	—	—	—	—	—	—
Plátanos ..... Kilos	23.680	6.369	—	—	3.640	665	71.930	12.866
Otras frutas ... .. Kilos	—	—	—	—	1.378	354	—	—
Azúcar ..... Kilos	—	—	—	—	—	—	1.295.300	906.710
Licores fuertes ... Hectolitros .	5.000	3.000	—	—	211.560	107.735	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO III.—CUADRO QUE MUESTRA LA CANTIDAD Y EL VALOR DEL COMERCIO DE EXPORTACION DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, CON ESPECIFICACION DEL PAIS DE DESTINO Y EL PORCENTAJE, DURANTE EL AÑO 1893 *(continuación)*

Artículos		Alemania		Bélgica		Costa Occidental de Africa		España	
		Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas
Vino	Hectolitros .	156.080	45.980	6.410	1.923	6.934	2.900	959	501
Queso	Kilos	—	—	—	—	—	—	476	666
Frutas en conserva y almíbar	Kilos	440	800	—	—	—	—	26	65
Tabaco	Kilos	75	600	—	—	1.310	4.350	—	—
Pipas vacías para vino	Kilos	—	—	—	—	—	—	15.097	3.967
Bueyes	Kilos	—	—	—	—	—	—	80	12.790
Huesos	Kilos	—	—	—	—	—	—	11.350	980
Otros artículos	Kilos	—	1.947	—	—	—	26.447	—	26.230
Total		—	249.044	—	23.180	—	323.327	—	1.127.183
Total (£)		.....	9.961	—	927	—	12.933	—	45.087
Porcentaje total del comercio.....		—	2,9	—	0,3	—	3,8	—	13,2

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos	Antillas españolas		Gran Bretaña		Italia		Fernando Po		Islas Canarias	
	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas
Piedras para construc. ... Kilos	486.812	24.340	—	—	—	—	—	—	—	—
Petróleo .... Kilos	—	—	—	—	—	—	24.740	6.095	22.750	5.674
Caja (numerario) . Kilos	—	263.736	—	1.313.034	—	—	—	—	—	—
Cochinilla ... Kilos	—	—	132.600	377.654	184	515	—	—	—	—
Lana, Sucia Kilos	—	—	16.066	29.460	—	—	—	—	—	—
Pieles ..... Kilos	—	—	1.746	3.113	8.189	13.102	—	—	4.137	11.963
Grasas ..... Kilos	—	—	2.884	1.208	—	—	—	—	8.896	4.658
Pescado .... Kilos	77.388	68.345	14.790	14.051	69.566	66.088	14.631	10.050	5.310	1.809
Granos ..... Kilos	—	—	—	—	—	—	48.381	17.335	84.388	18.226
Harina ..... Kilos	9.504	3.960	—	—	—	—	1.870	750	11.040	3.840
Verduras ... Kilos	1.366.961	699.541	19.625	5.959	—	—	100	35	—	—
Cebollas ... Kilos	2.102.632	260.859	22.883	2.747	—	—	817	98	—	—
Papas ..... Kilos	1.194.625	127.500	285.997	31.464	—	—	15.543	1.713	6.070	704
Tomates ... Kilos	—	—	988.774	494.386	—	—	—	—	—	—
Almendras . Kilos	—	—	84.797	172.300	—	—	—	—	—	—
Nueces ..... Kilos	166.320	56.548	1.975	671	—	—	—	—	650	221
Naranjas y cítricos ..... Kilos	—	—	47.520	11.086	—	—	—	—	—	—
Plátanos ... Kilos	—	—	7.031.815	1.197.573	29.850	5.270	—	—	5.395	954
Otras frutas Kilos	7.678	3.610	2.153	496	—	—	—	—	6.795	3.035
Azúcar ..... Kilos	—	—	—	—	—	—	1.940	1.378	247.330	172.505
Licores fuertes Hectolitros.	5.543	3.329	1.260	756	—	—	18.256	10.782	129.473	61.532
Vino ..... Hectolitros.	34.356	10.228	180.020	54.696	136	89	3.590	1.650	8.855	2.719
Queso ..... Kilos	77.646	92.489	—	—	—	—	87	192	101	115

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO III.—CUADRO QUE MUESTRA LA CANTIDAD Y EL VALOR DEL COMERCIO DE EXPORTACION DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, CON ESPECIFICACION DEL PAIS DE DESTINO Y EL PORCENTAJE, DURANTE EL AÑO 1893 *(continuación)*

Artículos	Antillas españolas		Gran Bretaña		Italia		Fernando Po		Islas Canarias	
	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas
Frutas en conserva y almíbar Kilos	8.943	22.256	50	125	—	—	71	236	1.225	1.710
Tabaco .... Kilos	—	—	745	9.450	5	25	474	1.801	43.269	67.054
Pipas vacías para vino .. Kilos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bueyes ..... Kilos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Huesos ..... Kilos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Otros artículos Kilos	—	42.486	—	10.115	—	3.360	—	4.259	—	107.638
Total	—	1.679.227	—	3.730.434	—	88.449	—	56.374	—	464.357
Total (£)	—	67.169	—	149.217	—	3.538	—	2.255	—	18.574
Porc. tot. del comercio..	—	19,5	—	43,7	—	1	—	0,7	—	5,4

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos	Francia		Portugal		Marruecos		Comercio con Gran Bretaña	Total		Valor aproximado
	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Porcentaje de artículos	Cantidad	Valor Pesetas	
Piedras para construcción Kilos	—	—	—	—	—	—	—	486.862	24.355	974
Petróleo .. Kilos	—	—	—	—	55.235	13.809	—	692.384	175.762	7.030
Caja (numerario) ..... Kilos	—	87.393	—	—	—	35.400	35,1	—	1.757.278	70.291
Cochinillla Kilos	150.752	417.210	—	—	12.431	34.568	10,1	354.846	992.525	39.701
Lana, Sucia Kilos	8.739	15.712	—	—	—	—	0,8	25.656	45.172	1.806
Pieles ..... Kilos	7.145	24.370	—	—	—	—	0,1	44.285	94.477	3.799
Grasas .... Kilos	—	—	—	—	—	—	—	24.044	10.627	424
Pescado .. Kilos	200	190	—	—	—	—	0,4	185.224	163.698	6.548
Granos ... Kilos	—	—	—	—	—	—	—	183.069	43.769	1.751
Harina ... Kilos	—	—	—	—	—	—	—	23.373	8.938	357
Verduras .. Kilos	—	—	—	—	—	—	0,2	1.536.164	781.926	31.277
Cebollas .. Kilos	—	—	—	—	—	—	0,1	2.180.331	270.585	10.283
Papas .... Kilos	—	—	—	—	752	83	0,8	1.765.218	190.567	7.662
Tomates .. Kilos	—	—	—	—	—	—	13,3	989,619	404.808	19.792
Almendras Kilos	—	—	—	—	—	—	4,6	87.972	178.650	7.146
Nueces ... Kilos	—	—	—	—	—	—	—	177.025	60.087	2.404
Naranjas y cítricos ... Kilos	8.500	1.700	—	—	—	—	0,3	75.975	17.018	681
Plátanos .. Kilos	441.196	78.080	—	—	8.175	1.367	32,1	7.624.681	1.303.144	52.126
Otras frutas Kilos	350	135	—	—	2.116	817	—	20.434	8.447	338
Azúcar ... Kilos	—	—	—	—	1.100	770	—	1.545.670	1.081.363	43.254
Licores fuertes Hectolitros	—	—	—	—	96.484	45.673	—	467.576	232.807	9.312

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO III.—CUADRO QUE MUESTRA LA CANTIDAD Y EL VALOR DEL COMERCIO DE EXPORTACION DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, CON ESPECIFICACION DEL PAIS DE DESTINO Y EL PORCENTAJE, DURANTE EL AÑO 1893 *(continuación)*

Artículos	Francia		Portugal		Marruecos		Comercio con Gran Bretaña	Total		Valor aproximado
	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Porcentaje de artículos	Cantidad	Valor Pesetas	
Vino ..... Hectolitros	5.645	4.982	270	351	2.260	678	1,5	405.509	126.707	5.068
Queso .... Kilos	—	—	2.116	—	—	—	—	78.310	93.462	3.738
Frutas en conserva y en almíbar . Kilos	—	—	1.100	—	—	—	—	10.755	25.192	1.007
Tabaco ... Kilos	219	2.550	—	—	34	385	0,3	46.131	86.215	3.448
Pipas vacías para vino .. Kilos	—	—	—	—	—	—	—	15.097	3.967	159
Bueyes .... Kilos	—	—	—	—	—	—	—	80	12.790	511
Huesos ... Kilos	—	—	—	—	—	—	—	11.350	980	39
Otros artículos —	—	38.632	—	—	—	2.566	0,9	—	263.680	10.547
Total	—	670.954	—	351	—	136.116	—	—	8.548.996	—
Total (£)	—	26.838	—	14	—	5.444	—	—	341.960	—
Porcentaje total del comercio	—	8	—	—	—	1,5	—	—	—	—

Nota: 1.000 kilos equivale aproximadamente a 1 tonelada; y 1 hectolitro a 22 galones. La conversión de las monedas está hecha a una paridad de 25 pesetas la libra esterlina.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO IV.—CUADRO QUE MUESTRA LA CANTIDAD Y EL VALOR DEL COMERCIO DE EXPORTACION DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, CON ESPECIFICACION DEL PAIS DE DESTINO Y EL PORCENTAJE, DURANTE EL AÑO 1894

Artículos	Alemania		Bélgica		Costa Occidental de Africa		España		Antillas españolas	
	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas
Piedras para construcción Kilos	—	—	—	—	320	16	1.657	102	1.203.844	43.517
Petróleo .... Kilos	1.200	360	—	—	1.030.674	309.202	—	—	—	—
Caja (numerario) ..... Kilos	—	19.596	—	—	—	13.000	—	—	—	159.436
Cochinilla ... Kilos	26.411	72.630	1.840	5.060	—	—	9.900	27.225	—	—
Lana, Sucia . Kilos	—	—	—	—	—	—	570	969	90	153
Pieles ..... Kilos	—	—	—	—	—	—	20.527	41.054	—	—
Grasas ..... Kilos	—	—	—	—	—	—	9.806	3.922	—	—
Pescado .... Kilos	—	—	—	—	1.000	400	7.324	2.929	129.642	51.857
Granos ..... Kilos	200	36	—	—	7.018	1.650	3.070	554	249.670	52.122
Harina ..... Kilos	—	—	—	—	8.810	2.643	370	148	77.552	23.661
Judías ..... Kilos	—	—	—	—	100	40	—	—	323.336	129.334
Guisantes ... Kilos	—	—	—	—	760	266	180.530	63.186	1.073.169	375.609
Otras legumbres secas ... Kilos	—	—	—	—	930	232	1.089	240	29.556	6.502
Ajos ..... Kilos	—	—	—	—	200	196	—	—	73.390	51.373
Cebollas .... Kilos	59.194	8.789	—	—	57.433	8.615	600	90	1.899.726	284.959
Papas ..... Kilos	58.590	8.788	—	—	101.592	15.239	—	—	433.779	65.067
Tomates .... Kilos	13.828	4.840	—	—	600	210	—	—	—	—
Almendras .. Kilos	92	138	—	—	—	—	—	—	754	1.131
Nueces ..... Kilos	600	180	—	—	—	—	740	222	90.320	27.096

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO IV.—CUADRO QUE MUESTRA LA CANTIDAD Y EL VALOR DEL COMERCIO DE EXPORTACION DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, CON ESPECIFICACION DEL PAIS DE DESTINO Y EL PORCENTAJE, DURANTE EL AÑO 1894 *(continuación)*

Artículos	Alemania		Bélgica		Costa Occidental de Africa		España		Antillas españolas	
	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas
Naranjas y cítricos ..... Kilos	70	10	—	—	480	72	—	—	—	—
Plátanos .... Kilos	26.810	3.695	—	—	7.720	980	101.790	14.950	—	—
Otras frutas . Kilos	1.540	462	—	—	2.892	1.157	299	75	4.877	2.293
Azúcar ..... Kilos	500	450	—	—	185	166	1.015.500	913.950	—	—
Especias .... Kilos	—	—	—	—	—	—	—	—	6.244	4.168
Licores fuertes Hectolitros .	12.270	3.362	—	—	259.990	103.996	280	168	2.614	1.568
Vino ..... Hectolitros .	81.854	73.668	54.950	49.455	8.675	2.603	460	414	33.033	12.355
Queso ..... Kilos	—	—	—	—	120	180	278	417	88.975	133.463
Fruta en conserva y almíbar. Kilos	—	—	—	—	964	2.410	12	30	2.215	5.537
Tabaco ..... Kilos	—	—	—	—	345	1.725	—	—	—	—
Otros artículos Kilos	—	9.610	—	—	—	20.820	—	16.359	—	21.161
Total	—	206.614	—	54.515	—	485.818	—	1.087.004	—	1.452.362
Total (£)	—	8.264	—	2.180	—	19.433	—	43.480	—	58.094
Porcentaje del comercio..	—	2,4	—	0,6	—	5,7	—	12,7	—	16,9
Incremento o disminución con respecto a 1893	—	—0,5	—	+3	—	+1,9	—	0,5	—	—2,6

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos	Fernando Poo		Islas Canarias		Francia		Gran Bretaña		Italia	
	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas
Piedras para construcción . Kilos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Petróleo ..... Kilos	48.487	14.546	4.957	1.487	—	—	—	—	—	—
Caja (numerario) ..... Kilos	—	—	—	—	—	20.467	—	1.093.060	—	1.955
Cochinilla ... Kilos	—	—	—	—	134.768	370.612	116.467	320.284	700	1.925
Lana, Sucia .. Kilos	—	—	—	—	—	—	129.892	220.827	—	—
Pieles ..... Kilos	—	—	4.875	9.750	7.984	23.952	6.177	18.531	920	2.760
Grasas ..... Kilos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pescado ..... Kilos	24.025	9.610	112	45	8.660	3.464	7.200	2.880	118.834	47.533
Granos ..... Kilos	48.775	11.957	75.910	14.137	—	—	36.679	6.602	—	—
Harina ..... Kilos	3.098	929	83.620	25.086	500	150	120	48	—	—
Judías ..... Kilos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Guisantes .... Kilos	800	280	15.465	5.412	—	—	—	—	—	—
Otras legumbres secas .... Kilos	1.345	296	7.900	1.975	—	—	31.606	6.322	—	—
Ajos ..... Kilos	55	39	—	—	—	—	—	—	—	—
Cebollas ..... Kilos	4.310	646	—	—	—	—	21.655	3.248	—	—
Papas ..... Kilos	11.909	1.786	12.338	1.851	460	69	901.759	135.264	—	—
Tomates ..... Kilos	—	—	—	—	—	—	2.328.462	814.961	—	—
Almendras ... Kilos	—	—	—	—	—	—	138.878	208.317	—	—
Nueces ..... Kilos	—	—	—	—	—	—	8	3	—	—
Naranjas y cítricos ..... Kilos	—	—	—	—	—	—	24.490	3.674	—	—
Plátanos ..... Kilos	—	—	—	—	313.519	45.285	6.225.882	775.440	23.420	3.330
Otras frutas .. Kilos	210	95	1.495	893	630	189	6.317	1.806	503	126
Azúcar ..... Kilos	300	270	413.467	372.120	—	—	—	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO IV.—CUADRO QUE MUESTRA LA CANTIDAD Y EL VALOR DEL COMERCIO DE EXPORTACION DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, CON ESPECIFICACION DEL PAIS DE DESTINO Y EL PORCENTAJE, DURANTE EL AÑO 1894 *(continuación)*

Artículos	Fernando Poo		Islas Canarias		Francia		Gran Bretaña		Italia	
	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas
Especias ..... Kilos	—	—	870	1.715	—	—	—	—	—	—
Licores fuertes Hectolitros .	11.890	5.944	281.880	112752	—	—	—	—	—	—
Vino ..... Hectolitros .	2.900	870	11.860	3.558	3.718	3.345	188.847	168.862	50	45
Queso ..... Kilos	94	141	470	705	50	75	88	132	—	—
Fruta en conserva y almíbras . Kilos	46	115	2.104	5.260	—	—	85	213	—	—
Tabaco ..... Kilos	598	2.392	17.750	26.625	19	190	860	8.600	—	—
Otros artículos Kilos	—	21.535	—	110.828	—	6.765	—	32.120	—	280
Total	—	71.451	—	694.199	—	474.563	—	3.821.394	—	57.954
Total (£)	—	2.858	—	27.768	—	18.982	—	152.856	—	2.138
Porcentaje del comercio....	—	0,8	—	8,1	—	5,5	—	44,6	—	0,7
Incremento o disminución con respecto a 1893	—	+0,1	—	+2,7	—	—2,5	—	+0,9	—	—0,3

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos	Marruecos		Argentina		Uruguay		Total		Valor aproximado	Comercio con Gran Bretaña Porcentaje de artículos e incremento o disminución
	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas		
Piedras para construcción Kilos	—	—	—	—	—	—	1.205.821	43.635	1.735	—
Petróleo .... Kilos	60.860	18.258	—	—	—	—	1.166.178	343.853	13.754	—
Caja (numerario) ..... Kilos	—	39.219	—	—	—	—	—	1.346.733	53.869	28,6—6,5
Cochinilla .. Kilos	6.088	16.742	—	—	—	—	296.174	814.478	40.579	8,4—1,7
Lana, Sucia . Kilos	—	—	—	—	—	—	130.558	221.949	8.878	5,7+4,9
Pieles ..... Kilos	2.261	6.783	—	—	—	—	42.744	102.830	4.113	0,6+0,5
Grasas ..... Kilos	—	—	—	—	—	—	9.806	3.922	157	—
Pescado .... Kilos	—	—	70	28	—	—	296.867	118.746	4.750	0,1—0,3
Granos .... Kilos	200	50	—	—	—	—	421.522	87.108	3,484	0,2+0,2
Harina .... Kilos	—	—	—	—	—	—	176.070	52.665	2.106	—
Judías .... Kilos	—	—	485	194	—	—	323.921	129.568	5.183	
Guisantes ... Kilos	—	—	—	—	—	—	1.270.724	444.753	17.790	0,2
Otras legumbres secas .. Kilos	—	—	—	—	—	—	72.426	15.567	622	
Ajos ..... Kilos	—	—	—	—	—	—	73.725	51.608	2.064	
Cebollas .... Kilos	—	—	—	—	—	—	2.042.918	306.347	12.254	1
Papas ..... Kilos	550	83	33.400	5.010	10.500	1.575	1.564.877	234.732	9.389	3,5+2,7
Tomates .... Kilos	—	—	—	—	—	—	2.342.890	820.011	16.800	21,3+8,0
Almendrás .. Kilos	404	606	37	56	—	—	140.165	210.248	8.410	5,4+0,8
Nueces .... Kilos	—	—	11.888	3.566	—	—	103.556	31.067	1.242	—
Naranjas y cítricos .... Kilos	—	—	—	—	—	—	25.040	3.756	150	0,1—0,2
Plátanos .... Kilos	2.435	345	60	10	3.200	400	6.704.836	844.635	33.785	20,2—11,9

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO IV.—CUADRO QUE MUESTRA LA CANTIDAD Y EL VALOR DEL COMERCIO DE EXPORTACION DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, CON ESPECIFICACION DEL PAIS DE DESTINO Y EL PORCENTAJE, DURANTE EL AÑO 1894 *(continuación)*

Artículos	Marruecos		Argentina		Uruguay		Total		Valor aproximado	Comercio con Gran Bretaña Porcentaje de artículos e incremento o disminución
	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas	Cantidad	Valor Pesetas		
Otras frutas Kilos	3.213	805	5.065	3.039	—	—	27.041	10.940	437	—
Azúcar ..... Kilos	1.394	1.255	—	—	—	—	1.431.346	1.288.211	51.528	—
Especias .... Kilos	—	—	—	—	—	—	7.114	5.833	233	—
Licores fuertes Hectolitros .	171.115	68.446	—	—	—	—	740.039	296.236	11.849	—
Vino ..... Hectolitros .	3.180	954	—	—	—	—	389.529	316.129	12.645	4,2+2,7
Queso ..... Kilos	20	30	—	—	—	—	90.095	135.143	5.405	—
Fruta en conserva y en almíbar ..... Kilos	—	—	—	—	—	—	5.426	13.565	542	0,3
Tabaco ..... Kilos	110	1.100	—	—	40	120	19.682	40.752	1.630	—
Otros artículos Kilos	—	10.654	—	530	—	—	—	250.662	10.025	0,9+0,6
Total	—	165.330	—	12.433	—	2.095	—	8.585.732	—	—
Total (£)	—	6613	—	497	—	84	—	343.429	—	—
Porcentaje del comercio ..	—	1,9	—	0,1	—	—	—	—	—	—
Incremento o disminución con respecto a 1893	—	+0,4	—	+0,1	—	—	—	—	—	—

Nota: 1.000 kilos equivale aproximadamente a 1 toneladas; y 1 hectolitro a 22 galones. La concesión de las monedas está hecha a una paridad de 25 pesetas la libra esterlina

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME SOBRE EL COMERCIO DE LAS PALMAS DURANTE EL AÑO 1896

SUMARIO:

Cuadro de derechos de importación. Cuadro de derechos de fielato, consumo o de puerta. Cuadro del cambio medio, 1890-1896. Introducción.—Volumen comercial.—Importaciones: notas sobre importaciones.—Exportaciones: comparación del valor total, 1893-96; Comercio de frutas; Comercio de azúcar; Comercio de cochinilla; Otras exportaciones.—Notas comerciales.—Pesos y medidas: Notas al respecto.—Inversiones para el empleo del capital.—Navegación y marina mercante.—Estadísticas demográficas.—Obras públicas.—Comunicaciones.—Cuadro de pesos y medidas.—Cuadro de equivalencias monetarias.

[ESCRITOS DE REMISION]

Del cónsul Maclean al Marqués de Salisbury

(Recibido en el *Foreign Office* el 10 de febrero de 1898)

Señoría:

Tengo el honor de remitirle el Informe del Vicecónsul Ferguson sobre el comercio en Las Palmas.

Del vicecónsul Ferguson al cónsul Maclean

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Señoría:

Tengo el honor de enviarle por la presente mi informe anual sobre mi distrito.

El comercio, a excepción del carbonero, ha permanecido verdaderamente inactivo, pero se ha aprovechado la ocasión, hablando en términos generales, para reducir las existencias.

Esta temporada de inactividad ha afectado a varias empresas flojas, y ha habido seis quiebras. La exportación ha estado más activa, y las ventas de tomates y plátanos a Inglaterra han aumentado bastante, al igual que lo han hecho los envíos en metálico.

La línea de buques de vapor que van a España vía Marruecos ha sido suprimida, debido a ciertos fallos en las negociaciones entre las dos partes. Sin embargo, se han establecido más y mejores comunicaciones con Liverpool y Londres.

Los problemas por los que atraviesa Cuba han acarreado mucha desdicha, como también ha causado muchos inconvenientes el que se hayan llevado a la mejor clase trabajadora.

La competencia extranjera no ha disminuido de ninguna de las maneras, aunque la gran pérdida de poder adquisitivo ha motivado que se hagan pequeños negocios.

El hecho de que algunos artículos sujetos a derechos de aduana sean ofrecidos desde Alemania por debajo del precio de esos aranceles es algo que hay que tener en cuenta a la hora de calcular el valor relativo del comercio y el poder e influencia de tal competencia. La temporada aquí ha sido muy seca y, debido a la falta de lluvia, se ha tenido que enviar a la isla mucho ganado y otros animales para su venta inmediata, pues la escasez de pastos en la isla de Fuerteventura ha sido general.

En Lanzarote, la escasez de lluvias ha causado también grandes estragos.

[INFORME]

Informe sobre el comercio de Las Palmas durante el año 1896

Derechos de Importación

Artículos		Derechos				
		Moneda		Libras esterlinas		
		Ptas.	Cént.	L.	Ch.	Pen.
Alcohol y licores	Por 100 litros ...	37	50	1	5	0
Cebada	Por 100 kilos	2	25	0	1	6

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos		Derechos				
		Moneda		Libras esterlinas		
		Ptas.	Cént.	L.	Ch.	Pen.
Canela de la China	Por 100 kilos	100	0	3	6	8
Canela	Por 100 kilos	160	0	5	6	8
Puros habanos	Por 46 kilos	100	0	3	6	8
Chocolate	Por 100 kilos	70	0	2	6	8
Granitos de cacao	Por 100 kilos	45	0	1	10	0
Cacao en polvo	Por 100 kilos	65	0	2	3	4
Café (Colonias españolas)	Por 100 kilos	60	0	2	0	0
Café (extranjero)	Por 100 kilos	80	0	2	13	4
Café (molido o mixto)	Por 100 kilos	140	0	4	13	4
Clavo	Por 100 kilos	70	0	2	6	8
Harina	Por 100 kilos	4	50	0	3	0
Maíz	Por 100 kilos	2	25	0	1	6
Nuez moscada	Por 100 kilos	20	0	0	13	4
Nuez molida	Por 100 kilos	40	0	1	6	8
Avena	Por 100 kilos	2	60	0	1	9
Pimienta	Por 100 kilos	120	0	4	0	0
Centeno	Por 100 kilos	2	25	0	1	6
Pescado salado	Por 100 kilos	6	0	0	4	0
Azúcar (Colonias españolas)	Por 100 kilos	33	50	1	2	4
Azúcar (extranjera)	Por 100 kilos	82	25	2	14	10
Té	Por 100 kilos	160	0	5	6	8
Tabaco (hoja de Virginia)	Por 46 kilos	25	0	0	16	8
Tabaco de La Habana	Por 46 kilos	50	0	1	13	4
Vainilla	Por 100 kilos	20	0	0	13	4
Trigo	Por 100 kilos	2	25	0	1	6

Nota: Se ha calculado el valor de 1 libra a 30 pesetas. Hay un recargo de puerto franco de 1 por mil sobre el valor declarado del artículo importado.

Derechos de fielato o de puerta

Artículos		Impuestos	
		Ptas.	Cént.
Cebada, avena, centeno, maíz	Por 100 kilos	0	60
Otros cereales y harinas	Por 100 kilos	0	40
Carne de res fresca	Por 100 kilos	0	18
Carne de res salada	Por 100 kilos	0	20
Pan, galletas y alimentos	Por 100 kilos	0	60
Cerveza, sidra, etc.	Por 100 litros	2	0
Mantequilla	Por kilo	0	20
Carbón vegetal	Por 100 kilos	0	50

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias 2003

Artículos		Impuestos	
		Ptas.	Cént.
Carbón	Por 1.000 kilos	2	0
Frutos secos	Por 100 kilos	2	0
Leña	Por 100 kilos	0	75
Pescado	Por kilo	0	4
Pescado en conserva	Por kilo	0	8
Aves de corral, patos, etc.	Por cada uno	0	25
Miel y almíbar	Por kilo	0	10
Licores aromáticos	Por litro	0	60
Manteca de cerdo	Por kilo	0	20
Aceites	Por kilo	0	20
Carne de cerdo fresca	Por kilo	0	20
Carne de cerdo salada	Por kilo	0	30
Arroz y guisantes	Por 100 kilos	2	24
Licores fuertes	Por grado de alcohol, cada 100 litros	0	90
Almidón	Por 100 kilos	2	0
Jabón	Por kilo	0	14
Sal, corriente	Por kilo	0	9
Aves pequeñas y conejos	Por cada uno	0	5
Estearina, parafina	Por cien kilos	20	0
Paja	Por cien kilos	0	50
Pavos y gansos	Por cada uno	0	50
Vinagre	Por 100 litros	2	80
Vinos	Por 100 litros	12	50
Cera	Por 100 kilos	25	0
Trigo	Por 100 kilos	2	0

Nota: Se ha calculado el valor de la libra a 30 pesetas.

Estos impuestos son aplicables a todos los artículos arriba indicados que se introduzcan aquí para su consumo, y, a no ser que se envíen al extranjero bajo conocimiento de embarque, se deben pagar también por las provisiones del buque.

Cambios medios por 1 libra esterlina

Año	Moneda del país	
	Pesetas	Céntimos
1890	25	0
1891	27	0
1892	28	50
1893	30	0
1894	29	60
1895	29	0
1896	30	0

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Nota: El valor de 1 libra es de 25 pesetas.
Los cambios arriba mencionados son los de las letras a la vista en Londres.
La diferencia entre los precios de compra y venta es de un 2%.
La cotización de los billetes del Banco de Inglaterra equivalen a la cotización de la letra a la vista.
El oro por lo general se cotiza a un 2% menos.
La plata está ligeramente por debajo del oro.

INTRODUCCION

Este informe lo remitimos algo tarde, pero debe tenerse en cuenta que no se han publicado para esta isla estadísticas de importación o exportación, y que las cifras que adjunto envío están tomadas de los manifiestos de carga entregados por cada buque (por medio de su agente en esta ciudad) al hacer su entrada en el puerto. Así pues, la tarea de ofrecer tales estadísticas, como estoy haciendo, es grande, como grandes son también las dificultades que se han de superar para elaborarlas. Y son correctas en la medida que la declaración del expedidor sea correcta. Los precios son los vigentes en el puerto de embarque extranjero y por esta razón están tomados a la paridad del cambio.

En mi último informe ya pronostiqué que el hecho de tener existencias excesivas en casi todos los negocios podría ocasionar problemas. Durante el año se han reducido mucho las existencias, aparte de que un año de escasas importaciones —algo sin precedentes— ha despejado mucho la atmósfera comercial. Ha habido, sin embargo, durante el año seis quiebras, todas ellas de empresas españolas, pero como ninguna es realmente importante, lo único que producirán es una transformación de los precios en su vecindad.

VOLUMEN COMERCIAL

Recapacitando sobre las estadísticas del comercio en la isla, con el fin de determinar el lugar que ocupa Gran Bretaña en relación a otros países, vemos que nos hallamos muy por encima de todos nuestros competidores; así que, en realidad, el comercio del puerto es británico, y nuestros intereses en este puerto pesan más que los de todo el mundo mercantil, por lo que respecta al comercio y al transporte. El cuadro siguiente aclara lo dicho por medio de porcentajes:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

País	Importaciones		Exportaciones		Tonelaje desembarcado		Tonelaje embarcado		Vapores que hicieron escala	
	1895	1896	1895	1896	1895	1896	1895	1896	1895	1896
Gran Bretaña	53,28%	56,91%	55,89%	59,17%	90,72%	92,56%	52,93%	60,00%	66,0%	66,00%
Alemania	7,82%	6,82%	2,29%	2,25%	1,03%	1,39%	1,70%	1,84%	12,5%	11,00%
Francia.....	5,20%	3,06%	4,32%	5,44%	0,93%	0,45%	2,65%	2,73%	6,5%	6,00%
España	8,26%	4,61%	18,59%	19,84%	0,76%	0,87%	13,88%	17,62%	8,0%	10,00%
Italia.....	1,13%	0,64%	0,47%	0,15%	0,09%	0,04%	0,72%	0,04%	6,5%	6,00%
Marruecos	4,61%	3,76%	0,32%	0,56%	1,38%	0,91%	0,32%	0,04%	—	—
Antillas españolas .	1,05%	0,33%	11,73%	9,43%	0,20%	0,06%	19,03%	13,70%	—	—
Canadá	0,34%	0,25%	—	—	0,24%	0,09%	—	—	—	—
EE.UU.	6,84%	5,77%	—	—	2,45%	1,24%	—	—	—	—
Noruega.....	1,88%	1,20%	—	—	0,98%	0,50%	—	—	—	—
Africa Occidental Británica	0,16%	0,19%	5,82%	2,91%	0,05%	0,03%	8,40%	4,02%	—	—
Uruguay.....	0,59%	0,77%	—	—	0,22%	0,19%	—	—	—	—
Bélgica	0,08%	0,03%	0,33%	0,25%	0,03%	0,12%	0,16%	0,01%	0,5%	1,00%
Argentina	0,49%	3,12%	0,24%	—	0,16%	0,77%	0,21%	—	—	—
Zona pesquera del Sáhara	8,27%	12,54%	—	—	0,76%	0,78%	—	—	—	—
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Independientemente del comercio intermediario que hace escala en el puerto y cuyo 66 por 100 es británico, el importe del comercio británico en este mismo puerto es el siguiente:

		Importe	
		1895	1896
		Libras esterlinas	Libras esterlinas
Importaciones ...	Gran Bretaña	213.780	162.663
	Africa Occidental Británica	662	501
	Fletes por las mismas (tonelaje aumentado)	74.000	81.500
Exportaciones ...	Gran Bretaña y la Costa Occidental de Africa	204.249	218.285
	Flete	25.000	31.000
	Ventas de carbón	191.174	209.170
	Abastecimientos de barcos (presupuesto mínimo)	80.000	85.000*
	Total	788.865	788.119

* El aumento se debe a un mayor número de pasajeros y de barcos de pasajero.

Con un comercio superior a las 750.000 libras esterlinas en un solo puerto de estas islas (calculado globalmente al costo absoluto), es de nuestra incumbencia vigilar cuidadosamente para protegernos a nosotros mismos y, por lo que respecta a los artículos manufacturados, no perder de vista la competencia extranjera.

IMPORTACIONES

Las importaciones en 1896 presentan un tremendo descenso en comparación con años anteriores. Las cifras son las siguientes:

Total de las Importaciones

Año	Importe	
	Libras esterlinas	Moneda del país (Ptas.)
1893	387.320	9.683.013
1894	474.505	11.862.635
1895	401.383	10.034.567
1896	285.951	7.148.767

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Importaciones británicas

Año	Importe	
	Libras esterlinas	Moneda del país (Ptas.)
1893	243.009	6.075.290
1894	249.796	6.244.911
1895	213.780	5.344.521
1896	162.663	4.066.588

Importaciones alemanas

Año	Importe	
	Libras esterlinas	Moneda del país (Ptas.)
1893	17.603	440.090
1894	42.983	1.074.569
1895	31.387	784.685
1896	19.524	488.101

Bien es verdad que el valor adquisitivo de la peseta ha sufrido una depreciación de un 20% y no se puede insertar el mismo importe, a no ser que se aumente el capital en pesetas. Estos importes son los precios de factura en el extranjero a la par del cambio y no incluyen el flete, la comisión, el cambio o los recargos.

A continuación, y examinando las diferentes ramas del comercio, tengo el gusto de presentarle las siguientes observaciones:

Ladrillos y baldosas.—Las importaciones de ladrillos y baldosas desde Gran Bretaña han sido insignificantes aunque, en vista de que todas las entradas de las casas o «zaquans» *(sic)* están pavimentados y embaldosados, existen posibilidades de que aumente el comercio en este campo. Hasta hace poco, los azulejos de Sevilla con motivos florales y tracería azul oscura han acaparado todo el comercio.

El segundo lugar, en cuanto a ventas se refiere, lo ocupan unos bloques de mármol blanco y negro de 3/4 de pulgada de grosor que llegan vía Marsella. En las casas, actualmente, se suelen poner mosaicos de superficie mate de Italia y los hechos aquí mismo de cemento, etc.; su tamaño es de 20 centímetros cuadrados y caben 25 en un metro; para cenefas hay unos de 20 por 10. Por lo que respecta al modelo utilizado más comúnmente, adjunto remito un catálogo de diseños (Enviado a la Aso-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Materiales de Construcción, excepto madera y hierro

Derechos de aduana	Derechos de puerta	Artículos	Precio	País	Importaciones 1896* Cantidad Kilos	1896* Importe Ptas.	1895* Cantidad Kilos	1895* Importe Ptas.
Franco	Franco	Ladrillos:						
		del país	26 chel. 8 pen por 1.000					
		importados	Sin cotización					
		cocidos	20 chel por 100					
		Baldosas:						
		italianas.....	—	España	76.880	4.060	6.409	1.120
		españolas	—					
		Baldosas de mosaico:						
		del país	De 2 a 4 chel. por metro cuad.	G. Bretaña...	33.352	7.080	88.017	5.795
		Piedra azul tallada ..	—	Todos los países	117.008	12.930	175.514	15.515
		Filtros de piedra:						
		del país	—					
		Cal:						
		del país	—					

Nota.—Gastos de descarga: 10% sobre el flete. Si se hce en lanchas: 10 chelines por caca lancha de 10 tonelada. Costo del transporte a la ciudad: 1 chelín y diez peniques por una carga de 10 a 12 quintales. Si es en dirección al puerto: 6 peniques por carro.

* Nota válida para los encabezamientos de todos los cuadros de importaciones.—En todos los cuadros, las cifras de importación y exportación hacen referencia a la importación de la sección en sí, no a los artículos en particular a continuación de los cuales pueden figurar dichas cifras.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ciación de Cámaras de Comercio) a donde suelen acudir casi siempre los constructores para seleccionarlos. Las baldosas que aquí se fabrican son de mala calidad y no están muy bien hechas; los colores, malos, y la superficie donde se pisa, poco duradera. Durante los dos últimos años, se han estado trayendo ladrillos rojos ingleses muy hermosos para las fachadas de los hoteles recientemente construidos, y representan casi la totalidad de las 88 toneladas embarcadas en 1895, según hemos visto.

Se utilizan, además, ornamentos externos de decoración, grandes jarrones de cemento, columnas para balaustradas, centros de mesa, dispositivos higiénicos y tejas rojas procedentes en su mayoría de Francia y España. Y, si se promocionaran, tal vez se vendieran tubos de drenaje para regadío.

Cervezas.—La cerveza clara tipo *pilsener,* sin posos y no tan amarga como les gusta a los ingleses, ni tan «fuerte» como la Bass, tiene gran aceptación popular. «Fuerte» ha de entenderse en el doble sentido de no tan espumosa ni tan embriagadora.

Las cervezas americanas, de Milwaukee, acaparan sin duda el mercado por ahora, debido a su gran claridad y buen sabor, aunque son demasiado dulces. Las cervezas alemanas, por otra parte, vienen con etiquetas que son casi una imitación exacta del artículo original, y probablemente confunden a cualquiera que compre al por menor. La cerveza alemana, envasada y puesta a bordo en el puerto de exportación, cuesta de 15 a 16 chelines la caja.

Hay en el mercado una cerveza inglesa tipo *pilsener* muy popular, aunque algo amarga para el gusto de los españoles, pero como su venta se limita casi única y exclusivamente a los hoteles su prohibitivo precio impide que se venda en grandes cantidades. Una buena *pilsener* algo fuerte y no muy dulce ni muy amarga, ofrecida en el mercado libre y depositada en el muelle a 18 chelines la caja de 4 docenas de botellas de 70 centílitros cada una, tendría una buena venta y mucho mejor aún a un precio más bajo. Las antiguas cervezas amargas y espesas, las cervezas claras de la India, etc., elaboradas en Inglaterra y Escocia, apenas si se ven ahora y con frecuencia se rechazan si se ofrecen en venta. Contados son los compradores habituales de la *stout,* pero incluso aquí la cerveza alemana Dunkel, algo más barata, se está abriendo camino entre aquellos que beben cerveza negra.

Se podrá observar que, siendo un tercio menos las importaciones de cervezas inglesas, ha descendido su importe a la mitad. Por otra parte,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Cerveza

Derechos de aduana	Derechos de puerta	Artículos	Precio	País	Importaciones 1895 Cantidad Kilos	1895 Importe Ptas.	1896 Cantidad Kilos	1896 Importe Ptas.
Franco	2 Ptas. por 100 litros	Cerveza clara Bass ..	44 Ptas. por barril de 4 docenas					
		Lager de Tottenham.	Sin cotización					
		Pilsener de Totthenham	Sin cotización					
		Pilsener de Wrexham	34 Ptas. por caja de 4 docenas					
		Pilsener de Milwaukee	55 Ptas. por barril de 6 docenas	Inglaterra	49.612	13.990	33.352	7.080
		Pilsener alemana	31 Ptas. por caja de 4 doc.	Todos los países	115.931	37.300	105.172	29.265
		Dunkel alemana	32 Ptas. por caja de 4 doc.	Importadores principales:				
				— Alemania .	49.773	17.540	—	—
				— EE.UU. ..	—	—	45.531	14.100
		Cerveza negra Guiness	43 Ptas. por caja de 4 doc.					

Los precios de 6 docenas y media de botellas son los mismos que los de 4 docenas de botellas.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

aunque el total de la importación es sólo un 10 por 100 menos, por lo que respecta a la cantidad, el importe declarado es más del 20 por 100 menos.

Algodones

Año	Importaciones			Observaciones
	Cantidad	Importe		
		Moneda del país	Libras esterlinas	
1895	556.194 kilos	1.160.265 Ptas.	46.410 libras	Libre de derechos de
1896	339.937 kilos	558.574 Ptas.	22.343 libras	aduana y de puerta.

Descripción	Piezas Yardas	Cortes Pulgadas	Precios				
			Chel.	Pen.		Chel.	Peniques
Tela gris del país aprestada .	36	28,30,32,35	6	6	a	8	6 por pieza
Tela gris de Osnaburg, aprestada	35 a 36	26, 28 31	0	7½	a	0	8¼ por libra
Dril gris	40	30, 32	0	2½	a	0	4 por yarda
Tela gris americana, del país*	—	—	—	—		—	
Lencería gris para sábanas ..	60	72, 90	0	6½	a	0	7½ por yarda
Tela blanca para camisas, suavemente aprestada	40	31, 32, 35	0	2¼	a	0	3 por yarda
Calicó blanco (ligero), suavemente aprestado	40	35 a 36	0	3¼	a	0	4 por yarda
Linón blanco o batista	12	39	4	0	a	6	0 por pieza
	20	32				5	0 por pieza
Dril blanco	40	32 a 28	0	3½	a	0	7 por yarda
Tela blanca para camisas (cruzada)	60	70 a 90	0	7½	a	0	9 por yarda
Dril azul	Varias	26, 28	0	2¼	a	0	6 por yarda
Dril español*	—	—				—	
Dril americano*	—	—				—	
Denim azul (como el dril) ..							
Estampados, estilos tradicionales	25 a 26	32 a 33	0	3	a	0	7 por yarda
Estampados, rellenos ligeros, diseños florales, etc. ...	25 a 26	28, 31	0	1 3/4	a	0	2½ por yarda
Estampados negros	25 a 26	32 a 33	0	3¼	a	0	3 3/4 por yarda
Batista de estampados negros*	20	36, 38	0	2¼	a	0	2½ por yarda

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Descripción	Piezas Yardas	Cortes Pulgadas	Precios			
			Chel.	Pen.	Chel.	Peniques
Estampados ásperos	25 a 26	32 a 33	0	2½ a	0	3 por yarda
Tela de cuadros entretejidos de Harvard y Oxford	30	28	0	2 3/4a	0	4 por yarda
Pañuelos, estampados*	—	—	2	0 a	2	3 por docena
Pañuelos, españoles*	—	—			—	
Moletón, grueso, para las enaguas de las campesinas ..	—	—			—	

* Se han enviado muestras a la Cámara de Comercio de Manchester.

Nota: Descarga y desembarque del barco importador: 10% sobre el flete; transporte a la ciudad: 3 chelines por tonelada de peso.

Algodón.—En cuanto al valor en dinero, esta importación encabeza la lista de los artículos ingleses de consumo en esta isla, aunque también se puede apreciar que este año dicha importación ha disminuido en comparación con el anterior. Asimismo, han sufrido un descenso las importaciones alemanas, lo que indica que el descenso no se debe a la transferencia de clientela de unos fabricantes a otros.

En los artículos de algodón, los fabricantes ingleses acaparan todavía el mercado, excepto en las telas grises y gruesas del país, que provienen de América, como también un dril azul grueso o *denim*. El precio de la tela gris americana es de dos dólares oro por pieza de 40 yardas, de 36 pulgadas la muestra.

La cotonía procede también de Estados Unidos. Su anchura y longitud son las acostumbradas y el margen usual del pespunte viene marcado en azul. Las piezas pueden ser hasta de 85 yardas de longitud.

En tela blanca para camisas Inglaterra no tiene hoy por hoy competidores, ya que han desaparecido del mercado los artículos sobrantes belgas y americanos, artículos que tuvieron salida aquí a veces. Estas telas requieren una terminación suave, sin brillo, y no deben mostrar la trama o el apresto. La superficie tendría que conservar esa «pelusilla» del algodón, lo cual quiere decir que el material no debe ser demasiado áspero.

La trama del tejido que se envíe aquí debe estar bien hecha, ya que la gente del campo frota la tela entre los dedos de las dos manos para contrastar el apresto antes de comprarla y, cuando se trata de artículos teñidos, la chupan y mascan por una esquina para cerciorarse de que el color es inalterable.

En los estampados, la tendencia habitual de las líneas «pan y queso» son las que tienen un fondo rosa o amarillo canario (no un color crema

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

descolorido por el lavado, sino un buen amarillo canario, limpio y fuerte). Ultimamente se ha observado una tendencia hacia un fondo semejante, en cuanto al color, al dril de lino gris. Los diseños no deben ser demasiado grandes o vistosos, aunque los estilos que más se dan son los lunares florales, convencionales, las listas estrechas y las semillas.

El fondo manchado o borroso no está de moda, toda vez que el sol radiante del país da lugar a colores fuertes (a excepción de fuertes malvas, azules y verdes) completamente auténticos y «comme il faut». Para una clientela de primera clase los diseños de temporada corrientes y tradicionales son de lo más apropiado, con precios que oscilan entre 3 y 7 peniques la yarda y tela de 32 a 33 pulgadas. Los estampados ásperos color negro añil y marrón chocolate se venden con regularidad.

El llamado estampado negro («Hamburgo»), en calicó negro, se vende mucho, ya que todas las mujeres de la isla tienen uno o dos vestidos hechos de esta tela, y aquellas que se lo pueden permitir tienen además uno de cachemira francesa negra. Sus gustos son muy particulares por lo que respecta al color, que no debe ser un negro de orín, sino puro, tirando ligeramente a negro azulado. El acabado es semejante al de las telas blancas de camisa. Adjunto envío una muestra (enviada a la Cámara de Comercio de Manchester) para que se vea el acabado de estilo y el color. El precio de esta tela era de 3 5/8 peniques la yarda.

Hay una batista negra, o linón, de calidad semejante a la de las muestras que envío, que está también en la línea «pan y queso», aunque el color de la muestra se encuentra tomadísimo de orín y debería ser el mismo que el del calicó negro. Lo envío sobre todo para que se vea la clase y el matiz de negro que se debe evitar en telas negras. El fuerte sol pone pardo el color o lo oxida.

La tela de cuadros Harvard y Oxford para camisas de obreros se vende con regularidad; el color es principalmente azulado con algo de rojo, y se tiende a evitar en las camisas las listas marrones y los cuadros; la trama debe ser bastante cerrada, ya que los artículos de esta clase con aspecto transparente tienen escasa venta; los precios oscilan entre 2 3/4 y 4 peniques la yarda. Por lo que respecta al dril azul, la tela cruzada y el *denim*, el negocio es inmejorable, ya que los marineros y pescadores tienen clara preferencia a hacerse ropa de este género. Cuanto más oscuro es el color azul más gusta. La tela cruzada americana, con fuerte olor a índigo (un punto a su favor), se está vendiendo bien, y prefieren ésta a la inglesa, ya que la trama no se va al frotarla. El hilo parece más suave, y cuanto más lo frotas más grueso se vuelve.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

El dril español también se vende también bien. Se ha introducido en el mercado gracias al tipo de cambio alto.

No tenemos competidores de importancia en paño de algodón para toallas, colchas, artículos por lo general blancos, así como en todo el género de algodón de lujo, por ejemplo *lenos,* listas de fantasía, muselinas con lunares y géneros para trajes de fantasía. En *tweeds,* por el contrario, no hay nada que hacer, no tenemos sitio en el mercado; todo este comercio se hace con Alemania, principalmente con Gladbach, ciudad en la que se fabrican en algodón excelentes imitaciones de la lana semitropical inglesa para «trajes» y «pantalones». Gran parte del algodón utilizado viene bajo contrato en forma de borra desde Inglaterra, y los fabricantes alemanes sacan mucho partido de este material corto y ahuecado, por lo que sus telas dan la sensación de gruesas y sólidas, siendo además ésta la causa de que se vendan, aunque no duren. La idea de introducir hebras de fibra muy retorcidas, livianas y largas entre hilazas suaves de borra explica, sin embargo, que estos géneros se vuelvan duraderos, aunque den pronto la impresión de «filamentosos» y «pelados».

Las quejas en contra de los *tweeds* de algodón británicos vienen porque dan siempre la impresión de «algodonosos», por no tener estilo, y por no mantener esa misma vistosidad a la hora de la venta. Es esta falta de atención al detalle de ponerles una buena «fachada» lo que perjudica tanto a muchos de nuestros géneros y, en demasiados casos, materiales bastante buenos tienen un aspecto lamentable por el mal embalaje y la falta de atención y previsión. Debemos tender no a la forma de introducir a la fuerza lo máximo posible en el mínimo espacio, sino a tener en cuenta el estado de los géneros al abrir el embalaje en su lugar de destino tras un largo viaje por tren y mar. No es mi deseo decir que los oficiales de los buques de vapor alemanes tienen más cuidado y son menos dados a sacar precipitadamente la mercancía con la carga, sino que cuando se descarga en el muelle un cargamento alemán o francés no parece por lo general tan sucio, ni hay tantas cajas «abiertas».

Los géneros hechos de algodón, camisetas, calzoncillos, medias y todo este tipo de artículos de punto, proceden casi exclusivamente de Alemania, aunque esto no tendría por qué ocurrir forzosamente así, ya que los hombres de nuestra región central de Inglaterra los podrían superar si tuvieran contacto con los compradores.

La franela fina o moletón procede principalmente de Alemania y de Barcelona, ciudad que debido al alto tipo de cambio se las arregla para introducir sus productos en el mercado. Envío muestras (enviada a la Cámara de Comercio de Manchester) del artículo alemán; el metro está

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

a 65 céntimos, entregado aquí, paquetes y embalaje gratis. Este género lo usan casi todas las mujeres del campo y las de la clase obrera en las ciudades; tanto unas como otras gastan una o dos enaguas de «franela» roja. El género en cuestión ha reemplazado en gran parte a la franela fina roja, excepto en los pueblos de las montañas del interior donde la franela todavía se lleva.

El algodón en rama gris para embalar tomates y fruta en el invierno es un género normalmente importado. Por muy mala que sea su calidad, siempre es buena, pero el precio debe ser muy bajo ya que se da gratis juntamente con los tomates y los plátanos.

Las sábanas de algodón proceden de Marsella y llegan en las líneas francesas, aunque Alemania va gradualmente entrando en la venta de este artículo.

Los pañuelos de algodón estampados, procedentes de Barcelona, se están abriendo paso en el mercado. Adjunto remito uno que puede hacernos la competencia. El precio es de 10 reales de vellón (2 pesetas con 50 céntimos la docena), libre de derechos de importación aquí en el muelle, cajas y embalaje gratis.

Carbón.—Derechos de aduana: 25 céntimos por tonelada. Derechos de puerta: 2 pesetas por tonelada, si se utiliza en la ciudad. Derechos de puerto franco: 1 por mil del importe.

Descarga: A destajo, 6 peniques por tonelada hasta la barcaza; 1 chelín hasta la orilla. Gabarraje: 6 peniques por tonelada. Carga: 6 peniques por tonelada.

Importaciones: 1895, 191.174 toneladas, 2.209.426 pesetas (88.377 libras en Cardiff); 1896, 209.170 toneladas, 2.338.580 pesetas (93.543 libras en Cardiff).

Precios de contrato: nominal, 18 chelines, 6 peniques, precios f.o.b. en buque de vapor carbonero.

Método de toma de carbón: Sacos de unos dos quintales aproximadamente. El barco carbonero pone vapor, montacargas, plataformas y aparejos.

Horario: Todas las horas del día y la noche a libre plática. Y en cuarentena, desde una hora antes de salir el sol hasta una hora después de ponerse.

Los hombres no pueden subir a bordo de los barcos en cuarentena, a no ser por un acuerdo especial en el que se estipule que se pagan todos sus gastos, además de una subvención diaria.

Velocidad: De 20 a 25 toneladas por hora en cada toma a libre plática. Y de 15 a 20 toneladas en cuarentena.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

En este comercio, que es el principal del puerto, Gran Bretaña no debe temer mucho a competidores extranjeros, por lo que a los barcos de nuestro propio país se refiere, y mientras el carbón siga siendo la energía motriz general a bordo de los buques. Sin embargo, encuentro que las grandes líneas de vapores alemanes llevan, todo lo lejos que pueden, carbón alemán y briquetas para el viaje de vuelta, supliendo así en muchos casos la escasez con que se puedan encontrar en el camino para poder llegar allí. Compañías de Barcelona y otras grandes compañías españolas llevan también carbón español suficiente para el viaje de vuelta.

El comercio del carbón en este puerto sigue aumentando con rapidez, a pesar de los grandes atractivos que ofrece San Vicente, en las Islas de Cabo Verde. Ha sido costumbre aquí, en este puerto, suministrar a los buques de 20 a 25 toneladas de carbón por hora (según las condiciones atmosféricas y el ancladero), por cada toma o entrada del barco. Lo que quiere decir que los vapores que tengan cuatro portillas o entradas pueden llegar a admitir 100 toneladas por hora, y así por comparación todo tipo de carga, según las posibilidades que el barco ofrezca.

Las existencias corrientes de carbón a bordo, en la ensenada, son por término medio de 18.000 a 20.000 toneladas, además del gran *stock* en reserva que hay en tierra en almacenes cubiertos para que los barcos no sufran nunca ningún retraso, sobre todo si el capitán adentra su barco en las aguas mansas del malecón, donde la navegación es completamente segura y no tiene, además, que pagar gastos de practicaje.

Este comercio da trabajo a más de 1.000 españoles, que a destajo obtienen 6 peniques por tonelada cada vez que manipulan el carbón, con un mínimo de 1 chelín y 6 peniques si es desde la bodega del barco importador a la del barco carbonero.

Loza.—Libre de derechos de aduana y de puerta. Recargo de puerto franco: 1 por mil. Descarga y desembarque: 10 por 100 sobre el flete. Transporte a la ciudad: aproximadamente 2 chelines por tonelada. Generalmente son los precios de la tarifa inglesa los que imperan, y son los que usan y cotizan las firmas alemanas y francesas que, como norma, no cobran el embalaje y recargan adicionalmente la factura en un 10 por 100 como pago del flete de entrada al país, desembarque, derechos de carga y descarga y flete extranjero.

Este es un artículo en el que podríamos y deberíamos competir con todos los interesados; sin embargo, las firmas alemanas y francesas se lo hacen a su manera, principalmente porque los pasajeros con destino a Suramérica se detienen aquí unos días *en route* y exhiben todas sus muestras, y les ofrecen y hacen los platos al estilo y forma que la comida de

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

la gente requiere. La clase baja suele pedir un gres blanco natural o descolorido. Los de la ciudad desean diseños estampados sobre un fondo blanco o crema. El color dorado o de fantasía se utiliza muy poco, excepto en juegos de café y artículos de tocador. La cerámica de mayólica o Mallorca se usa frecuentemente para adorno. Se ha mantenido la creencia de que la loza alemana es más liviana que la británica y, por tanto, más barata.

Velas.—Mercancía libre de derechos de aduana, libre de derechos de puerta por acuerdo. De cetina: 8 a la libra (peso), 4 a la libra. De parafina: 8 a la libra, 4 a la libra. 1 por mil, derechos de puerto franco. 10 por 100 sobre el flete por descarga, 3 chelines por tonelada de peso de porte.

Este artículo es esencialmente inglés. Las firmas alemanas cotizan e intentan hacerse con el negocio, garantizando la resistencia al calor del producto y un poder de iluminación mayor, pero sin ningún éxito. La compañía inglesa está al día en el negocio y no son monopolistas (le venden a todo aquel que quiera comprar), y su producción iguala a la de la competencia y la supera, siendo su precio el mismo o más bajo. Los artículos están bien empaquetados y limpios, y llegan al mercado en buenas condiciones.

Cacao en grano.—Derechos de aduana: en granos, 15 chelines por quintal; molido, 1 libra, 1 chelín y 8 peniques. Libres de derechos de puerta. Puerto franco, 1 por mil. Descarga, 10 por 100 sobre el flete. Porte, 4 peniques por saco.

Siendo éste un artículo de reembarque, no hay razón, al parecer, por la que no podamos nosotros comerciar tanto y más que nuestros vecinos, a no ser que los recargos e impuestos de nuestro almacén de depósito excedan a aquellos de los puertos francos de su Gobierno.

Café.—Derechos de aduana: café español, 1 libra por quintal; café extranjero, 1 libra, 6 chelines y 8 peniques por quintal; el molido y mezclado, 2 libras, 6 chelines y 8 peniques por quintal. Libre de derechos de puerta. Puerto franco, 1 por mil. Descarga, 10 por 100 del flete. Porte, 4 peniques el saco.

Las observaciones hechas con respecto al cacao son igualmente válidas para el café y el arroz.

Cemento.—Libre de derechos de aduana. Libre de derechos de puerta. Puerta franco, 1 por mil. Descarga, 10 por 100 sobre el flete o 10 chelines por barcaza de 10 toneladas. Porte, 3 peniques por barril.

Se importan grandes cantidades para construir malecones y tanques y *zeguias (sic)* de riego; se utiliza también para los tejados planos de las

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

		Importe		
Cemento alemán.....	Por barril de unas 280 libras	12 Ptas.		50 Cént.
Francés, Rochefort....	Por barril de unas 300 libras	15 Ptas.	a	0 Cént.
		20 Ptas.		0 Cént.
Hidráulico inglés	Por barril de unas 180 libras	14 Ptas.		50 Cént.
Cal hidráulica canaria .	Por caja de unas 250 libras	10 Ptas.		0 Cént.

casas. El cemento inglés da mejores resultados bajo el agua y solidifica mejor y de un modo más firme que el francés. Para las obras en la costa se utiliza un cemento más flojo, ya que uno más fuerte, expuesto a un sol intenso, casi tropical, se agrietaría muy pronto. Por eso, se mezcla a menudo con cal del país.

Medicamentos.—Para la venta de ciertos fármacos, lo mismo que para vender medicinas, se requiere un permiso especial y la tarjeta de miembro de la Sociedad Farmacéutica Española. Este comercio se realiza generalmente por medio de agentes de Barcelona, pero las firmas alemanas envían las listas de precios en moneda española y en pesos también españoles, según el sistema métrico. Adjunto remito una lista (enviada a la Asociación de Cámaras de Comercio) para que sirva de referencia. El resultado ha sido un incremento del negocio.

Harina.—Derechos de aduana: 3 chelines por 100 kilos. Derechos de puerta: 40 céntimos (unos 3 peniques) por 100 kilos. Recargo de puerto

	Año	Cantidad Kilos	Importe Pesetas
Importaciones.....	1895	989.553	178.170
	1896	521.577	111.110
Mayor importador:			
Francia.....	1895	653.563	97.300
	1896	430.850	84.800
Importaciones británicas....	1895	2.262	830
	1896	2.987	1.600

Puerto	A Pesetas	Por Kilos
Montevideo, Uruguay	50	122
Rosario, Argentina.....	50	122
Francés.....	57½	122
EE.UU.	58	—
Inglés	Sin Cotizacion	

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

franco: 1 por mil del importe. Porte: 1 chelín y 6 peniques por 1.000 libras. Descarga: 10 chelines por barcaza, unos 15 céntimos por saco.

En este tipo de importación nosotros quedamos totalmente excluidos, ya que toda la mercancía que entra, que lo hace en sacos, es americana o húngara. La harina, en su totalidad, se usa para hacer pan blanco, ya que la del país es muy oscura, aunque hay que decir que tiene un sabor muy bueno.

El pan que se suministra a los barcos y a la marina se debe hacer con harina importada, ya que el pan del país no satisface los requisitos oficiales. En 1896, como la cosecha fue abundante, se utilizó menos harina importada.

Muebles.—Libres de derechos de aduana. Libres de derechos de puerta. Impuestos de puerto franco: 1 por mil. Por descarga: 10 por 100 sobre el flete, aproximadamente. Porte a la ciudad: 2 chelines por carretada.

	Año	Cantidad Kilos	Importe Pesetas
Importaciones.....	1895	137.373	113.260
	1896	97.325	61.298
Mayores importadores:			
Gran Bretaña	1895	48.071	43.490
EE.UU.	1896	67.836	26.350
Alemania	1895	36.749	24.450
	1896	7.690	8.770

La importación desde Inglaterra creció considerablemente en 1895 debido a los muebles que se trajeron este año con motivo de la ampliación del hotel Metropole.

Los principales muebles importados de venta aquí son:

— Sillas *bentwood* austríacas hechas en Alemania, mecedoras, sofás y mesas.

— Madera coloreada alemana, tallada y decorada con adornos de latón repujados, en tocadores, espejos, rinconeras, estanterías, escritorios, repisas de fantasía y otras chucherías.

— Muebles de roble americanos en sillas, mesas y otros objetos más grandes.

— Sillas americanas de madera dura, de baja calidad, con asientos de bejuco o de madera.

Los artículos americanos llegan en buques veleros; así, los muebles grandes, armados, no sufren los golpes que sufrirían si vinieran en buques de vapor; además, estos veleros, al ser fletados principalmente pa-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ra cargas pesadas tales como madera o petróleo, piden precios módicos por importar pequeños lotes de artículos extra. Esta es la razón por la que los fletes de algodón procedentes de América son pura bagatela en sus costos.

Cereales y paja.—Derechos de aduana: 2 pesetas y 25 céntimos por 100 kilos. Derechos de puerta: 60 céntimos por 100 kilos. Puerto franco: 1 peseta por mil del importe. Descarga: 15 céntimos el saco. Porte: 30 céntimos por saco.

	Año	Cantidad Kilos	Importe Pesetas
Importaciones.....	1895	3.725.119	538.680
	1896	4.951.957	563.286
Mayor importador:			
Marruecos.....	1895	2.976.117	440.870
	1896	2.119.938	263.830
Argentina.....	1895	275.589	42.000
	1896	1.671.264	191.680

Estas importaciones son en su mayoría maíz y judías de Marruecos, y maíz de Argentina. De este último país se importa también gran cantidad de *afucho* (mezcla molida de grano y cáscara para consumo de mulas y caballos). Se puede dar por supuesto que casi la totalidad de estas importaciones procedentes de Europa es paja para embalaje o heno para forraje suministrado a los buques.

Ferretería y hierro, etc.—Libre de derechos de aduana. Libre de derechos de puerta. Derechos de puerto franco: 1 peseta por mil. Desembarque: 10 por 100 sobre el flete; las piezas difíciles de manejar o demasiado pesadas, por acuerdo mutuo. Porte: 1 chelín y 6 peniques por 10 quintales. Hay una tarifa especial para maquinaria.

	Año	Cantidad Kilos	Importe Pesetas
Importaciones.....	1896	505.845	185.975
	1895	1.538.260	673.530
Mayor importador en ferretería:			
Gran Bretaña	1896	137.136	69.243
	1895	358.157	239.130

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Ha habido un descenso general de estas importaciones. Alemania pasó de un total de 141.050 pesetas a 39.222, y España, de 51.250 a 4.610. Este descenso se debe indudablemente a la reducción de gastos entre los españoles en casas y muebles, de resultas del dinero retirado de la circulación por la redención militar y de que casi a todos los jóvenes mecánicos fuertes y sanos que no han huido a Buenos Aires los han enviado a Cuba y, por consiguiente, es muy poco el trabajo que puede ser emprendido.

Hubo una época en que toda la ferretería solía venir enteramente de Inglaterra, pero ahora el comercio ha quedado más repartido. Todos los artículos de lujo, tales como tiradores de puertas y cajones, accesorios de carpintería y ebanistería, adornos de la casa, se hacen en Alemania. Este país está incluso enviando hierro en barras y láminas y acero (debido en cierto modo a la remesa de hierro sueco). Y esto no sucede porque no podamos competir con ellos, sino porque compradores y fabricantes no están en contacto directo. Los acabados de lujo y niquelado y barnizado, y una pequeña parte del repujado de lujo, se fabrican a un precio tan barato en Inglaterra como en Alemania. Estos pequeños aditamentos a artículos francamente corrientes están de moda. La ostentación no significa solidez, pero tiene un precio y se paga.

Los clavos ingleses ya no se ven por aquí. Han sido reemplazados por los clavos de alambre de fabricación alemana con longitudes que oscilan entre media y seis pulgadas. Es más, un artículo esencialmente británico, como los clavos de rosca, se ve rara vez por estas latitudes. Las cerraduras inglesas están pasadas de moda y no sirven para este tipo de construcción. Las puertas aquí son por lo general dobles, de armazón estrecho, y precisan cerraduras especiales, muy estrechas y con una pieza correspondiente que se sujete a la otra mitad de la puerta. El tirador debe ser de forma oval para permitir que la puerta cierre o tener una palanca de caída ornamental para girar la cerradura, ya que no queda espacio para otra cosa. Las puertas francesas son de estilo parecido a las de aquí, y el armazón en que se tiene que instalar o atornillar la cerradura sobrepasa rara vez las 3 ó 3 pulgadas y media de ancha.

En el campo de las bisagras, Alemania nos hace la competencia, pero por ahora no ofrece un precio más bajo sino el mismo que nosotros; aunque, por ese precio, no pueden competir en calidad. Los americanos, sin embargo, compiten en calidad y en precio y, por el mismo dinero, fabrican un artículo mejor acabado y de doblez más ancha, lo cual les da una superficie de soporte mayor.

En cuanto al capítulo de herramientas, hay que decir que todavía man-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

tenemos las inglesas, excepto sierras y niveles, que proceden de América, aunque algunas de las primeras vienen también de Remscheid (Alemania). Las limas de mejor calidad proceden de Inglaterra, pero se están vendiendo unas baratas, que se utilizan para trabajos delicados, que proceden de Alemania.

Ollas y tapas de hierro esmaltadas.—Por lo que respecta a las viejas ollas de estaño, excepto en algunos tamaños, Alemania no nos hace la competencia ventajosamente, pero pueden ofrecer algunas esmaltadas por el mismo precio de las de estaño. Aquellas pesadas y panzudas con asas en forma de arco están dejando su sitio, sobre todo en los tamaños pequeños, a pucheros más bajos, que dan mejores resultados para la comida del país. Estos pucheros no deben tener asas largas, sino el asa normal y fija en forma de arco, la única que gusta por aquí, tanto en las ollas y los pucheros como en hornillos holandeses (el hornillo más extendido en el campo, donde se le llama «brazero») *(sic)*.

Azadas, picos y machetes.—Estas son las herramientas de trabajo del campo. Con el pico rompen las piedras, roturan la tierra y, por lo general, preparan el material más duro para manipularlo con las azadas. La azada sustituye a la pala y se usa para conducir el agua, darle la vuelta a la tierra, mezclar la cal, limpiar la cosecha. Se usa, además para drenaje y para todos aquellos usos en que nosotros utilizaríamos la pala. Como en Inglaterra podemos fácilmente fabricar un artículo como éste, de buena calidad y de seguro funcionamiento, que compita con el del país y el alemán, he comprado uno que adjunto envío, juntamente con un «pico» (enviados a la Asociación de Cámaras de Comercio).

Las lámparas proceden todas de Alemania. Son más baratas, menos pesadas y más bonitas que las ofrecidas por Inglaterra, que cuando las prepara no piensa en otra cosa, al parecer, que en su utilidad.

Cristal.—Procede de Bélgica a través de Londres y representa la mayor parte del cristal aparentemente importado de Inglaterra. El tamaño en pulgadas oscila entre 12 por 10 y 40 por 30, y viene embalado en cajas de 100 pies cuadrados, y la calidad es la que se conoce como «tercera».

La cristalería viene exclusivamente de Alemania, en cuyos puertos se embarca también la poca que procede de Bélgica, que es de «medio cristal». Los vasos y copas de «medio cristal» son destinados exclusivamente a la mejor clientela; el cristal pesado alemán, toscamente tallado, va a parar en grandes cantidades a la gente del campo y la clase obrera. Los diseños favoritos son las imitaciones de cristal tallado. El vidrio esmerilado y con molduras no tiene mucha aceptación.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

El cristal de óptica procede de Francia principalmente y es barato en el mercado.

En cuanto a los artículos de quincallería, ferretería (vigas, columnas y verjas) sería recomendable que los catálogos trajeran las explicaciones y cotizaciones en español, lo mismo que las medidas y pesos (todo lo demás es inútil y lo único que hace es favorecer la competencia), y que se enviaran al arquitecto de la ciudad. Este es el que se encarga de incorporarlos a los planos que prepara. Si se hiciera esto, resultaría más útil que tratar de venderlos a comerciantes y constructores. Las explicaciones en inglés, con los pesos y medidas en inglés, y con el precio de Inglaterra, no sirven de nada.

Yute.—Libre de derechos de aduana. Libre de derechos de puerta. Impuestos de puerto franco: 1 por mil. Descarga: 10 por 100 sobre el flete. Porte: 1 chelín y 6 peniques por 10 quintales.

	Año	Cantidad Kilos	Importe Pesetas
Importaciones.....	1895	234.480	188.720
	1896	93.423	71.990
Mayor importador:			
Gran Bretaña	1895	198.393	150.850
	1896	80.379	64.400

Este artículo de importación se usa principalmente para tela de sacos de carbón y de cereales, y para tejido de arpillera, que es con lo que cubren los cestos de plátanos. Los sacos comienzan a llegar de Alemania (lo mismo que la arpillera, que viene en piezas) y son más baratos que los que ofrece Inglaterra. Por aquí hay demanda de sacos usados, sobre todo limpios y en buen estado. El saco de cereales indio es el que mayor aceptación tiene en este sentido y se utilizan para la reexportación del maíz, etc., y para meter papas.

Cuero.—Libre de derechos de aduana. Libre de derechos de puerta. Impuestos de puerto franco: 1 por mil del importe. Descarga: 10 por 100 sobre el flete. Porte: 1 chelín y 6 peniques por 10 quintales.

	Año	Cantidad Kilos	Importe Pesetas
Importaciones.....	1895	106.003	221.210
	1896	57.057	99.796

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

	Año	Cantidad Kilos	Importe Pesetas
Mayor importador:			
España	1895	83.791	175.220
	1896	42.566	78.356

Este artículo procede principalmente de España, y una cantidad considerable viene concretamente de las Islas Baleares.

Lino.—Libre de derechos de aduana. Libre de derechos de puerta. Impuestos de puerto franco: 1 por mil del importe. Descarga: 10 por 100 sobre el flete. Porte: 1 chelín y 6 peniques por 10 quintales.

	Año	Cantidad Kilos	Importe Pesetas
Importaciones	1895	27.902	73.920
	1896	11.001	21.630
Mayor importador:			
Gran Bretaña	1895	20.043	57.700
	1896	9.567	15.960

Una gran parte del lino que ahora se vende aquí procede del extranjero, aunque parte de la mercancía viene a través de Londres y por eso figura como inglés en las importaciones.

Este es concretamente el caso del «Crequelas», un lino fuerte que utilizan los españoles para calzoncillos y que se vende en grandes cantidades. Viene de Bélgica a través de Londres y de la Polonia prusiana a través de Hamburgo. De Bélgica procede también casi toda la mantelería de Damasco que se usa, servilletas, etc., la tela de lino para sábanas y una gran cantidad de lino, tela de medio lino para camisas y «batista» de lino (?). De Polonia viene también *osnaburgo* para forro de botas, un lino de cuadros azules y blancos, artículos de lino a cuadros para fundas de cama y un lino basto que lo usa la gente del campo para calzoncillos (pantalones de lino anchos y cortos que tapan las rodillas), prenda que llevan todos los trabajadores del campo y, muchas veces, las trabajadoras.

Las camisas de lino y todos los artículos de lino confeccionados vienen de Alemania. Hace tres o cuatro años las cosas eran diferentes: todo este tipo de mercancías procedía de Inglaterra.

Maquinaria.—Libre de derechos de aduana. Libre de derechos de

© Universidad de Las Palmas de GranCanaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

puerta. Impuestos de puerto franco: 1 por mil del importe. Descarga: según el peso y tamaño de las piezas. Porte: según el peso y tamaño de las piezas.

	Año	Cantidad Kilos	Importe Pesetas
Importaciones.....	1895	357.293	172.780
	1896	100.304	49.290

Casi toda la maquinaria procede de Gran Bretaña, aunque los motores de los tranvías y los vagones vienen importados principalmente de Bélgica y me acabo de enterar de que han pedido también a este país, para el nuevo alumbrado eléctrico, más maquinaria y aparatos.

Toda la maquinaria de los ingenios de azúcar procede de Gran Bretaña, incluso aquella que se utiliza en las actividades carboneras del puerto y la usada normalmente por toda la ciudad.

En carpintería se usa todavía muy poca, y ninguna en la construcción. Es muy posible que se pudiera hacer algo en este sentido si se pusiera en marcha algún plan para generar energía, cosa que encierra gran dificultad aquí.

Abonos.—Libre de derechos de aduana. Libre de derechos de puerta. Impuestos de puerto franco: 1 por mil del importe. Descarga: 10 por 100 sobre el flete. Porte: 1 chelín y 6 peniques por 10 quintales.

	Año	Cantidad Kilos	Importe Pesetas
Importaciones.....	1895	3.226.134	523.655
	1896	3.032.736	436.978
Mayor importador:			
Gran Bretaña	1895	3.015.040	489.695
	1896	2.810.828	406.518

Este comercio es casi exclusivamente británico, entre otras cosas porque el guano se vende contra entrega de la cosecha de cereales en muchos casos, y muy a menudo el contratista de la cosecha da un anticipo al agricultor. Los componentes básicos que integran las diferentes mezclas son: sulfato de amoníaco, nitrato de potasio, huesos molidos, sangre seca, sulfatos de cal y hierro, nitrato de sosa.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Fósforos.—Libres de derechos de aduana. Libres de derechos de puerta. Impuestos de puerto franco: 1 por mil del importe. Descarga: 10 por 100 sobre el flete. Porte: 1 chelín y 6 peniques por 10 quintales o por menos.

	Año	Cantidad Kilos	Importe Pesetas
Importaciones	1895	33.417	44.730
	1896	16.707	15.050
Mayor importador:			
Alemania	1895	19.124	25.510
	1896	11.064	9.570

Los fósforos proceden principalmente de Italia y Alemania y ahora muchos se fabrican aquí, en las islas, ya que las cerillas han pasado a ser un monopolio y no se pueden traer a precios competitivos de Sevilla y Cádiz, como se hacía antes. El tipo de mercancías que ha logrado introducirse en el mercado viene en cajas grandes, semejantes a aquellas de «un penique» del vendedor ambulante, pero decoradas con litografías en colores vivos de actrices famosas, etc., y con todo tipo de vestuario. El precio, al por menor, es de 10 céntimos, unos 3/4 de penique cada una; al por mayor se venden a unos 7 chelines y 8 peniques.

Los fósforos de seguridad de madera tienen una venta rápida y se utilizan también para uso doméstico y son muy baratos. Proceden principalmente de Alemania.

La dificultad de conseguir un flete a precios razonables convierte esta mercancía, de alguna forma, en un artículo de contrabando, ya que a menudo aparece en cubierta sin ser declarada.

Para encender los cigarrillos —las pipas son casi desconocidas—, la gente del campo usa la antigua piedra de acero y una especie de cuero suave de pésima calidad, impregnado con productos químicos y llamado «yesca», que sirve de cuero de toque.

Hay una marca de cerillas que se vende aquí en cuya etiqueta viene escrito «las mejores», que se fabrican en Londres.

Aceites y pinturas.— Libres de derechos de aduanas. Derechos de puerta: pinturas, libre; aceites, 20 céntimos por litro. Impuestos de puerto franco: 1 por mil del importe. Descarga: 10 por 100 sobre el flete. Porte: 1 chelín y 6 peniques por 10 quintales o por un peso inferior.

Las pinturas proceden principalmente de Inglaterra, pero América y Alemania le están quitando el negocio de barnices y esmaltes.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

El aceite, hervido y crudo, para mezclar pinturas procede de Inglaterra, pero el que se usa para cocinar —el de oliva— viene de Sevilla. De la costa occidental de Africa llega un poco de aceite de palmera.

Víveres.—Este es un apartado muy general donde incluyo toda clase de artículos en lata. Y son los comerciantes los que los venden. Los víveres que se importan de Europa son las conservas en lata corrientes: carne de vaca, cordero, sopa, pasta, patés, verduras, frutas, condimentos preparados, pescado, etc. Las empresas inglesas han hecho mucha publicidad de estos productos enviando catálogos en español y ahora tienen un buen negocio. En realidad, el comercio de artículos enlatados americanos pasa todo por manos inglesas, aunque los veleros procedentes de Nueva York son numerosos y los fletes baratos, pero mientras que las firmas neoyorquinas o americanas no son conocidas, las inglesas sí que lo son por la publicidad, listas de precios y correspondencia en español.

El comercio de la carne congelada no ha arraigado en la ciudad, debido a lo lejos que está situado el almacén y a los altos precios que piden en la zona urbana los carniceros del mercado.

Los víveres producidos en las islas han aumentado terriblemente de precio en los últimos años, llegando a costar algunos artículos el doble o más. Esto se ha debido al número de barcos que hacen escala aquí y a los desorbitantes precios que los directores de los hoteles pagan por conseguir lo que quieren.

La mantequilla la traen de Buenos Aires y es sumamente buena y muy apreciada. En vista de que el consumo de hielo debe ser el mismo —se venda poco o mucho este artículo— para conservar el frío, es una verdadera pena que la compañía *Cold Storage Company* (Compañía de almacenaje del hielo) no establezca precios populares, porque, si así fuera, casi todo el aprovisionamiento de la ciudad estaría en manos de la compañía inglesa.

Petróleo.—Libre de derechos de aduana. Derechos de puerta: 20 cén-

	Año	Cantidad Kilos	Importe Pesetas
Importaciones	1895	3.117.770	350.640
	1896	1.290.614	142.900
Mayor importador:			
EE.UU.	1895	3.115.626	350.100
	1896	797.400	85.600

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

timos por litro. Impuestos de puerto franco: 1 por mil. Descarga: por contrato. Porte: por contrato (normalmente se almacena en el puerto).

Este artículo es esencialmente americano, y viene importado de Estados Unidos de América en buques veleros. Todo aquel otro que procede de diferentes puertos no supone por lo general más que un intento de cambiar el monopolio de este artículo. Una partida importante vino de Hamburgo.

Arroz.—Libre de derechos de aduana. Derechos de puerta: 2 pesetas y 24 céntimos por 100 kilos. Impuestos de puerto franco: 1 por mil del importe. Descarga: 10 por 100 sobre el flete. Porte: 1 chelín y 6 peniques por 100 libras.

	Año	Cantidad Kilos	Importe Pesetas
Importaciones	1895	289.098	63.125
	1896	251.943	50.960
Alemania	1895	182.403	39.010
Gran Bretaña	1896	118.358	28.320

Las observaciones hechas en los apartados de «Cacao en grano» y «Café» son válidas para este otro, ya que no existen derechos de aduana en este artículo. El arroz que se importa de España y de Italia viene de Valencia y del Piamonte respectivamente. Para que se venda bien, esta mercancía debe llegar algo antes de la Cuaresma, con el fin de que se pueda distribuir por todo el campo antes de que comience la temporada. Fuera de esta época del año resulta invendible. Para ver cómo los expedidores valoran sus exportaciones, obsérvese este cuadro:

Año	Nacionalidad	Cantidad Kilos	Importe Pesetas	Porcentaje del importe
1895	Británico	67.855	14.535	21,4
	Alemán	182.403	39.010	21,4
1896	Británico	118.358	28.320	23,9
	Alemán	114.085	18.620	16,3

Jabón.—Libre de derechos de aduana. Derechos de puerta: 14 céntimos por kilo. Impuesto de puerto franco: 1 por mil del importe. Descarga: 10 por 100 sobre el flete. Porte: 1 chelín y 6 peniques por 10 quintales.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

	Año	Cantidad Kilos	Importe Pesetas
Importaciones.....	1895	527.205	175.050
	1896	220.943	57.990

Este todavía sigue siendo un artículo de Liverpool, debido probablemente a sus ventajas para recibir algodón y aceite de palma. Hay mucha competencia en el negocio. Casi todo el que se importa es el jabón azul moteado. Para venderse bien, debería tener un olor aceitoso a grasa, como el jabón amarillo inglés, y no un olor fuerte a aceite de palmera. La veta de color debe ser clara, bien listada y repartida, si cabe, por toda la barra o masa. Viene en cajas cuyo peso oscila entre las 10 y las 25 libras. No debe tener, por otra parte, manchas o lunares, ni nubes de colores dibujadas en los extremos, sino un tono amarillento algo cremoso —el jabón blanco descolorido no se vende—, y no se debe secar demasiado aprisa por fuera sino que tiene que estar muy bien curado por todas partes. Es importante que las cajas sean bonitas y se mantengan limpias; así pues, se ha de tener sumo cuidado, al almacenarlas a bordo, de no dejarlas junto al carbón, al abono o a barriles que goteen grasa. El jabón de tocador llega importado de todos los países cuyos barcos hacen escala aquí, aunque los ingleses los únicos que compran son dos marcas muy bien promocionadas. Los jabones franceses sumamente olorosos, que vienen en cajas de tres barras, son los que usan generalmente aquellos españoles que están por encima del feo jabón azul moteado.

Sulfuro.—Este, naturalmente, no es un artículo inglés. Se usa para las plagas de las vides y las papas, y viene vía Marsella. Traer sulfuro aquí es como llevar hierro a Vizcaya, ya que, si se encargaran del asunto debidamente, habría en abundancia en el Pico de Tenerife.

Azúcar.—Derechos de aduana: la de las Antillas Españolas, 35 pesetas y 50 céntimos por 100 kilos; las demás, 82 pesetas y 25 céntimos por 100 kilos. Derechos de puerta: libre. Impuestos de puerto franco: 1 por mil del importe. Descarga: 10 por 100 sobre el flete. Porte: 1 chelín y 6 peniques por 10 quintales.

	Año	Cantidad Kilos	Importe Pesetas
Importaciones.....	1895	65.674	18.900
	1896	2.223	2.670

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Aunque este artículo se fabrica en la isla, los refinadores se quejan de no poder llevar a cabo ventas locales de importancia, debido a la gran cantidad de azúcar de remolacha que se vende aquí a pesar de los precios tan privilegiados (el saco está a 2 libras y 5 chelines) de que goza el azúcar de la isla. Las estadísticas de las importaciones, sin embargo, no confirman esto. Las importaciones son muy pequeñas, a pesar de todo.

Bebidas alcohólicas.—Derechos de aduana: 37 pesetas y 50 céntimos 100 litros. Derechos de puerta: 90 céntimos por grado cada 100 litros. Impuestos de puerto franco: 1 por 100 del importe. Descarga: 10 por 100 sobre el flete. Porte: 1 chelín y 6 peniques por 10 quintales.

	Año	Cantidad Kilos	Importe Pesetas
Importaciones.....	1895	596.870	209.135
	1896	451.344	120.300

Almidón.—Lo ha introducido principalmente Bélgica a través de Londres o Hamburgo, y cuesta unos 17 francos f.o.b. en cajas grandes. Los paquetes más pequeños pagan un recargo.

Papelería (artículos de escritorio).—En este apartado, la principal importación la constituye el papel de embalaje con el que se rellenan los cestos de plátanos y se envuelve la fruta.

Los artículos de escritorio más corrientes y que se utilizan específicamente para escribir, como son los libros de cuentas, proceden de España, Francia y Alemania. No existe una razón válida por la que estos artículos no puedan venir de Gran Bretaña, si se preparan adecuadamente para éste y otros mercados. El papel de escribir viene casi todo con rayas borrosas y es de baja calidad. Los libros de cuentas están rayados y tienen una orientación clara hacia el sistema monetario decimal; vienen encuadernados en «lino negro» y con los bordes de color «mármol».

El papel que se conoce aquí es el «de hilo» y «de algodón», y está elaborado con hilo o algodón, y es semejante en todos los aspectos al que se vende en el mercado francés.

Tabaco.—El tabaco que se vende a los pescadores y braceros llega por lo general de Virginia y, como esta gente lo enrolla en tacos, se prefiere la hoja larga.

El tabaco para «las capas» o la parte exterior de los puros viene todo

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

de Hamburgo y es generalmente tabaco en rama Sumatra o americano en caja. Ahora, no se cultiva apenas tabaco en las islas excepto en Tirajana (Gran Canaria), Granadilla (Tenerife) y un poco en la isla de La Palma. La desaparición de este cultivo se debe a la retirada por parte del Gobierno de los privilegios que tenían hasta ahora garantizados y que consistían en la reducción de aranceles para su introducción en España.

La mayor parte de los puros vendidos aquí como puros de Gran Canaria o Tenerife son mezclas de tabaco canario, cubano, brasileño y americano.

El negocio tan floreciente que había aquí en aquellos años en los que el cultivo del tabaco canario se mantenía activo se ha perdido en su mayor parte y hoy los puros alemanes y holandeses llegan hasta la costa occidental de Africa donde sólo se vendían antes los de Gran Canaria.

Té.—Derechos de aduana: 160 pesetas por 100 kilos. Libre de derechos de puerta. Impuestos de puerto franco: 1 por mil sobre el importe. Descarga: 10 por 100 sobre el flete. Porte: 1 chelín y 6 peniques por 10 quintales o algo menos.

El té de buena calidad que llega aquí es para uso de la colonia británica, pero la mayoría del que se vende en esta ciudad es de lo peor. El té verde se vende muy poco.

Ropa de lana.—Libre de derechos de aduana. Libre de derechos de puerta. Impuestos de puerto franco: 1 por mil del importe. Descarga: 10 por 100 sobre el flete. Porte: 1 chelín y 6 peniques por 10 quintales o menos.

	Año	Cantidad Kilos	Importe Pesetas
Importaciones	1895	131.649	359.155
	1896	24.374	57.420

Durante algún tiempo, estos artículos procedían exclusivamente de Inglaterra, pero ahora vienen de distintos países, y muchos de los fabricados en Inglaterra llegan a este lugar a través de compañías francesas, que dividen las piezas en cortes según las exigencias del mercado. Por la misma razón que Gran Canaria acude a Francia y Alemania a comprar estos artículos, acude también Suramérica, por ejemplo, que en lugar de comprar unas cuantas muestras en piezas son capaces, por un coste ligeramente más elevado, de conseguir una gran variedad, pero elegan-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

temente cortadas y dobladas, según las exigencias de sus comerciantes al por menor. Todo lo que se envía viene en múltiplos justos de las medidas y se vende en *coupon* o cortes.

Madera.—Libre de derechos de aduana. Libre de derechos de puerta. Impuestos de puerto franco: 1 por mil del importe. Descarga: por contrato. Porte: por contrato.

	Año	Cantidad (kilos)	Valor (pesetas)
Importaciones	1895	4.835.257	400.640
	1896	4.241.527	339.070

Madera para edificar: pino blanco de Estados Unidos de América y pino tea de Florida, madera que se vende al mismo precio que la madera corriente, a 38 dólares las 1.000 piezas.

La madera del Canadá no tiene ahora mucha salida aquí, como tampoco la de Suecia o Noruega, pero sería necesario crear un mercado de puertas, marcos de ventana, bastidores y toda clase de maderas con molduras. Tanto las clasificaciones como los precios enviados aquí deberían venir en español, dirigidos al arquitecto de la ciudad, lo cual podría ser muy ventajoso para el negocio.

Otros artículos.—De Alemania llega dinamita, espoletas, pólvora, municiones y seda. De Francia, seda y sombreros de fieltro (medio acabados) que se preparan a gusto del futuro comprador. De España vienen principalmente medicamentos especialmente preparados para el comercio de aquí. Y de Italia, seda y sombreros de fieltro y paja y adornos de porcelana.

EXPORTACIONES

Las exportaciones a Alemania han sido las siguientes:

Año	Importe (Libras esterlinas)	
	Sin carbón	Con carbón y provisiones
1893	341.960	605.960
1894	343.429	613.429
1895	331.197	602.371
1896	352.465	646.635

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Las exportaciones a Gran Bretaña y al Africa Occidental Británica han sido las siguientes:

Año	Importe		
	Gran. Bretaña	Costa Occ. de Africa	Total
	Libras esterlinas	Libras esterlinas	Libras esterlinas
1893.....	149.217	12.933	162.150
1894.....	152.856	19.433	172.289
1895.....	185.017	19.232	204.249
1896.....	208.079	10.246	218.325

Las exportaciones a Alemania han sido las siguientes:

Año	Importe
1893	9.961 libras esterlinas
1894	8.264 libras esterlinas
1895	7.569 libras esterlinas
1896	8.339 libras esterlinas

Estos valores responden al precio de los artículos transformado en libras a la par, porque los remiten a nuestro país para comprar importaciones a la par y permitir la comparación de la balanza de comercio. El crédito de la isla en oro —y es el valor en ese metal por el que se calcula el importe— explica las ventas de estas exportaciones. Para la balanza de comercio, sería necesario, en teoría, incrementar las exportaciones en un 20 por 100 con el fin de cubrir la baja del cambio; sin embargo, los artículos exportados no han bajado de precio en Inglaterra, por lo que el importe sigue siendo el del valor en oro, aunque calculado en pesetas. El productor pierde porque el intermediario contrata o paga en pesetas el valor de la mercancía en plata y obtiene el valor en oro. Pero el comercio de la isla no experimenta merma alguna en cuanto al valor de la mercancía, porque se mantienen los precios en el extranjero. El menor poder adquisitivo del precio antiguo es la causa de que los agricultores negocien directamente y obtengan el valor en oro por sus productos.

Sobre las exportaciones que se hacen desde esta isla no se pagan derechos de aduana, y el volumen del comercio de exportación se limita a envíos de fruta a Inglaterra, azúcar a España y cebollas a Cuba.

© Universidad de Las Palmas de GranCanaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Comercio de frutas.—El comercio que sigue en importancia al del carbón, por lo que respecta al volumen de la mercancía y al importe de las facturaciones, es el de la fruta, comercio que conlleva la importación de abonos, madera para cajas y cajones de embalaje y papel para embalar. Casi todo este comercio ha estado hasta ahora en manos inglesas y españolas, pero una firma alemana de Tenerife acaba de arrendar por un período de diez años uno de los *barrancos* más hermosos e inaccesibles de la isla, el de la «Aldea de San Nicolás». Debido a la falta de ferrocarriles y al estado tan penoso de las carreteras de Gran Canaria, los productos de este particular *barranco* pasan por Santa Cruz de Tenerife con destino a Inglaterra, habida cuenta de que resulta más cercano enviarlos por mar hasta allí (37 millas) que al puerto de Las Palmas (45 millas).

Con objeto del comercio de frutas, indico a continuación tanto las importaciones desde Gran Bretaña como las exportaciones al citado país en 1895.

	Importe	
	Flete	Mercancías
	Libras esterlinas	Libras esterlinas
Importaciones		
Abonos	3.000	19.587
Papa de siembra	436	1.785
Paja	500	1.512
Yute	100	1.200
Papel	112	870
Madera	250	1.285
Excepto las de Alemania (1.742 libras esterlinas) y las de Noruega (7.460 lib)		
Algodón en rama	70	700
Serrín	50	208
Exportaciones		
Plátanos	21.000	42.125
Tomates	6.000	35.817
Papas	1.000	6.182
Almendras	90	2.733
Otras frutas	25	262
Importe total	32.633	114.266

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Este importe es al precio de fábrica siempre, sin tener para nada en cuenta la mano de obra y los gastos.

Los contratistas están poco a poco controlando toda la mejor tierra de la isla y, a no ser que se construyan en breve nuevos sistemas de abastecimiento de aguas, pronto habrá restricciones en el suministro de fruta.

Esto constituye, al parecer, un problema serio para el agricultor nativo, sobre todo si tenemos en cuenta la amenazadora competencia de las Antillas británicas, donde la fruta que se produce se abarata por el suministro de agua, las suficientes lluvias y la mano de obra barata. Aquí, la producción de un racimo de plátanos, teniendo en cuenta el alto precio de la tierra, sale por el doble aproximadamente que en Jamaica. Por otra parte, como muchos de los plátanos que se producen son demasiado pequeños y de aspecto deteriorado para el embarque, resulta que el precio de la fruta buena sobrepasa en exceso los precios antillanos. Aquí se ha mostrado mucho interés por los resultados de los experimentos de Jamaica. Es probable que los agricultores sustituyan el cultivo del plátano por el de la caña de azúcar, si baja el precio de los plátanos, por ejemplo, un chelín por racimo, que sin duda es el precio que tarde o temprano van a alcanzar.

Azúcar.—Tras el negocio de la fruta, el más importante de la isla es el del azúcar, y el valor que se le da a la tierra es bastante considerable debido a los altos precios que se pagan por la caña, y todo aquello que aumente el valor de las pequeñas parcelas de regadío resulta muy beneficioso para la isla, independientemente de lo que pueda ser para la madre patria, donde la población, para mantener en marcha este negocio, tiene que pagar por una libra de 5 a 6 peniques, mientras que en Inglaterra cuesta de 2 a 2 1/2.

El azúcar que no se consume aquí se exporta a España, a donde se envía con ciertas ventajas, una vez que el precio que se paga allí es de 70 a 80 pesetas, precios f.o.b. en Las Palmas, los 100 kilos. Algunos años, sin embargo, el precio es mucho más alto.

Hay un impuesto de unas 3 libras esterlinas o algo más por todo saco de azúcar extranjero que España importa, mientras que la isla sólo tiene que pagar un impuesto predial sobre la tierra cultivada de azúcar, que es lo suficientemente inferior a los aranceles de importación españoles como para producir beneficios considerables. Este comercio supone más de las cuatro quintas partes de todo el comercio de exportación que mantiene esta isla con la madre patria, siendo el total del importe del comercio entre la isla y la Península sólo como sigue:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

	Cantidad Toneladas	Importe Libras esterlinas
Importaciones a Gran Canaria .	1.669	33.129
Flete corriente	—	2.000
Exportaciones a España	2.664	52.693
Flete	—	2.500
Total	—	90.322

Cochinilla.—El volumen del comercio de cochinilla ha aumentado ligeramente, pero no se puede decir que sea una exportación provechosa, puesto que su precio en el extranjero, o mejor en el mercado interior, permanece sumamente bajo. Con el precio actual, el negocio no está como para admitir gastos de cultivo, y, para poder sacar algún beneficio, o por lo menos recuperar el capital, sólo se tendría que dar en tierras baldías. Con cuatro peniques más por libra, el negocio se convirtiría una vez más en una gran fuente de ingresos, y a un precio así aún sería rentable para el consumidor utilizarla. Sin embargo, mantener el mercado tan bajo supone eliminar en gran parte el cultivo. Este negocio está en manos de muy pocos y parece existir una especie de asociación para mantener los precios tal como están.

El hecho de que el cambio esté ahora alto ha propiciado una subida de valor del artículo, por el momento, y se han incrementado ligeramente sus envíos.

Piedra.—La piedra como la que se envía a La Habana es una especie de piedra porosa de la que se hacen los filtros, artefactos que incorporan a casi todas las casas. Si se cuidan adecuadamente, son de una gran utilidad para su cometido. Se venden a dos dólares y medio cada una y a menudo llegan bordeando la costa africana hasta los puertos de allí, aunque no forman parte del cargamento.

Petróleo.—Esta exportación es un reenvío de la importación americana.

Pieles y manteca.—Las pieles y la manteca las envían a la Península para trabajarlas allí y prepararlas para la venta.

Pescado.—El pescado de la zona pesquera del Sahara va a los territorios españoles donde gusta mucho su peculiar salsa. En este negocio hay empleados 26 barcos (goletas de dos mástiles de proa o popa), y cada uno lleva una dotación de 20 a 30 hombres. Hacen cinco viajes al año y traen a la isla, como norma, 300 quintales (de 100 libras cada uno),

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

aparte de lo que va después a otras islas del archipiélago. Las barcas de Lanzarote abastecen principalmente Santa Cruz de Tenerife, donde hay menos pescadores que en las dos islas de Gran Canaria y Fuerteventura. El método que tienen para curar el pescado es tal que no se pone duro al secarse, sino que permanece blando y, una vez que se deja en remojo, no queda casi nada de su sabor salado. El *chierne (sic)* es el mejor, y cuando se cocina bien tiene un excelente bocado.

Cereales.—Los únicos que se exportan son los cultivados en Fuerteventura y Lanzarote, que se envían de vez en cuando a España.

Harina.—La harina que llega a Cuba, excepto cuando es *gofia (sic)* o maíz en polvo tostado, que se envía a los españoles y que le han tomado el gusto, es generalmente harina importada y vuelta a reexportar desde este puerto español, y obtiene allí beneficios como si fuera un producto tan nacional como el maíz.

Guisantes.—Los guisantes, en realidad la *garabanza (sic)* de Lanzarote, son muy apreciados en el sur de la Península por el sabor que dan al plato nacional: el *pochera (sic).*

Ajos. Cebollas.—Los ajos van a los mismos puertos de las Antillas que las cebollas. Este último artículo es un gran negocio y anualmente salen varios barcos muy cargados para Cuba, donde por lo general se paga un buen precio por el producto. Las cebollas de Gran Canaria y Lanzarote son sumamente dulces y tiernas, y crudas son muy apreciadas en las ensaladas, plato en el que salen mejor a relucir sus buenas cualidades. Cocidas o fritas, resultan un poquitín demasiado dulces.

Papas.—Las papas se envían casi todas a Inglaterra, Alemania y a la costa occidental de Africa. Están listas para la venta mucho antes que las de Malta o las de las Islas Normandas y son de gran calidad y sabor y, aparte de esto, se transportan bien.

Tomates.—Los tomates se envían exclusivamente a Inglaterra, país para el que se cultivan bajo contrato. Los envíos anuales por barco llegan a las 3.000 toneladas aproximadamente.

Almendras.—Las almendras se envían principalmente a Inglaterra desde donde anualmente se remiten pedidos a los agentes de compra que tienen aquí, que viajan a las áreas de cultivo y consiguen la cosecha cuando las almendras están todavía en el árbol, mediante el avance de considerables sumas de dinero, con la esperanza de que resulte buena.

Naranjas y limones.—Este comercio no se ha fomentado con vistas a Inglaterra, pero el número de árboles es demasiado pequeño como para desarrollar un gran negocio, a no ser que se planten naranjales cuando se construyan nuevos sistemas de regadío. La calidad de la fruta es

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

sumamente buena; en realidad, no puede ser mejor, pero en el caso de las naranjas la piel es demasiado fina, satinada y delicada, una piel de tan buena calidad que no les permite que se transporten bien.

Plátanos.—El envío de plátanos, que anualmente supone un peso de 8.000 a 10.000 toneladas, va bajo contrato a Inglaterra. El número de racimos es de 350.000.

Licores fuertes.—El ron que se exporta es casi exclusivamente ron Habana, pero mezclado con el de la isla y dorado para el comercio africano.

Vino.—El vino que sale de aquí es preparado para el mercado al que se exporta y es generalmente muy diferente del vino que normalmente se produce en la isla, que es malo y tánico y el más apropiado para mezclas y elaboraciones de otros vinos.

Queso.—El queso se exporta a Cuba y es el *queso de flor,* que gusta muchísimo. Es un queso fino, de rico sabor cuando está tierno y blando, aunque, si no se embala con cuidado y se ventila, se vuelve excesivamente fuerte y picante en tránsito.

Tabaco.—Este producto va a la costa occidental de Africa y otras islas del archipiélago y es un reenvío del tabaco americano importado. El tabaco que va a Inglaterra, tanto desde aquí como desde Tenerife, es un tema al que ya hicimos referencia en la sección de importaciones.

Arroz.—El arroz es un artículo de reenvío. Su comercio se ha venido abajo casi por completo desde que a los oficiales y funcionarios de los barcos se les prohibió hacer «pequeños negocios» por su cuenta y transportar mercancías intermedias entre puerto y puerto sin pagar el flete.

Caracoles comestibles.—Este es un plato suntuoso entre los canarios emigrados a Cuba. Muchos de estos animales mueren en el camino, pero llegan los suficientes como para convertir este pequeño negocio en algo verdaderamente rentable.

Sal.—La sal se importa en su mayoría de la Península, pero también se extrae aquí. Se utiliza principalmente en el negocio del pescado salado. La sal de mesa procede de Inglaterra.

Dentro de las exportaciones que se llevan a cabo desde esta isla, no hemos hecho mención alguna a un gran comercio, el de los víveres y animales vivos con que se suministra a los vapores y buques de guerra. Se ha calculado de diversos modos que la cantidad más pequeña que mueve el negocio oscila entre las 80.000 y 90.000 libras esterlinas por año.

Agua.—El agua es también una de las grandes exportaciones. Se destina para uso de los barcos y tampoco se valora por las ganancias, ya que se considera como consumo a bordo de los barcos amarrados en el

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

puerto. Todo lo que llega a bordo de los barcos bajo el concepto de víveres se considera como artículo consumido en la ciudad y está sujeto a todos los impuestos de puerta, hasta en el caso de que no salga del muelle. Y tan rigurosamente se exige este impuesto (cuya recaudación ha sido encargada por el Gobierno a los propios comerciantes), que incluso se ha llegado a denegar el favor de recibir víveres y reservas de los buques de guerra, y tienen que pagar los aranceles completos de ciudad lo mismo que cualquier otra mercancía.

NOTAS COMERCIALES

El aumento constante del cambio de moneda ha dificultado el comercio de importación, ya que el valor de compra de la moneda disponible es menor. Por otra parte, hay que añadir que las pérdidas sufridas el pasado año en el interior de la isla por el arrastre general de las laderas de las fincas, así como las provocadas este año por la absoluta falta de lluvias, han imposibilitado a la gente del campo pagar sus cuentas, que por costumbre lo hacen al recolectar la cosecha. Sin embargo, lo que por encima de todo les ha impedido más seriamente comprar (y consecuentemente a los comerciantes importar) ha sido el hecho de que se ha retirado mucho dinero de la isla para conseguir la exención del servicio militar de todos aquellos, ricos y pobres, que se pueden permitir el lujo de pagar la suma de 80 libras, cantidad que pide el Gobierno por tal privilegio. Esta pérdida de capital ha sido un duro golpe para la isla y tardará mucho tiempo en recuperarse.

PESOS Y MEDIDAS

Aunque está legalmente en vigor el sistema métrico, todos aquellos que comercian con esta ciudad deberían entender que sólo es ese el legal y aceptado nominalmente en transacciones con el Gobierno o bajo su supervisión. La «vara» es la única medida por la que se compran y se venden los artículos, y por muy grande que sea el conocimiento de las pesas y medidas legales, nunca compensará la falta de conocimiento de las verdaderas costumbres de un país. Casi todos los productos importados o víveres se venden por libras españolas o quintales (100 libras españolas), y por consiguiente, los artículos empaquetados o metidos en cajas deberían venir en múltiplos de cien libras o en mitades, cuartos (o

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

sea, en arrobas) u octavos. Asimismo, las yardas de artículos de Manchester, géneros de lino, lana, etc., se venden por varas y estarían infinitamente mejor si vinieran en varas o doblados en «varas», doblaje que prefieren tanto el comprador como el vendedor y que al primero le ahorra medirlos y al segundo le garantiza la medida exacta. Los artículos no sólo se compran y se venden por estas medidas, sino que los precios están fijados en *cuartos, reales de plata, reales de vellón, fiscas pesetas, tostones pesos*, etc., o sea, una mezcla de todo el dinero en circulación.

La gente del campo compra y vende en *pesos, reales de plata* y *cuartos*. La de ciudad, igual, y además en *reales de vellón*.

La tierra se arrienda y se compra y vende por *pesos,* etc.

Los animales se compran por onzas, mitades y cuartos. La *onza* es una pieza de oro de 16 dólares, pero desde que el oro ha desaparecido de la isla los pagos se efectúan a 16 dólares la onza, aunque las cotizaciones se hacen siempre en dinero antiguo.

Aun en el caso de que los precios no se calculen en varas y pesetas, el sistema métrico es mucho mejor que nuestras yardas; de aquí que se utilice para cotizar, ya que los comerciantes al menos lo entienden. Sé por experiencia que son contados los comerciantes de por aquí que pueden calcular un precio británico complicado. Prefieren el sistema francés y alemán de la venta por varas, o incluso metros, a tantos francos y céntimos, y hago referencia a esto porque los artículos de algodón caros se venden en la longitud que se pidan y los de lana en múltiplos de la longitud más apropiada: para trajes, en múltiplos de cuatro varas; para pantalones, en múltiplos de vara y media (en ambos casos, doble anchura).

Adjunto remito una lista de las condiciones de venta aquí, condiciones adoptadas normalmente por los negociantes extranjeros:

Condiciones de venta

Entrega	En el muelle de importación extranjero.
Crédito	6 mensualidades, 3 de las cuales a crédito abierto y las otras 3 contra factura.
Medidas	Por metros o de cualquier forma.
Moneda	Normalmente, francos, tanto en Alemania como en países latinos.
Facturas	Londres, París, etc.
Cajas, etc.	Gratis.
Embalaje	Gratis
Porte tierra adentro	Franco.
Aranceles portuarios	Franco.
Porte en el puerto de exportación	Gratis.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Embarque y despacho	Gratis.
Flete y seguros	Gratis.
Prima adicional y descuento de seguros	Gratis.
Gabarraje	Gratis, en tierra.
Catálogos y cotizaciones	Cotizaciones: en la lengua, pesos y medidas del país, y normalmente en francos.

El comercio del algodón, objetos de ferretería y la mayor parte de los artículos embarcados se hace como se indica en el cuadro anterior. Los víveres, vinos, cervezas y licores se cotizan en precios f.o.b. El puerto de exportación franco, por ambas partes y casos, etc.

NUEVAS INDUSTRIAS

Durante el año 1986 no se han abierto nuevas industrias, pero se han hecho grandes ampliaciones en la maquinaria de los ingenios de azúcar y se han construido enormes bloques de nuevos almacenes en el puerto por exigencias del mercado de la fruta. Los constructores de barcazas y lanchas, por otra parte, han estado constantemente ocupados en construir nuevas plantas flotantes para la industria del carbón.

Se han construido dos nuevos barcos para los bancos pesqueros del Sahara y se ha preparado mucha más tierra para el cultivo de tomates, plátanos y caña de azúcar.

Se ha prestado especial atención al cultivo del café, cuya producción sigue siendo, sin embargo, muy pequeña y se consume en su totalidad dentro de la isla. Por otra parte, el producto se da muy bien donde hay suficiente agua, y el grano es muy aromático, grueso y suculento. Para aquel que quiera un pequeño empleo y se pueda permitir el lujo de esperar unos años hasta las primeras ganancias, habría inversiones bastante peores que cultivar café y vivir en el cafetal.

La instalación de luz eléctrica en la ciudad va por buen camino, pues se acaba de firmar un contrato con el contratista en términos muy favorables para la ciudad. El contrato se ha firmado con una empresa española (representa capital belga) que posee el monopolio del suministro nacional bajo acuerdo.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INVERSIONES DONDE EMPLEAR EL CAPITAL

A continuación adjunto lo que podrían ser unas buenas inversiones para el empleo del capital:

1. Un ferrocarril de vía estrecha alrededor de la isla: en vista del gran comercio de fruta y de las dificultades de transporte, ésta es la ocasión para la instalación de un ferrocarril en la isla. La fruta y los productos de la zona oeste se tienen que traer por vía terrestre a través de caminos difíciles y a veces peligrosos o, si no, se ha de proceder a su embarque desde la playa accesible más cercana, métodos ambos muy costosos. En realidad, el transporte desde el lado oeste de la isla hasta aquí es a menudo tan costoso como desde aquí a Covent Garden. La instalación del ferrocarril traería consigo el riego de mucha más tierra en la costa oeste que la cultivable en la actualidad, pues el elevado coste del transporte impide que el cultivo sea rentable por el momento.

El tranvía de vapor al Puerto de la Luz amortizó en tres años todos los gastos de instalación y construcción, y ahora está proporcionando grandes beneficios.

2. La construcción de estanques para poder recoger esa lluvia de invierno, que se pierde casi toda y corre hacia el mar por los arroyos (profundos cauces en las colinas muy por debajo de la tierra cultivable). Estos estanques, si fueran construcciones de ingeniería muy sencilla, permitirían el cultivo de mucha más tierra. Si unimos esto al tendido del ferrocarril, no sería mala inversión comprar la tierra entre la susodicha línea de ferrocarril y el estanque al módico precio de tierra de secano y venderla a la terminación de las obras, o darla en renta, por los fabulosos precios que se pagan en Gran Canaria por tierra de regadío.

3. En tercer lugar, la mejor inversión del capital la ofrece el campo de la construcción, habida cuenta de la escasez de casas y de los precios que se pagan a la hora de venderlas o alquilarlas. En el campo, las casas sencillamente ni se compran ni se alquilan. La gente, si quiere cobijo para todo el año, se tiene que comprar una. Los inmuebles urbanos pagan de un 15 a un 20 por 100 sobre el precio, y desde Inglaterra, ingleses deseosos de alquilar casas en la isla me están constantemente pidiendo información sobre alojamiento. La ley no presenta dificultades a los extranjeros que tienen propiedades en la isla, así que tal aventura conlleva poco o ningún riesgo.

4. El cultivo de legumbres sería otra inversión buena sobre todo para aquellos con escaso capital, pero con conocimiento de lo que van a hacer y de cómo lo van a hacer, porque la demanda de verduras frescas,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

huevos, aves de corral, por parte de los barcos es enorme y cada mes mayor, aparte ya de las demandas existentes de los numerosos visitantes de invierno cuyas necesidades no puede satisfacer el pequeño huerto del hotel.

5. Otra excelente inversión sería un buen colegio o internado de corte inglés, ya que el clima es el idóneo para niños de padres ingleses, sobre todo si han nacido en colonias o en la India y encuentran muy riguroso el invierno inglés, o para chicos y chicas en edad de crecer que presentan ya los primeros síntomas de debilidad en el pecho y para quienes residir dos o tres años en un clima conveniente significaría una vida de provecho en el futuro, en lugar de una vida miserable. En vista de la importancia que tiene el estudio de lenguas vivas para los jóvenes ingleses, sería una excelente oportunidad afiliar dicho internado a alguna de las grandes escuelas nacionales con el fin de ofrecer numerosos cursos conversacionales en todas las lenguas comerciales modernas: español, francés, italiano, portugués, alemán y árabe. Imagino que una escuela así encontraría gran apoyo en Inglaterra, a la vez que supondría una enorme ventaja para los 300 súbditos ingleses residentes aquí y les permitiría a algunos niños, que por el momento tienen que permanecer en Inglaterra por falta de escuelas aquí, acompañar a sus enfermos padres a este balneario de invierno.

NAVEGACION Y MARINA MERCANTE

Cuadro de derechos de navegación

Derechos de carga por 1.000 kilos	Litoral y Península	Cuba y Puerto Rico	Filipinas	Europa y la Costa de Africa hasta el Cabo Bojador	Argelia y Marruecos	Gibraltar y Portugal	Resto de Europa	Resto del mundo
	En Pesetas							
N.° 1								
Derechos de navegación:								
Descarga	0,75	0,75	—	1,25	1,25	1,25	1,25	2,50
Carga	0,50	0,50	—	1,00	1,00	1,00	1,00	2,00
Pasajeros, llegada	0,50	0,50	—	1,00	1,00	1,00	1,00	2,00
Pasajeros, salida	0,50	0,50	—	1,00	1,00	1,00	1,00	2,00
Las arriba señaladas son las antiguas tarifas de puerto franco.								

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Derechos de carga por 1.000 kilos	Litoral y Península	Cuba y Puerto Rico	Filipinas	Europa y la Costa de Africa hasta el Cabo Bojador	Argelia y Marruecos	Gibraltar y Portugal	Resto de Europa	Resto del mundo
	En Pesetas							
N.º 2								
El nuevo «impuesto de guerra» llamado Impuesto provisional de Tráfico sobre carga y descarga es el siguiente:								
Descarga:								
Mineral de hierro	0,10	—	—	0,10	1,25	1,25	1,25	3,00
Mineral catalogado como «pobre»	—	—	—	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
Carbón y coque	—	—	—	1,00	1,00	1,00	1,00	3,00
Barras de hierro	—	—	—	0,25	0,25	0,25	0,25	3,00
Azúcar	—	0,50	0,50	1,25	1,25	1,25	1,25	3,00
Vino	—	0,50	0,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Otras mercancías	0,12	2,00	2,00	1,25	1,25	1,25	1,25	3,00
Para carga rigen los mismos.								
Pasajeros:								
Primera clase	1,00	16,0	13,0	8,00	8,00	8,00	8,00	25,0
Segunda clase	0,50	11,0	8,0	5,00	5,00	5,00	5,00	15,0
Reserva en tercera, Antillas españolas	—	6,00	—	—	—	—	—	—
Tercera	0,25	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Tarifa extra:								
Cabina 1	—	—	—	—	3,00	—	—	—
Cabina 2	—	—	—	—	6,00	4,00	—	—
Cubierta	—	—	—	—	1,00	1,00	—	—

Nota: Hay un impuesto de timbre que se aplica a los cargamentos que entran y salen en estas islas de un 25 por mil sobre el peso y un timbre de navegación del 15% sobre el flete.

Los impuestos del N.º 1 se han tenido que pagar siempre y se siguen pagando por el barco.

Los impuestos del N.º 2, recientemente aplicados por los impuestos de la guerra, se pagan por los remitentes o los recibidores de la mercancía y por los pasajeros a la llegada o a la salida.

Franquicia: La sal común, los barriles vacíos y los sacos devueltos. Además, toda la mercancía transportada en buques de menos de 100 toneladas. Finalmente, todo transbordo en dirección al litoral de las mismas islas con Manifiesto de Tránsito.

Náufragos y niños menores de 3 años.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

El tráfico naviero es la historia de un constante progreso. A continuación señalamos el número de buques de vapor que han entrado en el puerto:

Año	Las Palmas
1883	236
1884	238
1885	336
1886	522
1887	600
1888	964
1889	1.180
1890	1.441
1891	1.558
1892	1.562
1893	1.719
1894	1.842
1895	1.873
1896	2.032

Un 60 por 100 aproximadamente de los vapores que utilizan este puerto son británicos.

Durante los dos últimos años los barcos británicos que han visitado este puerto han sido los siguientes:

	1895	1896
Barcos	1.124	1.200
Barcos que se suministraron de carbón	773	834
Barcos que se aprovisionaron de víveres	575	661
Barcos aprovisionados de agua	485	393
Barcos que entraron en lastre	18	18
Barcos que zarparon en lastre	108	127
Barcos que descargaron carga	198	215
Barcos que tomaron carga	168	170
Pasajeros desembarcados	22.352	29.085
Pasajeros embarcados	22.228	28.566
Tonelaje registrado (neto)	2.188.349	2.389.091
Valor total de los artículos embarcados y desembarcados (en libras esterlinas)	609.865	595.619

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Cuadro que muestra el número de barcos que utilizan el puerto de Las Palmas, por banderas, y el porcentaje del número de cada país

Año	TOTAL	BRITANICOS	ESPAÑOLES Vapores	ESPAÑOLES Veleros	ALEMANES	FRANCESES	ITALIANOS	EE.UU.	ARGENTINOS	BELGAS	AUSTROHUNGAROS	DANESES	GRIEGOS	HOLANDESES	PORTUGUESES	RUSOS	SUECOS Y NORUEGOS	BRASILEÑOS	CHILENOS	OTROS
1892	2.407	896	278	822	213	88	75	10	1	2	9	—	—	2	4	—	6	—	—	1
1893	2.591	1.099	287	848	148	85	83	11	1	4	5	1	—	2	4	—	13	—	—	—
1894	2.718	1.138	302	850	185	90	115	9	—	2	6	—	—	5	2	—	9	3	2	—
1895	2.766	1.124	287	844	215	110	118	12	—	12	14	2	5	4	6	1	14	3	—	—
1896	2.871	1.200	331	804	202	110	114	9	5	19	11	1	—	14	7	—	27	10	—	2
	13.353	5.457	1.485	4.168																
Menos los barcos de cabotaje	4.520	—	720	3.800																
Total....	8.833	5.457	765	368	963	483	505	51	7	39	45	4	5	27	23	1	69	16	2	3
Porcentaje	100	61,8	8,6	4,3	10,9	5,5	5,8	0,6	0,1	0,4	0,5	—	—	0,3	0,2	—	0,8	0,2	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

El tonelaje registrado en puerto y que viene en el casco del buque es el que a continuación se indica:

Nacionalidad	Porcentaje	
	1895	1896
Británica	95,84	95,28
Alemana	0,61	0,74
Francesa	1,43	1,13
Italiana	0,04	1,00
Española	0,98	1,00
Noruega	1.00	0.25
Americana	0,10	0,60
Total	100,00	100,00

El incremento del porcentaje italiano se debe exclusivamente a la importación de cereales de América del Sur. La caída de embarques noruegos es debida a la utilización del barco danés y a la llegada de madera alemana —al menos, de puertos alemanes viene— y no noruega. El comercio de Marruecos, que es el que ha mantenido el promedio del porcentaje francés, ha pegado un bajón y por tanto también el tonelaje.

De común acuerdo entre los consignatarios de todos los barcos que visitan este puerto y con el fin de expedir y facilitar el comercio en el puerto, se ha convenido en aplicar la tarifa de practicaje —y todos los buques deben pagarla— que a continuación se indica: 16 pesetas con 88 céntimos de práctico a la llegada sobre todos los barcos, sean del tamaño que sean; 16 pesetas con 88 céntimos de práctico para salidas sobre todos los barcos, sean del tamaño que sean; 8 pesetas con 44 céntimos de amarraje o de cambio de amarras.

Aunque los barcos europeos tienen un recargo legal de 6 pesetas con 25 céntimos por 100 toneladas y los barcos del resto del mundo tienen otro de 12 pesetas con 50 céntimos por 100 toneladas, tanto unos como otros, por acuerdo de los consignatarios de los vapores, tienen que pagar la suma de 15 pesetas por barco por el total de las visitas que el oficial médico haga a los barcos que están en situación de práctico gratis hasta las 10 de la noche (si es después de dicha hora se le otorgan unos honorarios equivalentes al doble). Por lo tanto, las tarifas portuarias son sólo las que a continuación indico para los barcos que hacen escala:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

	Importe	
	Pesetas	Céntimos
Pilotaje de entrada y salida	33	76
Sanitarios	15	0
Una aportación al Hospital Victoria para los marineros	2	50
Total*	51	26

* Al cambio corriente de 31 ptas. por libra esterlina = 1 libra, 13 chelines y 6 peniques.

Para buques que dejan carga o pasajeros existe un recargo por derechos de navegación, como se detallaba antes. El recargo corriente por alquiler de barca y carruaje para cubrir la asistencia al barco y obtener la carta o patente de sanidad y los papeles del buque es de 10 chelines. Los barcos que hacen escala para abastecerse de carbón o por motivos de pedidos no necesitan, por tanto, pagar más de 2 libras, 3 chelines y 6 peniques. Naturalmente, si tienen lugar operaciones de carga y descarga hay unos recargos que ya se han mencionado y detallado en el «Cuadro de Derechos de Navegación».

La carga y descarga del cargamento se efectúa en el puerto por acuerdo entre los gabarreros y los propietarios de los barcos que lo visitan, acuerdo por el que el gabarraje de entrada hace el 10 por 100 sobre el total del flete de aquellos artículos que no sean superpesados o piezas de maquinaria poco manejables, o troncos de madera extraordinariamente grandes o pesados. En el caso de grandes mercancías consignadas, se puede llegar a un acuerdo para hacerlo por medio de «barcadas» de 10 toneladas; el precio del alquiler de una de ellas, con sus hombres, es de 12 pesetas con 50 céntimos. Si es un cargamento de cereales y sacos, entonces el precio oscila entre los 13 y los 15 céntimos el saco.

Hay unas grúas elevadoras para levantar desde las gabarras pesos de hasta 7 toneladas. Para pesos extra se puede llegar a un acuerdo con el contratista de la escollera pública, cuya grúa eleva hasta 35 toneladas.

La carga de la fruta se hace a destajo, a unos 20 céntimos el paquete.

Los servicios de abastecimiento de carbón de los buques se mencionan en otro apartado.

Recogida de cargas.—Los buques que retornan a Inglaterra con espacio disponible pueden siempre volver con cargamentos de fruta, si avisan de antemano y si un barco no ha cargado ese mismo día o el anterior: si transcurren 24 horas entre barco y barco sobrarán las recogidas

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

de cargas (sobre todo de noviembre a mayo). Tal vez esto no suponga mucho dinero, pero sirve para cubrir los gastos del retraso ocasionado por el abastecimiento de carbón y, muchas veces, llegan a ser unos cuantos miles de paquetes los que se pueden recoger en los fletes:

		Importe (Chelines)
A Liverpool:		
Plátanos	Por paquete de hasta 6 pies	1
Otro cargamento ...	Por dimensiones tonelada	15
A Londres:		
Plátanos	Por racimo o paquete	2
Otro cargamento ...	Por dimensiones tonelada	de 15 a 20

Nota: Ninguno de los cargamentos procedentes de aquí sobrepasa los 20 quintales por 40 pies cúbicos.

Agua.—El agua de los manantiales se conduce al puerto por unas cañerías. Es agua potable de exquisita calidad y no deja apenas ningún poso en las calderas, lo que posibilita que se utilice agua del mar en un porcentaje elevado. Existe un recargo por parte de la ciudad de 75 céntimos aproximadamente (unos 6 peniques) por 100 galones, y los contratistas la suben a bordo por medio de tanques flotantes y bombas de vapor por una cantidad que oscila entre 1 chelín y 6 peniques y 2 chelines los 100 galones.

ESTADISTICAS DEMOGRAFICAS

Para averiguar el estado de la sanidad pública en Las Palmas y las tasas de mortalidad, he extraído las cifras siguientes:

En 1877 estaban censados 17.000 habitantes, digamos 20.000; en 1887, 21.000, digamos 30.000; en 1897, se calcula que la cifra vuelve a los 30.000, digamos 45.000 por lo menos. Esto significa que, aunque oficialmente se acuda a la cifra inferior por motivos de impuestos, se puede tomar la más alta.

Año	Nacimientos	Población	Porcentaje sobre mil
1877	811	20.000	40,55
1887	947	30.000	31,57
1896	1.288	45.000	28,62

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Año	Defunciones	Población	Porcentaje sobre mil
1877	521	20.000	26,50
1887	614	30.000	20,70
1896	994	45.000	22,09

OBRAS PUBLICAS

Se ha trabajado ininterrumpidamente para la conclusión de las obras del muelle. Durante el invierno de 1896-97 han aparecido algunas grietas bastante considerables en las obras del muelle, pero se puso remedio quitando algunos bloques de la pared frontal que da al mar y rellenando el hueco con cemento casi sólido. Ahora, los bloques que soportan el azote del mar están mucho más cargados de cemento que antes y es de esperar, por la durabilidad de este bonito rompeolas, que resistan el ataque de las olas intensas y de la marejada que constantemente se agitan contra ellos. Cuando el oleaje es intenso, se puede ver cómo se estremece toda la estructura, pero al haber dejado espacio suficiente para la presión del aire, la larga y estrecha estructura (con sólo una anchura de tres bloques) parece soportarlo bien.

Han continuado las obras en la carretera del sur hacia Tamisas *(sic)* y en la que va a Teror por el centro, y se han llevado a cabo varios apeos durante el año en otros tramos.

Los faros siguen como antes, pero ha habido numerosas quejas del mal estado en que se encuentra el faro del rompeolas, que en lugar de estar bajo la supervisión de un farero lo está bajo la del Departamento de Obras Públicas. Es de lamentar que un pequeño faro resguardado, como el que tienen los buques de vapor para llevar sus luces laterales, no esté provisto de un cristal adecuado y de fuertes reflectores.

Las calles que hasta no hace mucho estaban empedradas con guijarros llevan ahora bloques de granito. Por desgracia y debido a los gastos no hay posibilidad de extender esta obra al puerto, a donde se dirige una carretera que tiene normalmente el aspecto del Sahara durante una tormenta de polvo a causa de unos arenales que hay a ambos lados y a lo sumamente fino en que ha llegado a convertirse ese polvo por el constante e intenso tráfico que por allí circula.

El abastecimiento de agua se está extendiendo a varios suburbios de

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

la ciudad, lo cual permite un abastecimiento constante de agua pura a los habitantes de las zonas más pobres. Es de esperar que esto influya enormemente en la disminución de las fiebre tifoideas y otras fiebres extendidas por estos distritos, pero que casi han desaparecido de las zonas de la ciudad debidamente drenadas y abastecidas de agua.

Las escuelas públicas están ayudando enormemente a eliminar la ignorancia tan extendida en la clase baja: son muy pocos los adultos que saben leer o escribir.

COMUNICACIONES

Las comunicaciones con Inglaterra han vuelto a mejorar notablemente durante el año pasado. Los nuevos vapores intermediarios de las líneas *Castle* y *Royal Mail* han supuesto un claro avance con respecto al viejo tipo de barcos. La línea *Forwood's* de Londres acaban de construir para este comercio especial de frutos y pasajeros barcos en los que los preparativos en todos los sentidos no dejan nada que desear.

Se han puesto en circulación algunos buques nuevos desde Liverpool de excelente calidad, y se ha dedicado la mayor de las atenciones al tráfico de pasajeros, en tanto las disposiciones de carga lo permitan, pero como tienen que transportar a bajo precio fletes económicos, tienen que sacrificar en su caso el factor velocidad de los viajes modernos.

Recientemente han mejorado muchísimo los camarotes y el servicio en nuestros buques británicos y, por ahora, son superiores a la mayoría de los barcos extranjeros que hacen escala aquí, aunque la cocina deja todavía mucho que desear para equipararse con la de la *North German Lloyd* y algunas líneas francesas.

El correo es ahora muy frecuente, pero ha habido verdaderas quejas con respecto a la irregularidad con que se entrega la correspondencia, y se han abierto cartas y algunas con dinero se han perdido. No deben remitir aquí ninguna carta con dinero, a no ser que antes se certifique y se asegure, sobre todo si va dirigida a los suburbios.

PESOS Y MEDIDAS

Los pesos *legales* son los del sistema métrico.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Cuadro de pesos

1.000 kilos	=	1 tonelada (aproximadamente)
1 kilo	=	2.2.046 libras, esta es normalmente la equivalencia usual en el comercio: 10 % más de 2 libras
50 kilos	=	1 quintal por regla general

Los pesos comerciales *corrientes* de la isla son:

1 libra española (16 onzas).....	=	0,469 kilos
Arroba.....	=	25 libras españolas
Quintal	=	100 libras españolas = 101½ libras **(avoir.)**
Tonelada.....	=	20 quintales

Las medidas legales son las del sistema métrico; las que se usan actualmente son las siguientes:

Cuadro de medidas

12 pulgadas (la extensión del pulgar)	=	1 pie
3 pies	=	1 vara (de 33 pulgadas inglesas)
2 varas.....	=	1 braza, o braza española
Legua (League)	=	2.000 pies españoles
20 leguas	=	1 grado
La fanega de tierra	=	1 1/3 acres (aproximadamente) = 5.503 metros cuadrados

MONEDA

Las equivalencias monetarias legales son las del sistema métrico, pero se usan las siguientes:

Cuadro de equivalencias monetarias

1 céntimo	=	1 centime, francés, a la par = la décima parte de un penique
3 céntimos.....	=	1 cuarto
25 céntimos.....	=	1 real vellón
31 céntimos.....	=	1 fisca, una moneda de plata tallada y acuñada = la decimosexta parte de 1 dólar

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

47 céntimos.....	=	1 real de plata
63 céntimos.....	=	2 fiscas, una moneda de dinero tallado, también una moneda de plata = la octava parte de un dólar
125 céntimos.....	=	1 tostón, ½ escudo, una moneda de dinero tallada, también una moneda de plata igual a la cuarta parte de un dólar
250 céntimos.....	=	1 escudo, también una moneda de medio dólar
375 céntimos.....	=	Peso corriente = 8 reales plata = 128 cuartos
500 céntimos.....	=	1 dólar

Nota: La onza equivale ahora a 16 dólares de plata en uso, pero en realidad es una moneda de oro que equivale a 16 dólares en oro.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE LOS AÑOS 1896-97

Los años 1896-97 no han sido favorables para el comercio británico en estas islas en general, y en Tenerife en particular.

Agricultura y granjas en relación con el comercio británico.— Al considerar la agricultura y las fincas en su relación con el comercio, las escasas lluvias de 1896 dejaron la tierra pendiente de las lluvias de enero, las cuales, en 1897, consistieron tan sólo en dos o tres lloviznas. El resultado es que ni un tercio del trigo sembrado germinó, y aunque se preveía lluvia para mayo, no cayó ninguna, y no fue sino en octubre cuando se alcanzó una cantidad normal.

Escasez de lluvias.—Después de unos años tan secos, una lluvia normal no ha sido suficiente como para llenar los estanques, naturales o artificiales, ni para saturar el suelo reseco. La cosecha de trigo ha sido un fracaso y, aunque los cultivos nuevos de 1898 tienen buen aspecto, no faltan indicios de que, a menos que caiga más lluvia dentro de poco, la próxima cosecha será escasa en espigas y paja.

Para sustituir la cosecha normal de trigo, se ha importado maíz desde Europa, y de Rusia en particular, y otros víveres desde Inglaterra. Alrededor de 1.000 sacos de harina ha sido el promedio mensual de las importaciones en 1896-97.

Importaciones de maíz.—Un comerciante español me informó que durante 1896-97, él y otros habían importado 60.000 sacos de maíz (alrededor del 20 por ciento procedente de Inglaterra), y desde entonces habían vuelto a pedir 10.000 sacos más (alrededor del 50 por ciento desde Inglaterra).

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Doble pérdida para los granjeros.—Por supuesto, esto significa que los agricultores no solamente han perdido el trigo, que representa su comida básica, además de la renta que obtiene de la venta del sobrante de la cosecha, sino que han tenido que adquirir un sustituto caro para su propio consumo. Esto dice mucho de la prudencia de los campesinos cuando se ven tan pocos indicios de real necesidad.

La vendimia, los tomates y las papas.—La cosecha de uvas fue relativamente normal, al igual que también lo fueron las cosechas de tomates y papas para el mercado tempranero de Londres. La exportación de ambos productos sigue en aumento.

Cochinilla.—Se demuestra buena disposición a cultivar el insecto de la cochinilla en cantidades mayores, pero el incremento de la demanda para el tinte así obtenido es pequeño.

Algarrobo.—Entre los terratenientes más importantes, existe el proyecto de plantar y promover el cultivo de algarrobos con vistas a utilizar las vainas de su fruto como comestibles para el ganado en épocas de escasez. El Dr. Morris, C. M. G., durante su última estancia en La Orotava, aportó valiosas sugerencias sobre este particular.

Pérdida de ganado por falta de comida debido a la sequía.—Se ha producido gran desesperación entre campesinos y pequeños propietarios por la pérdida de ganado. Muchas reses han muerto de hambre debido a la sequía. Me informan que en un distrito, en un periodo de dos meses, el ganado fue trasladado 5 millas tres veces a la semana, para obtener agua. La comida casi no se encontraba y la condición del ganado era, en consecuencia, generalmente deplorable. Los carniceros se negaban a comprar más de lo que les hacía falta de un día para otro y, por lo tanto, no existía apenas un mercado, salvo a precios ruinosos. Se ha importado paja desde el extranjero para alimentar a los caballos y las mulas.

Efecto sobre el coste de la vida.—El resultado natural de esta sequía y hambre parcial ha sido la disminución de fondos para la adquisición de mercancías británicas y la queja continua durante el pasado año ha sido que «no había actividad» en los círculos comerciales.

Mantas-capas hechas de artículos británicos.—Cualquier persona que haya visitado Tenerife debe haber observado el hecho de que todo campesino varón lleva una capa que es una manta inglesa cogida en el cuello por un collarín de cuero.

Uso universal.—Estas mantas pueden verse en cualquier estado, desde la manta relucientemente nueva de un adulto rico hasta los restos harapientos que medio cubren al chico de 14 años. A esta edad, los chicos que hasta entonces habían dormido en la cabaña principal con sus pa-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

dres y los niños menores, se relegan a cobertizos y patios; así se entiende fácilmente por qué casi la primera compra que hace un joven campesino es una manta inglesa, al tratarse de su capa por el día y su cama y ropa de cama por la noche.

Caída de las importaciones de Mantas.—Pero en los malos tiempos recientemente pasados tales compras han sido comparativamente escasas y, aunque es difícil obtener cifras, me han informado fuentes fidedignas que la demanda de este artículo de manufactura británica ha caído casi un 25 por ciento por debajo de la media.

Reclutas para Cuba: drenaje de la población.—Este descenso se puede atribuir, en parte, a la reducción del poder adquisitivo del campesino y, en parte, al drenaje de población que han supuesto las levas para Cuba.

Me han informado las autoridades militares que el número de reclutas enviado desde Tenerife, sólo en 1896-97, fue de 1.397. Estos hombres se han seleccionado de la flor de la raza campesina, cuyo físico, muy superior al de los habitantes de las ciudades, ha favorecido naturalmente su selección para el servicio militar.

Regreso de los colonos desde Cuba.—La inestabilidad en Cuba también ha obligado a muchos colonos (nativos de estas islas) a regresar medio arruinados, cuando en épocas más prósperas habían sido ellos los que remitían dinero a sus parientes en las Islas Canarias.

Sala de muestras.—Con referencia a las nuevas salidas para el comercio británico, he podido observar que al menos un agente de la comisión británica ha establecido una «sala de muestras» donde toda clase de habitantes entra en contacto directo con mercancías británicas. Espero que esta iniciativa suya suponga mayor beneficio para el comercio británico, del que siempre podría esperarse un sistema quizás más inteligente de venta comercial.

Incremento de la demanda de víveres británicos y disminución en la demanda de tejidos.—Aunque se incrementó la demanda de comestibles británicos, como detallé antes, por haber fallado las cosechas del país, esto no se puede considerar como una compensación de la caída en la demanda de tejidos, ya que el efecto de esta caída puede perdurar más de un año.

El comercio británico todavía iguala al de los otros países.—De todas formas, he investigado cuidadosamente, y soy de la opinión que el comercio británico en esta isla es todavía tan voluminoso como el de todos los otros países juntos. Creo que los siguientes comentarios sobre distintas mercancías pueden ser de fiar.

Textiles: productos alemanes y artículos de Barcelona.—Los rivales

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

de Gran Bretaña en el área textil son Alemania y Barcelona. Alemania suele limitarse a tejidos de algodón para trajes baratos. Los suministros de Barcelona constan principalmente de unos artículos de punto muy baratos que son poco rentables para los fabricantes británicos, siempre que estén dedicados a producir artículos de calidad superior. Otras importaciones parecidas (si se piden en cantidades suficientes) se obtienen igual de baratas desde Manchester.

Barcelona también ofrece pañuelos de seda y pañuelos de algodón estampados que, hasta cierto punto, han quitado el mercado a los suministros procedentes de Glasgow.

Cerámica y cemento: Francia, Alemania, Bélgica.—Dos cosas son adversas para los fabricantes británicos en el comercio de cerámica y de cemento. Una es el alto coste de los fletes desde los centros de fabricación hasta los puertos marítimos en Inglaterra, lo cual provoca que ambos artículos sean importados a precios más baratos desde Francia y Bélgica; y el otro es que la cerámica alemana y francesa es más ligera, permitiendo así un gran ahorro en el precio del flete.

Una lección a aprender del casi monopolio británico del comercio de mantas.—Pero me parece a mí que una lección (que se puede aplicar a todos los artículos) se puede aprender del caso de las mantas; es decir, que un buen artículo manufacturado, una vez conocido entre la gente del campo (gente muy conservadora en sus costumbres) se mantendrá firme siempre que la calidad se conserve.

Ningún artículo de pacotilla aguantaría ni un mes de uso como capamanta, y me ha informado un comerciante español de muy buena reputación que fracasó un intento de introducir desde España un artículo parecido a la manta de fabricación británica.

Deben estudiarse los gustos de los habitantes para ciertas clases artículos.—Sólo puedo recomendar a los comerciantes que averigüen por los diferentes agentes comisionados en Santa Cruz que tipo de artículos parecen atraer la atención de los habitantes (las navajas por ejemplo, llevadas por todos los españoles), sobre todo lo que atrae a la gente del campo. Luego debe ser suministrado a un precio y una calidad uniformes.

Tráfico Marítimo.—Arribaron 666 barcos británicos en 1897, que en comparación con los 582 de 1896 representan un aumento de 84 en cifras absolutas.

Las Palmas todavía lleva la delantera a Santa Cruz en cuestión de número de barcos, pero (utilizando las cifras dadas por el *Diario de Las Palmas)* el incremento en el número de buques de vapor que arribaron

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

a Las Palmas fue únicamente de 4 en 1897, mientras que los que llegaron a Santa Cruz fueron 51.

	Número de embarcaciones	
	Las Palmas	Santa Cruz
1896	2.032	1.324
1897	2.036	1.375

Carbón.—Solamente del carbón importado por las empresas británicas se reembarcaron 158.000 toneladas para su consumo en 1897, en comparación con las 142.000 toneladas de 1896, confirmado así que Santa Cruz reviste cada vez más importacia como puerto.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1898

SUMARIO

Islas Canarias.—Introducción.—Importaciones.—Exportaciones.—Tráfico marítimo.—Previsiones para 1899.—Informe del comercio de Las Palmas.

INTRODUCCION

No hemos podido acceder a ningún tipo de estadística detallada y oficial acerca del comercio de estas islas durante el año 1898 y, es más, las correspondientes a 1897 no nos han llegado aún, resultándonos por ello imposible proporcionar un informe completo y satisfactorio. Sin embargo, hablando en términos generales, desde un punto de vista comercial el año fue desastroso, salvándose únicamente por la indudable mejoría que experimentó el comercio hacia finales de año. Las dos causas determinantes de la depresión que imperó en los primeros meses del año fueron la pérdida de las cosechas de grano, debida a la escasez de lluvias, y la guerra entre España y los Estados Unidos de América.

Esta pérdida de las cosechas de grano en la isla ha sido la segunda consecutiva y casi dio lugar a un período de hambre en el archipiélago a principios de año. Se sintió de forma más acusada en las islas pequeñas y más pobres de Fuerteventura, Lanzarote, Gomera y Hierro, pero

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

su efecto en el comercio fue general y desde enero hasta abril hubo una paralización casi total en los negocios. Únicamente en el ámbito de los productos alimenticios se verificó algún tipo de comercio del que valga la pena hablar, y éste se limitó principalmente a la importación de maíz del que se recibieron cantidades sin precedentes.

El efecto inmediato que siguió a la declaración de guerra por parte de los Estados Unidos fue que el cambio subió de una prima de un 40 por 100 a una cotización nominal de una prima de un 120 por 100. Tal depreciación en el poder adquisitivo de la moneda habría dejado los negocios en una situación muy difícil en cualquier país, pero su efecto en el comercio de estas islas fue casi paralizante. Una característica de la población campesina de Canarias es la de prescindir incluso de las necesidades más básicas de la vida cuando los precios suben, al tiempo que muestra una extraordinaria frugalidad y una habilidad especial para encontrar sustitutos. Por ejemplo, cuando el precio del trigo está alto, utilizan el maíz o la cebada en su comida corriente (gofio), y cuando estos dos cereales están también caros, recurren a las papas o la fruta como principales elementos de su dieta. Puede citarse otro ejemplo de su sentido del ahorro: anualmente se importan grandes cantidades de jabón procedentes de Gran Bretaña pero, como a causa de la guerra tanto su precio como el de los demás artículos importados experimentaron un aumento debido a la subida del tipo de cambio, los campesinos dejaron de usar jabón utilizando como sustituto una lejía obtenida de ciertas hierbas. En muchas partes de la isla durante los primeros meses del año, los habitantes, antes que recurrir a sus almacenes de granos de semilla, acudieron a raíces silvestres como artículo de alimentación.

IMPORTACIONES

Bajo tales circunstancias, el año 1898 no pudo haber sido peor para el comercio.

Artículos de alimentación.—Sin embargo, Gran Bretaña encontró una compensación para la disminución de su comercio general con estas islas, al aumentar sus importaciones de comestibles. Se dice que gran parte de este aumento se debe al ímpetu mostrado por los comisionados británicos establecidos en Santa Cruz, porque en circunstancias normales el comercio hubiera recaído con Francia, que anteriormente controlaba la mayor parte del comercio de comestibles.

Productos coloniales.—Gran Bretaña también aumentó su participa-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ción en las importaciones de las islas en productos coloniales tales como café, arroz, especias, etc., negocio que durante algunos años estuvo monopolizado por Alemania. Parece que ahora ha vuelto a sus primeros cauces: Londres y Liverpool.

Carbón.—Ha habido una caída considerable en las importaciones de carbón. En 1897 la cantidad importada por Tenerife fue de 160.859 toneladas frente a las 133.480 toneladas en 1898. Esta disminución se debió a la guerra hispano-americana, siendo el carbón importado casi totalmente reembarcado para el consumo de los vapores y muchos barcos de vapor evitaron los puertos canarios desde mayo a septiembre. El comercio está totalmente en manos británicas. Las importaciones de los últimos cuatro años evolucionaron como se indica a continuación:

Año	Toneladas
1895	114.365
1896	146.673
1897	160.859
1898	133.480

Textiles.—Manchester sigue manteniéndose firme con sus tejidos de algodón. Durante la época en que el tipo de cambio estuvo tan anormalmente alto, Barcelona pudo competir en ciertas líneas, pero el cambio ya ha vuelto a su anterior nivel y los fabricantes españoles no pueden aspirar más que a un comercio al por menor. Sin embargo, esto no se cumple en lo que respecta a los artículos de punto de algodón, que según parece se producen más baratos en Barcelona que en cualquier otro centro de fabricación.

Paños de algodón.—Alemania monopoliza el negocio de tejidos de algodón para trajes, pero este artículo viene a ser el único de los tejidos de algodón con el que Alemania comercia con las islas.

Tejidos de lana.—El comercio en paños de lana es muy limitado. Inglaterra suministra el 50 por 100 de las importaciones totales de estas telas y el resto se reparte entre Francia, Alemania y España.

Mantas importadas.—Hay un comercio bastante regular de mantas que se importan exclusivamente de Inglaterra.

Sombreros.—Los sombreros de fieltro suave son casi los únicos que se usan en estas islas. Hasta hace pocos años, la mayor parte del comercio recaía en Gran Bretaña, pero Italia entró en dicho comercio con una fabricación mucho más barata y captó el negocio.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Loza de barro.—Hay un tipo de loza muy ligera que se fabrica en Francia y Alemania y el comercio está en sus manos, excepto una pequeña cantidad que se trae de Sevilla. Parece ser que a los fabricantes de loza de barro tanto franceses como alemanes se les aplica unas tarifas especialmente bajas en los ferrocarriles y en los fletes de barcos a vapor, lo que les permite vender en estas islas por un precio consolidado de un 20 a 25 por 100 sobre el coste de producción de la loza, mientras que en el caso de la loza inglesa solamente los costes de empaquetado y de transporte por ferrocarril desde la fábrica hasta los puertos de embarque alcanzarían esos precios; o sea, que esta última está totalmente vencida por la competencia extranjera. Sin embargo, la loza sanitaria se importa exclusivamente de Inglaterra.

Cristal.—Los comentarios anteriores también se pueden aplicar al comercio de la cristalería. Los países que hacen el negocio son Francia y Bélgica.

Ferretería.—Los artículos de ferretería barata se importan exclusivamente de Alemania. Los artículos ingleses son demasiado caros para las posibilidades de las clases más pobres de estas islas. Los únicos artículos importados de Gran Bretaña son los objetos huecos de lata y hornillos.

Armazones de cama.—En un principio los armazones de cama se importaban de Inglaterra, pero España ha empezado a fabricarlos más baratos y se ha hecho con el grueso del comercio.

Cubiertas.—El comercio de la cubertería se encuentra en manos alemanas, a excepción de las cubiertas finas de mesa y unos pocos utensilios procedentes de Sheffield.

Hierros.—Al haber muy pocas industrias manufactureras de hierro en estas islas, el consumo de este metal es bajo, y la parte del león de lo que se comercia corresponde a Gran Bretaña.

Hierro fundido.—Las piezas de hierro fundido para la construcción se importan principalmente de Sevilla, donde se pueden fabricar a muy bajo precio.

Cemento.—Hasta muy poco tiempo el cemento se importaba de Inglaterra, pero ahora la mayor parte del comercio recae en Bélgica, donde se puede obtener a un precio mucho más bajo. Según recientes cotizaciones, amablemente facilitadas por un comerciante local, el precio actual del cemento inglés, incluyendo coste, flete y seguro, es de 8 chelines y 9 peniques por barril, frente a los 7 chelines del cemento procedente de Bélgica y Alemania.

Madera.—Al no haber casi nada de madera en estas islas, toda la necesaria para la construcción u otros propósitos tiene que importarse y

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

nos satisface hacer constar que la mayor parte del comercio recae en la Columbia Británica.

Principales importaciones y países de procedencia.—Como resumen diríamos que las principales importaciones y países de procedencia pueden clasificarse como sigue: de Gran Bretaña: carbones, productos químicos para abonos, velas, provisiones, telas, café, arroz, especias, artículos de yute, cuerdas, cereales, pastelería, tintas, galletas, leche enlatada, algodón de costura, etc., y también hay varios productos extranjeros importados a través de comerciantes británicos, tales como bacalao, fósforos, vermut, etc.

Las importaciones procedentes de Francia se reducen casi exclusivamente a flores de azufre, cuero para calzado, loza y «artículos de París».

De Alemania: loza, ferretería, bebidas alcohólicas baratas, papel, cemento, galletas, productos coloniales en pequeña escala y clavos.

De Bélgica: cemento, almidón y cristal.

De Italia: azufre, sombreros y paraguas.

De los Estados Unidos: petróleo, tabaco y agua de Florida.

De Argentina: maíz, harina y heno.

De Venezuela: café.

De Marruecos: judías y maíz.

De la Columbia Británica: madera.

De los países escandinavos: planchas de madera y serrín, para el empaquetado de fruta.

EXPORTACIONES

Plátanos, tomates y papas.—Las principales exportaciones son: tomates, plátanos y papas. El cultivo de tomates es la principal actividad agrícola de las islas de Tenerife, La Palma y La Gomera. Las Palmas es el principal centro productor de plátanos. A su vez Tenerife es la isla más importante en la producción y exportación de papas.

Hay una rotación de las cosechas; las que se recogen en verano son para el consumo local y las cosechas de invierno y primavera son para la exportación con destino a Gran Bretaña y las Indias Occidentales; a estas últimas se transportan en buques de vela.

El comercio en 1898 sufrió las consecuencias de un decreto promulgado hacia finales de abril, por el gobierno español, mediante el cual y para prevenir que a causa de la guerra se produjera una época de escasez

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

de alimentos, prohibía la exportación de papas, con las consiguientes pérdidas para los productores de las islas, que se tuvieron que quedar con grandes cantidades de papas que se pudrieron y fueron destruidas.

Los embarques de plátanos y tomates desde Tenerife en 1897-98 fueron los siguientes:

Artículos		1897		1898	
		Cantidad	Valor en £	Cantidad	Valor en £
Tomates	Toneladas..	7.955	70.000	7.660	67.350
Plátanos	Racimos ...	85.444	6.350	104.865	10.500

Se puede apreciar un incremento en los plátanos exportados en 1898 en comparación con el año precedente, debido a las plantaciones nuevas que surgieron en dicho 1898.

El gran aumento que se aprecia en la columna del valor se debe al alza de los precios ocasionada por la inflación en el cambio y, pese a que éste bajó nuevamente a sus primitivos niveles, aquellos se han mantenido más o menos.

El descenso en los embarques de tomates se debe a la sequía, y a la escasez de mano de obra, ya que muchos campesinos fueron reclutados por el ejército debido a la guerra.

Cochinilla.—La cochinilla se sigue enviando en pequeña escala a Londres, Marsella y Hamburgo, pero los precios obtenidos (desde 11 peniques a 1 chelín la libra) son tan bajos que el cultivo del insecto de la cochinilla sólo se realiza de forma muy limitada.

Cosecha de uvas.—La cosecha de uvas estuvo por debajo de la media habitual debido a las pocas lluvias.

Tráfico marítimo.—El informe anexo del tráfico marítimo muestra que el número total de barcos entrados en Tenerife en 1898 fue de 2.122 con un tonelaje total de 1.707.907 toneladas. De éstos, 562 eran británicos, con un tonelaje de 824.771 toneladas. Estas cifras no se pueden comparar positivamente con las del año anterior y se aprecia un descenso general. Esta bajada se debe exclusivamente a la guerra con los Estados Unidos.

Relación del tráfico marítimo total en el Puerto de Tenerife durante el año 1898:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ENTRADOS

Nacionalidad	Veleros		Vapores		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británicos	33	2.409	529	822.362	562	824.771
Españoles	856	100.217	385	271.476	1.241	371.693
Franceses	1	48	138	182.800	139	182.848
Alemanes	—	—	121	242.848	121	242.848
Italianos	—	—	32	66.809	32	66.809
Otros países	8	3.166	19	15.772	27	18.938
Total	898	105.840	1.224	1.602.067	2.122	1.707.907
Total del año anterior	927	111.070	1.368	1.884.951	2.295	1.996.021

DESPACHADOS

Nacionalidad	Veleros		Vapores		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británicos	33	2.409	531	824.120	564	826.529
Españolas	856	100.217	383	271.077	1.239	371.294
Franceses	1	48	138	182.800	139	182.848
Alemanes	—	—	121	242.848	121	242.848
Italianos	—	—	32	66.809	32	66.809
Otros países	8	3.166	19	15.772	27	18.938
Total	898	105.840	1.224	1.603.426	2.122	1.709.266
Total del año anterior	928	111.276	1.368	1.884.953	2.296	1.996.229

Perspectivas para 1899.—Es muy gratificante poder afirmar que las islas muestran grandes signos de recuperación, tanto de los efectos de la guerra como de la pérdida de las cosechas.

En general, los negocios han mejorado. El cambio ha vuelto, no sólo a su nivel anterior, sino que ha bajado un punto en relación con el que se mantenía cuando se declaró la guerra.

Ha caído abundante lluvia en los tres primeros meses del año y las nuevas cosechas muestran una mejoría considerable respecto a las del mismo período de 1897. En resumen, las perspectivas del año en curso, tanto en lo que respecta a la agricultura como a los negocios en general, son muy buenas y prometedoras.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

En conclusión, no estará de más hacer referencia a los atractivos que estas islas ofrecen a los visitantes. Los hoteles en Tenerife y Las Palmas son buenos y no hace falta extenderse acerca del excelente clima y las maravillas del paisaje.

LAS PALMAS

El Vicecónsul Swanston nos informa de lo siguiente:

Los años 1897 y 1898 han sido excepcionales y quizás la isla de Gran Canaria ha sufrido los problemas de Cuba mucho más intensamente que cualquier otra parte de España.

En 1897 y en la primera parte de 1898 el drenaje de población para el ejército español en Cuba afectó muy seriamente a la prosperidad de las distintas comarcas del país. Además, cuando se reclutó a los reservistas, hubo gran desolación y miseria entre las familias de los hombres, que en gran manera se aliviaron con ayudas tanto públicas como privadas y con la contribución económica de los residentes y turistas británicos, así como de varias firmas de Londres y Liverpool.

Sin embargo, y a pesar de esta situación inestable, desde el punto de vista del comerco británico, estos años mostraron una mejoría constante en la actividad mercantil y en la prosperidad de Las Palmas, así como en la importancia de su puerto.

Desde un punto de vista personal, me inclino a pensar que nuestros competidores comerciales, especialmente los alemanes, están haciendo mayor uso de nuestros informes consulares que nuestros propios compatriotas, para cuyo único beneficio se supone que se escriben. Cuatro casas alemanas, ahora mismo quizás de no mucha importancia, se han establecido en Las Palmas durante los dos últimos años, y se percibe claramente que el viajante comercial alemán de hoy en día se ha puesto al corriente cuidadosamente de los contenidos de los anteriores informes consulares británicos.

El alto tipo de cambio que imperó durante varios meses de 1898 afectó en gran medida a la importación; se mantuvieron escasas existencias de mercancías y desde antes de la guerra y mientras duró sólo se hicieron pedidos de lo que era absolutamente necesario. La mayor parte de estos pedidos se dirigió a España y se notó de un modo muy especial en lo que respecta al aumento de los pedidos de artículos de algodón de Barcelona.

No hay estadísticas oficiales publicadas acerca de las importaciones

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

y las exportaciones, lo que hace difícil obtener cifras fidedignas, pero la información que sigue, tomada de fuentes privadas, nos proporciona una aproximación bastante correcta.

IMPORTACIONES

Carbón.—El comercio del carbón está totalmente en manos británicas. La cantidad importada en 1898 fue de alrededor de 213.000 toneladas y habría sido mucho mayor si no hubiese sido por la guerra española-americana, durante la cual vinieron pocos barcos de vapor. En la misma época, la huelga de carbón en Gales y el consiguiente aumento de los precios, los altos fletes y los aumentos de las primas de los seguros afectaron muy seriamente a este comercio.

Artículos de algodón.—Las importaciones globales de artículos de algodón en 1898 alcanzaron un valor de 773.481 pesetas, de las cuales el 43 por 100 era de origen británico, el 27 por 100 español y el 14 por 100 alemán, aparte de pequeñas cantidades procedentes de Italia, Francia y los Estados Unidos.

Artículos de lana.—Las importaciones globales de artículos de lana en 1899 se valoraron en unas 226.955 pesetas, de las que el 58 por 100 era de origen británico y el resto procedía de España, Alemania y Francia.

Maquinaria.—La maquinaria importada se valoró en 176.665 pesetas de las que el 79 por 100 era de Gran Bretaña y pequeñas cantidades de Bélgica, Alemania y España.

Cemento.—El valor de las importaciones de cemento se elevó a 131.320 pesetas, siendo el 29 por 100 británico, el 27 por 100 alemán, el 18 por 100 belga, el 14 por 100 de Francia (Rochefort) y el 10 por 100 español.

Jabón.—Se importó jabón por un valor de 150.680 pesetas, siendo el 94 por 100 de origen británico.

Pintura.—El valor de la pintura importada fue de 50.221 pesetas, de las que el 68 por 100 era importada de Gran Bretaña, el 22 por 100 de Alemania y sólo pequeñas cantidades de Francia, España e Italia.

Hierro y otros metales.—Las importaciones de hierro y otros metales se valoraron en 57.414 pesetas, siendo el 73 por 100 británicas, y pequeñas cantidades procedieron de Alemania, Noruega y España.

Abonos.—El valor de las importaciones de abonos ascendió a 585.460 pesetas; el 91 por 100 procedía de Gran Bretaña y el resto en partes casi iguales de Alemania y Estados Unidos.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Licores.—Se importaron licores por valor de 366.025 pesetas, siendo el 53 por 100 alemán, el 24 por 100 de Cuba y Puerto Rico (sobre todo ron), el 12 por 100 británico y el 7 por 100 español.

Cereales y granos.—El valor de los cereales y granos importados fue de 1.630.975 pesetas, de las que el 41 por 100 procedía de Marruecos y el 38 por 100 de la República Argentina; pequeñas cantidades se importaron de Francia, Gran Bretaña, Alemania, Bélgica, España y el Danubio.

Mercería y camisería.—Se importó mercería por valor de 2(?).913 pesetas, de las cuales el 54 por 100 fue alemán, y cantidades más pequeñas de Gran Bretaña, España, Madeira y Francia.

VALOR TOTAL DE LAS IMPORTACIONES DURANTE EL AÑO 1898

Procedencia	Valor Pesetas
Gran Bretaña	5.578.182
España	1.683.745
Alemania	786.430
Marruecos	775.620
Argentina	578.190
Francia	423.089
Estados Unidos de América	408.870
Noruega y Suecia	288.000
Italia	156.505
Bélgica	145.800
Otros países	135.860
Total	10.960.291

EXPORTACIONES

Actualmente la principal fuente de riqueza de la isla la constituye la enorme cantidad de plátanos, tomates y papas embarcados a Londres y Liverpool, pero queda por ver el efecto que la competencia de las Indias Occidentales tendrá sobre este comercio. Las exportaciones de plátanos han aumentado de 350.000 racimos en 1896 a 511.500 en 1898.

El azúcar canario, con un valor de un millón de pesetas, va a España, donde se admite libre de impuesto al considerarse un producto interior.

El siguiente cuadro dará una idea general de la cantidad y valor de las principales exportaciones y también de sus destinos:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

TOTAL DE EXPORTACIONES DE LAS SIGUIENTES ARTICULOS DESDE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, DURANTE EL AÑO 1898

Con destino a	Plátanos		Tomates		Papas		Cochinilla		Vino	
	Racimos	Valor Pesetas	Kilos	Valor Pesetas	Kilos	Valor Pesetas	Kilos	Valor Pesetas	Kilos	Valor Pesetas
Reino Unido	511.588	3.877.792	3.036.317	328.365	587.812	57.567	129.679	399.163	214.362	56.740
Alemania	2.662	19.723	4.695	580	8.214	790	65.725	195.086	72.635	20.640
España	1.508	10.613	6.037	790	55.090	4.800	2.208	6.638	—	—
Francia	14.503	104.532	599	95	8.440	350	106.689	290.338	4.990	1.150
Italia	4.319	30.734	—	—	—	—	8.472	20.280	—	—
Bélgica	—	—	165	50	—	—	4.140	12.420	—	—
Cuba y Puerto Rico .	—	—	—	—	236.834	19.250	—	—	9.251	2.960
Fernando Poo	—	—	—	—	6.297	800	—	—	3.512	1.000
CostaOcc. de Africa .	—	—	—	—	98.515	8.270	—	—	—	—
Marruecos	—	—	—	—	700	60	—	—	—	—
Total	534.580	4.043.394	3.047.813	329.880	996.902	91.887	316.913	923.925	304.750	82.490

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

La ciudad de Las Palmas se está extendiendo rápidamente en todas direcciones; se está construyendo mucho y se está formando un nuevo barrio de casas modernas al norte. La gran mejora que ha supuesto la reciente pavimentación de las calles y la introducción de la luz eléctrica son también signos de los tiempos actuales. Entre paréntesis, puede señalarse que toda la planta de producción de luz eléctrica ha sido totalmente suministrada por una compañía belga de Lieja y también se rumorea que esa misma compañía tiene el proyecto de construir un ferrocarril eléctrico de Telde al Puerto.

Se va a construir una carretera nueva del Puerto de La Luz al norte y centro de la isla, lo que supondrá un gran alivio de tráfico en la carretera que va desde Las Palmas al Puerto que soporta ahora todo el transporte hacia el interior de la isla. Hay que lamentar que toda la carretera del Puerto y la calle León y Castillo no estén debidamente pavimentadas y se encuentran pendientes de reparación. Su estado actual es deporable.

Los trabajos en el muelle del Puerto de La Luz avanzan rápidamente. El de Santa Catalina se está llevando hasta aguas más profundas, lo que supone muchas más ventajas a la hora de desembarcar cargas y pasajeros.

Se ha observado una mejoría en el trato que se da a las mulas y caballos desde que se constituyó la Sociedad para la Prevención de la Crueldad con los Animales, pero todavía hay que mejorar mucho más.

La popularidad de Las Palmas como centro de salud está aumentando y si se construyeran más chalets con un buen suministro de agua, apropiados para familias pequeñas, no hay duda de que se alquilarían en seguida.

Es muy lamentable que muchos inválidos, en un estado muy avanzado de su enfermedad, sean enviados de Inglaterra totalmente solos y muy a menudo con unos medios apenas suficientes para vivir en los hoteles más baratos u hostales, donde no puede esperarse que se les preste el cuidado y la atención sanitaria que necesitan.

El Hospital Reina Victoria para los marinos ha hecho un buen trabajo con los marineros británicos y extranjeros, y también ha remediado en sus salas privadas a algunos de los más afligidos de los arriba mencionados, sin amigos ni familiares, y que desde el principio estaban casi desahuciados.

Si se pudiesen tomar las medidas necesarias en este sentido, probablemente se salvarían muchas vidas valiosas de oficiales y oficiales no comisionados que se encuentran accidentalmente de servicio en la costa occidental de África, y que al regresar enfermos tendrían muchas posi-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Cuadro del tráfico marítimo británico en el Puerto de Las Palmas, Gran Canaria, duante el año 1898

COMERCIO DIRECTO EN BUQUES BRITANICOS PROCEDENTES DE Y CON DESTINO A GRAN BRETAÑA

Entracos								Despachados							
Núm. total de Buques			Tonelaje total			Núm. total de tripulantes	Valor total de la carga (£)	N.° total de Buques			Tonelaje total			Núm. total de tripulantes	Valor total de la carga (£)
Con carga	En lastre	Total	Con carga	En lastre	Total			Con carga	En lastre	Total	Con carga	En lastre	Total		
531	6	517	1.216.970	4.918	1.221.888	19.180	—	296	3	299	781.208	5.694	786.902	13.897	—

COMERCIO DIRECTO EN BUQUES BRITANICOS PROCEDENTES DE Y CON DESTINO A OTROS PAISES

Entrados								Despachados							
Núm. total de Buques			Tonelaje total			Núm. total de tripulantes	Valor total de la carga (£)	N.° total de Buques			Tonelaje total			Núm. total de tripulantes	Valor total de la carga (£)
Con carga	En lastre	Total	Con carga	En lastre	Total			Con carga	En lastre	Total	Con carga	En lastre	Total		
516	20	536	1.168.752	12.489	1.181.241	20.429	—	661	113	774	1.467.024	149.203	1.616.227	25.712	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

bilidades de salvarse si recibiesen los cuidados y la atención sanitaria adecuados. Se ha informado que el gobierno belga ha pensado establecer un sanatorio en Gran Canaria a beneficio de sus oficiales y oficiales no comisionados que se encuentran en servicio en el Estado Libre del Congo.

TRAFICO MARITIMO

Los informes adjuntos de tráfico marítimo muestran que ha habido un ligero descenso respecto al año anterior. No hay duda de que este descenso se debió a la guerra, durante la cual los barcos que solían venir aquí se fueron a Madeira o a San Vicente. En el primer y último trimestre del año se verificó un aumento respecto a los períodos correspondientes de años anteriores.

Tráfico marítimo total en el Puerto de Las Palmas, Gran Canaria, durante el año 1898:

VAPORES

Nacionalidad	Núm. de Buques	Tonelaje	Tripulación
Británica	1.073	2.403.129	39.609
Española	301	256.631	8.898
Alemana	174	406.180	6.934
Italiana	122	411.047	9.891
Francesa	78	200.579	4.255
Belga	18	61.456	1.047
Sueca y Noruega	17	24.131	351
Austro-Húngara	15	39.547	618
Holandesa	8	13.756	207
Rusa	3	4.070	67
Brasileña	3	1.900	64
Danesa	4	5.069	77
Total	1.816	3.827.495	72.018

VELEROS

Nacionalidad	Núm. de Buques	Tonelaje	Tripulación
Española	993	53.620	11.013
Noruega	12	6.243	128

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Nacionalidad	Núm. de Buques	Tonelaje	Tripulación
Americana	4	1.201	29
Británica	3	548	23
Francesa	1	460	14
Italiana	1	597	12
Danesa	1	500	11
Total	1.015	63.169	11.230

TOTAL DE BUQUES DE GUERRA QUE TOCARON PUERTO

Nacionalidad	Núm. de buques
Británica	22
Española	22
Francesa	7
Alemana	6
Italiana	3
Portuguesa	2
Chilena	2
Rusa	1
Austro-Húngara	1
Sueca	1
Brasileña	1
Total	68

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1899

SUMARIO

Introducción.—Importaciones.—Exportaciones.—Tráfico marítimo.—Cuadros estadísticos.

INTRODUCCION

En general el comercio de estas islas durante el año 1899 experimentó una clara mejoría, comparado con el del año anterior, aunque en más de un aspecto puede decirse que aún no está totalmente recobrado de los desastrosos efectos de la guerra entre España y los Estados Unidos.

No se dispone de estadísticas detalladas del comercio de cada isla, y sólo con gran dificultad se han podido conseguir las estadísticas anexas de las importaciones de Tenerife. Sólo se relacionan pesos, ya que las autoridades aduaneras no tienen que consignar el valor de los artículos importados. Sin embargo, las cifras que se dan son suficientes para establecer una comparación general entre el comercio en 1899 y el año anterior. Estas muestran que la necesidad de la rígida economía practicada por los nativos en 1898 quedó atrás cuando el cambio volvió a un tipo más normal al terminar la guerra. Los pequeños lujos a los que habían renunciado volvieron a ser solicitados; por ejemplo, el gran aumento en las importaciones de artículos de algodón hace ver que los habitantes ya se encontraron en condiciones de gastar algo en ropa mientras que

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

las clases más humildes retoman el uso del jabón que había estado más allá de sus posibilidades durante el año anterior. Aunque las estadísticas sólo se refieren a Tenerife, se puede hacer con ellas una aproximación bastante exacta de la naturaleza y extensión de las importaciones en otras islas.

IMPORTACIONES

No se han podido obtener estadísticas de las importaciones desde España, pero hablando en términos generales, su participación en las importaciones se puede estimar en un 10 por 100 del total. Los principales artículos suministrados por la madre patria a las islas son: tejidos de algodón y de lana, vinos y licores, sardinas en barriles y latas, aceite, aceitunas, arroz, azafrán, pimienta roja, tejas, botas y zapatos, cuero para suelas, muebles, verjas de hierro y armazones de cama.

El primer puesto lo ocupa Gran Bretaña con ventaja y casi su único rival es Alemania. Una pequeña parte del comercio recae en Francia, Italia y Bélgica; Marruecos envía alimentos como, por ejemplo, maíz, judías, huevos y aves de corral; Canadá y Escandinavia suministran madera, y los Estados Unidos el petróleo que se consume en las islas.

Algodón.—Considerando en detalle estas importaciones, vemos que los artículos de algodón importados en 1899 sumaron más de tres veces la cantidad que llegó el año anterior. El comercio está prácticamente en manos británicas, siendo el volumen de sus envíos en 1899 nueve veces superior a los de Alemania, su único rival serio. Los envíos de Francia e Italia son insignificantes. Los artículos procedentes de Alemania se reducen casi exclusivamente a paño de algodón y pantalones de algodón. En paño de algodón Alemania no tiene competencia. Las muestras que se adjutan* a este informe se han tomado de importaciones recientes. La núm. 1 cuesta 7,25 peniques por yarda, empaquetada y puesta a bordo a cuatro meses de crédito o con un 2 por 100 de descuento si es al contado. La tela es de 25 pulgadas de ancho. La núm. 2 cuesta 7,5 peniques la yarda y el ancho es el mismo que la del núm. 1. La núm. 3 cuesta 1 chelín 2 peniques por yarda y tiene 47 pulgadas de ancho. La núm. 4 cuesta 1 chelín 1,5 peniques por yarda y es del mismo ancho que el núm. 3. Las condiciones para todos son las mismas que para la núm. 1 Alemania también posee la mayor parte del negocio de pantalones de algodón. Parece que Gran Bretaña no es capaz de competir con los mo-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

delos más baratos como los de las muestras adjuntas * marcados con los números 5 y 6. La núm. 5 cuesta 3,5 peniques la yarda y su ancho es de 25-26 pulgadas. La núm. 6 tiene el mismo ancho que la núm. 5 y cuesta 3,25 peniques la yarda, empaquetado y puesto a bordo a cuatro meses de crédito, o con el 2 por 100 de descuento al contado.

Tejidos de lana.—El comercio en tejidos de lana no es importante. Sin embargo, la parte más importante le corresponde a Gran Bretaña, cuyos envíos fueron tres veces superiores a los de 1898. La demanda hubiera sido aún mayor si no hubiera sido por el aumento del precio de la materia prima, lo que mantuvo las importaciones por debajo de la media habitual en los años prósperos. Francia, Alemania y España compiten en esta línea, pero las cantidades que se reciben de estas fuentes son relativamente pequeñas.

Mercería.—Francia monopoliza el negocio de la mercería, habiendo gran demanda de artículos parisinos. Italia, Gran Bretaña y Alemania se dividen una pequeña parte del comercio.

Chalés.—Los chales, negocio que va en aumento, vienen exclusivamente de Gran Bretaña.

Sombreros.—Los sombreros más demandados son los de fabricación italiana seguidos por los de Francia. Gran Bretaña dominaba el resto del comercio en 1899, lo que supone un aumento considerable respecto al año anterior.

Hilos.—Ha habido también un gran aumento de los envíos de hilo. Gran Bretaña cuenta con más de las tres cuartas partes del negocio y Alemania posee el resto.

Cuero.—Alemania, España, Italia y Bélgica envían pequeños cargamentos de cuero, pero el negocio está prácticamente en manos francesas.

Bolsos.—Los bolsos proceden casi exclusivamente de Gran Bretaña.

Comestibles. Maíz.—Como las cosechas de maíz del año pasado fueron bastante buenas, las importaciones, por lo menos en lo que a Tenerife se refiere, disminuyeron respecto a las del año anterior. Gran Canaria importó la media anual habitual. Liverpool y Marsella no tuvieron la posibilidad de competir en este grano como lo hicieron en 1898 ya que Argentina y Marruecos controlan todo el negocio.

Judías.—Gran Bretaña y Francia también perdieron este negocio que habían conseguido en 1898, yendo a parar éste en su totalidad a Marruecos.

---

* Enviadas a la Asociación de Cámaras de Comercio.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Las importaciones de otros artículos alimenticios en 1899 superaron la media anual habitual, y a pesar de los tremendos esfuerzos de Francia, la mayoría de las importaciones, menos cierta cantidad procedente de España, se envió desde los puertos británicos.

Sémola.—Ha habido un gran aumento de los envíos de sémola cuyo comercio comparten Francia y Gran Bretaña. Bélgica envió un poco en 1899.

Harina.—La única harina importada este año vino de Gran Bretaña, excepto una pequeña cantidad de Argentina.

Papas.—Las dos terceras partes de las papas importadas vinieron de Gran Bretaña y el resto de Alemania. Se usan sólo como semilla.

Productos coloniales.—En lo que respecta a estos productos Liverpool y Londres siguen manteniendo el liderato, con Hamburgo en segundo lugar. El comercio de Marsella con estas islas, restablecido tras el conflicto hispano-norteamericano, ha disminuido tanto que las salidas de barcos de vapor franceses desde aquel puerto tuvieron que interrumpirse, debido a que había muy poca o ninguna carga que traer a las islas.

Arroz.—Los envíos británicos de arroz en 1899 fueron menos de un tercio que el año anterior. Alemania está ganando terreno en este artículo, aunque de todas formas su volumen sólo es la mitad del que hace Gran Bretaña.

Azúcar.—Las importaciones de azúcar, que habían experimentado una gran reducción el año anterior, recobraron sus proporciones habituales en 1899. Gran Bretaña y Alemania monopolizan el negocio, pero la primera tiene la mayor parte.

Café.—Casi todo el volumen del negocio del café estuvo en 1898 en manos de Italia, pero en 1899 el grueso recayó en Gran Bretaña y Venezuela, con Alemania como único competidor.

Cacao.—El cacao que se consume aquí es casi exclusivamente de fabricación alemana.

Té.—Se consume muy poco té y las provisiones proceden exclusivamente de Londres.

Bacon, etc.—Gran Bretaña provee el abastecimiento de bacon, jamón y manteca, mientras que casi todo el queso que se consume aquí procede de Alemania. Estos dos países comparten el negocio de galletas y sólo Gran Bretaña envía velas. Dinamarca por su parte, tiene todo el comercio de la mantequilla que se consume en las islas.

Jabón.—El comercio del jabón está casi exclusivamente en manos bri-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

tánicas y los envíos de Alemania y Francia son relativamente insignificantes, limitándose a jaboncillo de baño.

Almidón.—El almidón británico no tiene demanda. Alemania llevó casi todo el negocio en 1898, pero fue aventajada por Bélgica al año siguiente.

Fósforos.—Las importaciones de fósforos fueron el doble de las del año anterior. Alemania, la única que los exportaba en 1898, controló sólo la mitad del comercio en 1899, siendo sus competidores Italia y Bélgica.

Medicamentos.—La mayor demanda es de medicinas de fabricación británica. Alemania, Francia y Bélgica se reparten una tercera parte del comercio, lo que supuso un aumento considerable respecto a 1898.

Aceite.—El aceite para maquinarias procede principalmente de Gran Bretaña, y el aceite de oliva de España, Francia, Italia y Marruecos.

Cerveza.—La demanda principal es de cerveza ligera alemana, ya que la cerveza británica es un poco pesada para este clima. Así pues, Alemania controla las tres cuartas partes de este comercio. Los envíos aumentaron bastante respecto al año anterior.

Vino.—Las importaciones de vino también aumentaron. De los países extranjeros, Italia es quien tiene el grueso del negocio.

Alcohol.—El alcohol se importa sobre todo de Alemania. El comercio en 1899 muestra un ligero aumento sobre el año anterior.

Tabaco.—El tabaco fue otro artículo de lujo que se benefició de las mejores condiciones de 1899, y los envíos desde Alemania y Gran Bretaña fueron el doble que los del año anterior, teniendo la primera el doble del volumen de comercio que la segunda. También se recibió una gran cantidad desde Nueva York en 1899, pero en cigarrillos Gran Bretaña monopoliza el negocio.

Perfumería.—El comercio de perfumes es casi exclusivamente francés, menos el agua de Florida que procede de los Estados Unidos.

Objetos de metal.—Debido al gran aumento del precio de los metales, las importaciones de productos metálicos de 1899 no crecieron como era de esperar por la mejora general del comercio. Actualmente el negocio está casi dividido por igual entre Gran Bretaña y Alemania, habiendo aumentado considerablemente el de esta última el año pasado, mientras que los envíos de Gran Bretaña han disminuido. España y Bélgica tienen una pequeña parte del negocio.

Ferretería.—Este negocio se reparte entre Francia, Gran Bretaña y Alemania en este mismo orden.

Objetos de estaño.—Hubo un notable aumento de envíos de objetos

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

de estaño en 1899. El negocio consta prácticamente de artículos de manufactura británica y una pequeña proporción procede de Alemania.

Loza.—Con la mejora del comercio se empezaron a importar grandes cantidades de loza. Francia es la principal fuente de suministro, pero Alemania y Gran Bretaña le siguen de cerca, importándose de esta última la loza sanitaria.

Cristalería.—La mayor parte del negocio le corresponde a Alemania, y Bélgica es su gran competidor. Los artículos de Inglaterra son los modelos más caros.

Vidrio.—En vidrio laminado Francia y Bélgica comparten las tres cuartas partes del negocio en 1899, el resto lo tienen Gran Bretaña y Alemania. Los envíos fueron cinco veces superiores a los del año anterior.

Papel.—Alemania ha controlado el grueso del negocio del papel en 1899, año en que sus embarques aumentaron de 47 toneladas en 1898 a 160 toneladas en 1899, mientras que Gran Bretaña redujo su volumen de 52 toneladas a 43 toneladas en los mismos años.

Pintura.—En 1899 se ha importado pintura en mayor escala que en el año anterior, y en este campo Gran Bretaña no tiene competidores.

Juguetes.—Los juguetes vienen principalmente de Alemania, y Francia es su único rival.

Muebles.—Alemania aumentó el volumen de su negocio de muebles y los envíos de Gran Bretaña y Francia fueron ligeramente inferiores que en 1898. Hay poco mercado. Una pequeña cantidad de mimbre viene de Madeira, pero aparte de esto no hay comercio portugués en las islas.

Maquinaria.—Se importa muy poca maquinaria y es principalmente alemana.

Azufre.—Se han recibido cantidades de azufre mucho mayores en 1899 que en el año precedente. Lo envían Francia e Italia.

Paja.—Hubo una gran demanda de este artículo y el volumen del negocio recayó en Gran Bretaña.

Cemento.—El negocio del cemento mejoró mucho en 1899 pero ha caído en manos de los exportadores belgas, que han disfrutado de la ventaja de tener fletes muy baratos. Francia y Gran Bretaña, que antes eran los mayores exportadores, no enviaron ni la mitad de la cantidad del año anterior, a pesar de que el año 1898 fue bastante malo.

Abonos químicos.—Se importan abonos químicos en grandes cantidades y proceden casi exclusivamente de Gran Bretaña.

Turba.—Hay un pequeño comercio de turba desde Hamburgo y Londres. Sin embargo, mientras los envíos de Hamburgo fueron más cortos que en 1898, los de Londres han aumentado.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Madera.—La mayor parte de la madera que se importó en 1899 vino de Quebec y de St. John, New Brunswick. Escandinavia controla una buena porción del comercio y a Alemania le corresponde una pequeña parte. El negocio ha experimentado una gran mejoria respecto al año anterior.

Carbón.—Las importaciones de carbón se elevaron de 133.480 toneladas en 1898 a 206.709 toneladas en 1899, aunque los envíos del año anterior se vieron restringidos por la guerra entre España y Norteamérica. Las importaciones en 1899, comparadas con las de 1897, que fue un buen año, muestran el crecimiento normal en el comercio del carbón del puerto. Hubo, de todas formas, un aumento de la demanda en los dos últimos meses, debido a los efectos de la guerra en Sudáfrica.

Las importaciones en los cinco últimos años han sido las siguientes:

Año	Toneladas
1895	114.365
1896	146.673
1897	160.859
1898	133.480
1899	206.709

EXPORTACIONES

Los envíos de plátanos y tomates desde Tenerife en 1898 y 1899 fueron los siguientes:

Artículos		1898		1899	
		Cantidad	(£)	Cantidad	(£)
Tomates	Toneladas .	7.660	67.350	6.230	55.320
Plátanos	Racimos ...	104.865	10.500	149.519	14.950

Estos son los precios obtenidos por los agricultores.

Tomates, plátanos y papas continúan siendo la principal riqueza de estas islas, y como se puede observar en las estadísticas, la cantidad de plátanos enviados desde Santa Cruz en 1899 fue muy superior a la de 1898.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Tomates.—Hay dos cosechas distintas de tomate, una que se planta para madurar de febrero a mayo y la otra de octubre a enero, y la campaña va desde octubre de un año hasta mayo del año siguiente. Por lo tanto, las cifras dadas más arriba para 1899 son de alguna manera engañosas ya que las cuatro quintas partes de las cantidades enviadas en 1899 se enviaron de febrero a mayo. Prácticamente en todas las partes de Tenerife, La Gomera y La Palma la cosecha que se plantó para madurar en febrero se salvó de las muchas vicisitudes que tienden a destruirlas, por ejemplo las tormentas de viento y lluvia, granizo, enfermedades, etc. El resultado fue una cosecha tan abundante en esos meses que congestionó el mercado británico, lo que llevó a una baja tal de precios que llegó a causar serias pérdidas a los exportadores. Basándonos en la experiencia de 1898, parece ser que los envíos de tomates de la cosecha de primavera superaron de tal forma la demanda que obligatoriamente se producirá, bien el abaratamiento del fruto en las islas hasta el punto de que únicamente podrá arriesgarse a producirlo el más prudente de los agricultores, o bien se reducirá el área plantada. Ya se habían dado cuenta de que los tomates no tienen gran aceptación en Inglaterra antes de enero, ni siquiera en pequeñas cantidades, y por ello redujeron sus plantaciones para la cosecha de octubre de 1899; pero aunque ya habían padecido sobreproducción en la cosecha de primavera, no aprendieron de la experiencia y plantaron más que nunca para 1900. Sin embargo, el 23 de diciembre de 1899 comenzó una terrible tormenta que duró 5 días; un diluvio de lluvia combinada con viento que casi alcanzó la violencia de un huracán destruyó la mitad de la cosecha de tomates en las islas de Tenerife y La Gomera y bastante en Las Palmas. En algunos lugares se destruyó toda la cosecha; por todo ello, los agricultores han pasado mal este año, y les será de muy poco consuelo saber que la catástrofe que les cayó en suerte quiza puede ser una bendición para los exportadores, en la medida en que el exceso de oferta que hubo el año pasado en los mercados británicos no se volverá a repetir.

Plátanos.—El aumento de la cantidad de plátanos enviados en 1899 es debido a las nuevas plantaciones que se llevaron a cabo durante el año. El precio para los agricultores fue prácticamente el mismo que el año anterior. Es difícil pronosticar con alguna seguridad cuál será el resultado de la introducción del plátano de Jamaica en Inglaterra. Ahora que el gobierno de Su Majestad ha establecido un contrato con los señores *Elder Dempster y Compañía,* mediante el cual el Gobierno se compromete a subvencionar buques de vapor rápidos entre Inglaterra y las In-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

dias Occidentales para el transporte de pasajeros, correo y fruta, sólo pasarán unos meses antes de que el plátano de Jamaica comience a competir con el canario. Durante 10 años Gran Bretaña se ha abastecido exclusivamente de plátanos de las Islas Canarias y de Madeira. Este monopolio está llegando a su fin, y cabe la posibilidad de que la introducción del plátano jamaicano suponga un golpe mortal al cultivo del fruto en estas islas. Hay una cosa al menos que parece cierta, y es que si los agricultores de estas islas deciden enfrentarse a la competencia tendrán que bajar los precios y mejorar los métodos de cultivo. La introducción del plátano jamaicano en Gran Bretaña puede que sea el incentivo que hace falta para que mejore la situación.

Papas.—Se exportaron grandes cantidades de papas a Gran Bretaña y a las Indias Occidentales en la primera mitad de 1899, empezando de nuevo la exportación a Gran Bretaña en diciembre. El cultivo de papas no tiene la misma aceptación entre los agricultores que el del tomate. Este último se pierde tan a menudo que, en muchos casos y como último recurso, se plantan papas en el lugar de la cosecha de tomate que se ha perdido. Hay muy pocos distritos en los que se obtengan cosechas realmente abundantes. En 1900, a pesar del hecho de que muchos agricultores no tuvieron más alternativa que plantar papas en lugar de los tomates destruidos por la tormenta de diciembre de 1899, sólo se plantó una extensión algo menor de lo habitual. La razón fue que Gran Bretaña envió poca semilla y sólo se exportaban las papas de semilla nueva inglesa, viéndose que la papa de estas islas tiene tendencia a degenerar.

Cebollas.—Las cebollas rojas de Tenerife tienen un buen mercado en las Indias Occidentales. De vez en cuando también se exportan algunas a Sudáfrica.

TRAFICO MARITIMO

El informe anexo del tráfico marítimo muestra que el número total de buques mercantes que entraron en Santa Cruz en 1899 fue de 2.706 con un tonelaje de 2.411.245 toneladas. De éstos, 709 fueron británicos, con un tonelaje de 1.193.053 toneladas. Estas cifras indican un aumento importante en relación a los años anteriores. El número de buques que llega a este puerto está en constante aumento.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Cuadro del tráfico marítimo total en el Puerto de Tenerife durante el año 1899:

ENTRADOS

Nacionalidad	Veleros		Vapores		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británica	3	877	706	1.192.176	709	1.193.053
Española	1.048	118.599	434	193.529	1.482	312.128
Alemana	—	—	243	515.962	243	515.962
Francesa	3	837	192	279.333	195	280.170
Italiana	3	2.051	40	83.519	43	85.570
Otros países	14	5.090	20	19.272	34	24.362
Total	1.071	127.454	1.635	2.283.791	2.706	2.411.245
Total para el año anterior ..	898	105.840	1.224	1.602.067	2.122	1.707.907

DESPACHADOS

Nacionalidad	Veleros		Vapores		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británica	3	877	704	1.188.136	707	1.189.013
Española	1.048	118.599	434	193.529	1.482	312.128
Alemana	—	—	243	515.902	243	515.962
Francesa	3	837	192	279.333	195	280.170
Italiana	3	2.051	40	83.519	43	85.570
Otros países	14	5.090	20	19.272	34	24.362
Total	1.071	127.454	1.633	2.279.751	2.704	2.407.205
Total para el año anterior .	898	105.840	1.224	1.603.426	2.122	1.709.266

El siguiente cuadro de entradas de barcos en el Puerto de Santa Cruz puede resultar de interés a efectos de comparación, pero aquí se incluyen los buques de guerra y los balandros.

Año	Núm. de buques
1880	1.367
1890	1.828

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Año	Núm. de buques
1891	1.821
1892	1.892
1893	1.726
1894	1.802
1895	1.976
1896	2.216
1897	2.305
1898	2.135
1899	2.752

El descenso de 1898 se debió enteramente a los efectos de la guerra con Estados Unidos.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—IMPORTACIONES

Artículos	Gran Bretaña		Alemania		Francia		Italia		Bélgica		Marruecos		Argentina		Noruega y Suecia		EE.UU.		Venezuela	
	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.
Alcohol	37	15	186	219	2½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Anís	—	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Tocino	5	5½	—	—	1/10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bolsas	21	47	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Judías	2.115	105	24	—	348	54	—	—	—	—	591	1.422	—	—	—	—	—	—	—	—
Armazones de Camas	—	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cerveza	42	89	138	242	1	½	—	—	3/4	1½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bicicletas	8	1 10	1/3	1/3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alpiste	1 10	½	—	—	—	½	—	—	—	—	5½	19	—	—	—	—	—	—	—	—
Galletas	15	40	23	65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Betún	1 10	2	1¼	½	1½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Añil	—	6½	—	6¼	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Botellas	—	3½	—	4¼	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Coñac	—	1 3	—	3	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27*	—	2
Cobre	1½	3	¼	1½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ladrillos	2	10	—	—	—	1 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Velas	123	194	½	¼	—	½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cemento	352	158	76	16	700	295	—	—	133	1.644	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cigarrillos	12	27½	—	1 3/4	1½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	¼*	—	—
Queso	1	¼	15	19	1	1/10	—	—	—	1/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Abonos químicos	859	949	6½	13½	5 3/4	—	—	—	1½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Coches	4½	1½	—	½	—	½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos	Gran Bretaña		Alemania		Francia		Italia		Bélgica		Marruecos		Argentina		Noruega y Suecia		EE.UU.		Venezuela	
	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.
Carbón	133.480	206.709	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cacao	½	½	2½	5½	—	—	—	1¼	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Café	6	14	2¼	7¼	½	—	2(	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	12
Leche condensada	7	10	¼	2¼	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Algodón	160	525	20	58	—	14	—	14	¼	2½	—	—	—	—	—	—	—	2¼	—	—
Dátiles	32	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	½	—	—	—	—	—	—	—	—
Tuberías de desagüe	—	—	—	—	—	4½	—	—	—	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pescado seco	2	—	21	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Medicinas	53½	76	—	22½	—	11	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	1 3/4	—	—
Loza	16½	40	6	42	12½	51	—	—	6	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Harina	132	768	96	—	140	—	¼	—	—	—	—	—	—	39	—	—	—	—	—	—
Muebles	20	18	15	31	10	6½	—	½	—	¼	—	—	—	—	—	—	—	6½	—	—
Ginebra	6½	4	5¼	16	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Cristalerías	4	4¼	5¼	27½	1½	1	—	—	11¼	10½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cristal	2½	14	—	12	16	37	—	—	—	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Guano	18½	182	35	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jamón	10	15	1/3	¼	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ferretería	5	14	3¼	9½	7	17½	—	—	1½	½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sombreros	2¼	4	1/10	¼	—	9¼	6½	12	—	¼	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heno	17	2	1¼	2¼	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tinta	3½	10	1	½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Artículo de hierro	160	146	95	140	3	5¼	5	1	27	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lámparas	5½	2	2½	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Manteca	59	76	23	14	—	½	½	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tuberías de plomo	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cuero	—	½	2	5	16	42	1¼	2	—	2	—	1½	—	—	—	—	—	—	—	2 3/4

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—IMPORTACIONES *(continuación)*

Artículos	Gran Bretaña		Alemania		Francia		Italia		Bélgica		Marruecos		Argentina		Noruega y Suecia		EE.UU.		Venezuela	
	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tn.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.
Maquinaria	14	20	33	28	—	2¼	½	—	—	½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maíz	566	5	—	—	503	—	—	—	—	—	650	1.218	189	285	—	—	—	—	—	—
Mármol trabajado	1½	1	1/10	½	—	—	—	29½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cerillas	—	½	28	30	—	—	—	16	4½	16½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mercería	½	2½	1½	2¼	10	30	3½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aceite	33	39	1½	8½	10	13	½	10	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—
Pintura	27	50	1/10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Papel	52	43	47	160	4	10½	—	1	1 3/4	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Garbanzos	—	—	—	—	346	1	—	—	—	—	—	157	174	—	—	—	—	—	—	—
Perfumería	—	2½	—	3/4	1 3/4	21 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 3/4	—	—
Petróleo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	813	—	—
Porcelana	—	1	—	4½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Papas	280	222	72	108	9½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mermeladas	10	27	6½	2	1¼	1½	¼	2	½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Provisiones	9	18	1/10	17	½	6	—	1½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Arroz	302	205	75	100	1	—	5	14½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cuerda	4¼	13	½	35	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ron	—	1¼	—	20¼	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Serrín	2½	97	30	35	—	—	—	—	—	—	92	—	—	251	262	—	—	—	—	—
Semola	107	384	—	—	108	308	—	—	—	5¼	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Máquinas de coser	—	6½	—	2¼	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Chales	2	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jabón	438	485	9	9	½	1½	¼	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Almidón	2	5	30	32	—	—	—	—	14½	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	½

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos	Gran Bretaña		Alemania		Francia		Italia		Bélgica		Marruecos		Argentina		Noruega y Suecia		EE.UU.		Venezuela	
	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1859 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.	1898 Tm.	1899 Tm.
Acero	10	3	3	9½	—	¼	—	—	—	1½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paja	11	160	18	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Azúcar	7	108½	9	74½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amoniaco	35½	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Azufre	—	½	—	6	151	240	81	212	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dulces	41½	51	1¼	½	—	½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Té	3/4	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hilo, etc	16	38	4	9	—	½	—	1	½	½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tejas	—	—	—	—	—	596	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madera	9	—	174	179	4	3	—	4	—	—	—	—	—	—	395	490	—	—	—	—
Latón	20	35	2	3	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tabaco	32	79	88	176½	—	—	—	¼	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46 3/4	—	—
Juguetes	—	—	2 3/4	17½	—	2¼	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Turba	80	245	704	442	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paraguas	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Barnices	—	5½	—	1	—	1/10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vinagre	5	6¼	21	—	—	—	—	—	—	—	1½	4½	—	—	—	—	—	—	—	—
Trigo	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Whisky	21½	1½	—	1/10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vino	10½	17	1	4	9½	12	17	30	—	1/3	—	1¼	—	—	—	—	—	—	—	—
Alambre	3	1¼	5	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Prendas lana	9½	27¼	3	7½	—	8¼	—	—	—	—	½	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zinc	¼	2	2¼	3½	½	½	—	—	—	1/3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

También se importaron pequeñas cantidades de los siguientes artículos en 1899:

De Gran Bretaña: Estearina, perdigones, baldes, chocolate, lápices, cobre, libros, cables, alfombras, ropas, aparatos eléctricos, mangos de cuchillos, espejos, desinfectantes, filtros, muelas de molino, goma, hornos, artículos de escritorio, palas, sal, cajas fuertes, pianos, material fotográfico, pasas, yeso de París, puré de guisantes, hules, avena, plomo, chalupas, arenques, millo, toallas, joyas, mangueras.

De Alemania: Cepillos, bueyes, cromados, filtros, lino, frutos secos, pegamento, ovejas, básculas, resinas, pólvora, yeso de París, marcos de cuadros, joyas, pianos, sedas, lápices, avena, nitro, nitratos, moldurias, piedras de molino, licores, jarrones, figuras, aparatos eléctricos, espejos.

De Francia: Perdigones, bronces, cepillos, chocolates, pegamentos, sifones, balanzas, pianos, cáñamo, piedras de molino, licores, colonia, incienso, cerda de caballo, joyas, mechas, relojes, espejos.

De Bélgica: Cal y estearina.

De Italia: Castañas. lino. cordaie. estacas.

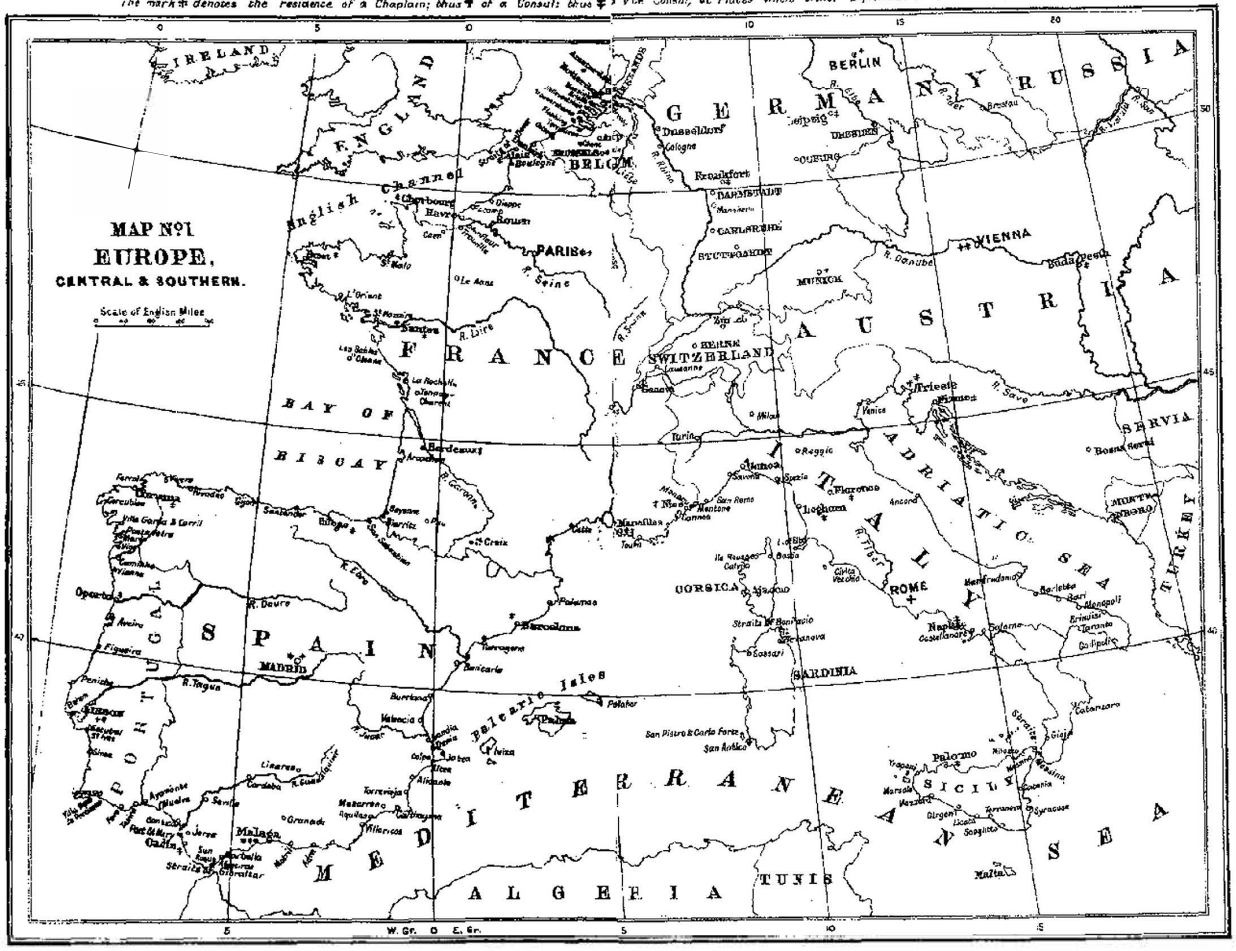
De Marruecos: Huevos, aves, guisantes, lentejas.

De Estados Unidos: Estacas, resina, cera.

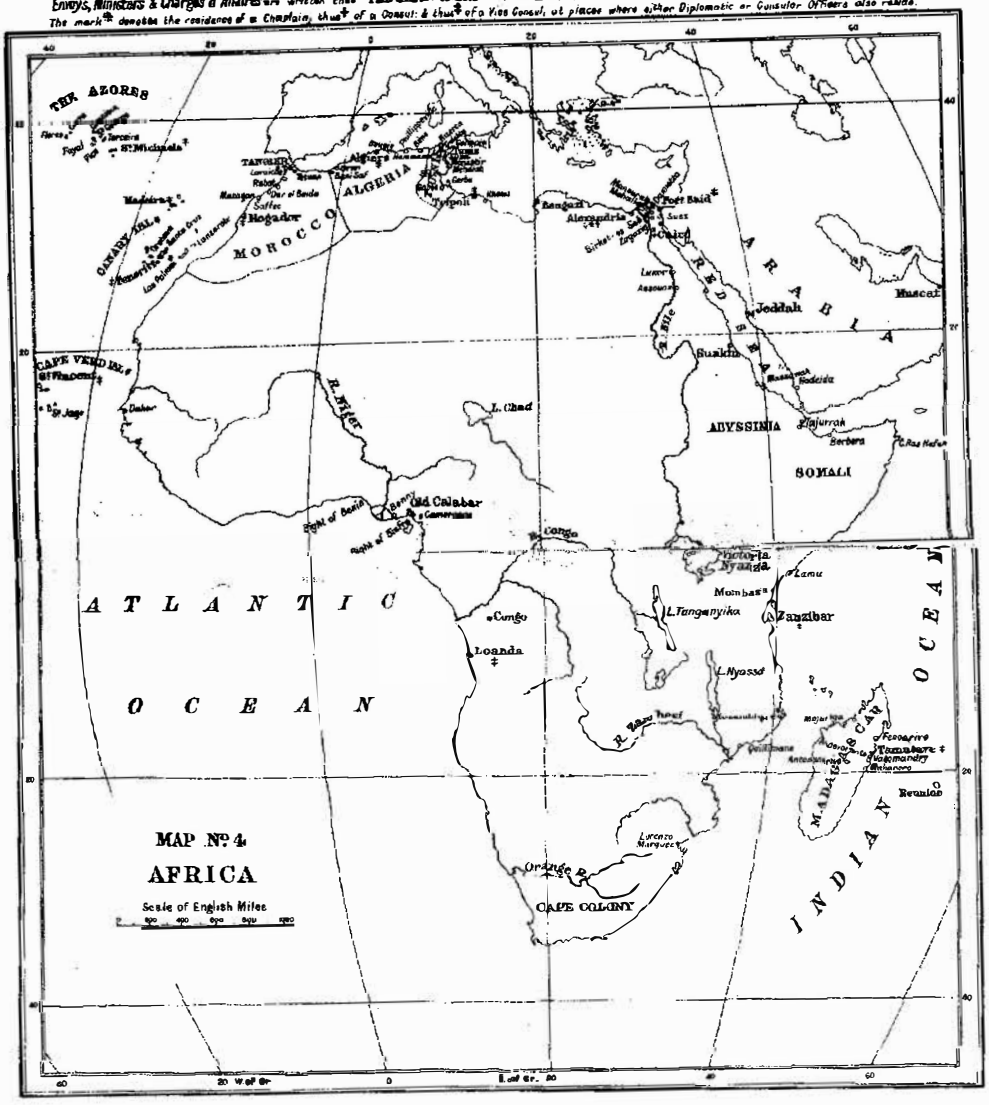
De Dinamarca: mantequilla.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Embassies are written thus "PARIS"; *Envoys, Ministers & Chargés d'Affaires* thus "LISBON"; *Consuls-General & Consuls* thus, "Naples"; *Vice-Consuls & Consular Agents* thus "Dieppe"
The mark ✠ denotes the residence of a Chaplain; thus ✝ of a Consul; thus ‡ a Vice Consul, at Places where either Diplomatic or Consular Officers also reside.



© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003



Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2009

FRANCISCO QUINTANA NAVARRO

INFORMES CONSULARES BRITANICOS SOBRE CANARIAS (1856-1914)

II

SEMINARIO DE ESTUDIOS HISTORICOS CANARIOS
DEL CENTRO ASOCIADO DE LA UNED DE LAS PALMAS

UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

CENTRO DE INVESTIGACION ECONOMICA Y SOCIAL
DE LA CAJA DE CANARIAS

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Traductores:

MARGARET HART
VIRGILIO MOYA JIMENEZ
ISABEL PASCUA FEBLES
ANA LUISA PEÑATE SOARES
KARINA SOCORRO TRUJILLO

Colaboradores:

ALBERTO PONCE GONZALEZ
MARIA DEL CARMEN NARANJO SANTANA

Fotografías:

CORTESIA DE «EL MUSEO CANARIO» Y Canarias7

Cubierta:

HAMID BLELL

Primera edición: Septiembre 1992

(c) 1992, CIES



Reservados todos los derechos.
Prohibida su reproducción, total o parcial, por cualesquiera medios.

Esta versión de los *Informes Consulares Británicos sobre Canarias* ha sido publicada con el conocimiento de la Embajada Británica en Madrid y del Consulado Británico en Las Palmas.

Printed in Spain - Impreso en España
ISBN: 84-87832-14-8 (Tomo II) - ISBN: 84-87832-12-1 (Obra completa)
Depósito Legal: M-29341-1992
Gráficas Loureiro, S. L. - San Pedro, 23 bis -Telf.: 611 59 94 - Fax: 611 59 88
28917 Leganés (MADRID)

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1900

SUMARIO

Introducción.—Importaciones.—Exportaciones.—Tráfico marítimo.—Servicios portuarios.—Tranvía eléctrico.—La Palma (informe).—Comentarios generales.—Estadísticas.—Las Palmas (informe).

INTRODUCCION

Aunque ciertamente el comercio general de las Islas Canarias durante el año 1900 ha acusado el efecto de un par de elementos perturbadores, puede decirse, sin faltar a la verdad, que se han satisfecho las expectativas creadas en torno a su desarrollo después de la guerra hispano-norteamericana. Sin embargo, la mejoría más notable se ha producido en el comercio con la madre patria, puesto que en otras ramas importantes puede decirse que el comercio con otros países ha declinado considerablemente. La causa se encuentra, con toda seguridad, en la devaluación de la peseta. La subida del tipo de cambio en aquellos países cuya moneda tiene su base en el precio del oro no sólo tiende a reducir el consumo real de sus productos (que debido a los altos precios en pesetas o bien quedan fuera del alcance de una gran cantidad de personas, o bien sólo pueden adquirirse en pequeñas cantidades) sino que además induce a hacer compras en España en base al precio de la plata. Otro

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

factor que actúa en detrimento del comercio del Reino Unido y de otros países que comercian con las Islas Canarias es la inestabilidad del cambio. La mayor parte de las transacciones que se realizan aquí se hacen a crédito y en libras esterlinas por lo que, a menos que la diferencia de precios justifique el riesgo que se corre, es natural que los compradores prefieran efectuar sus compras en la Península en la misma moneda en que hacen sus ventas. De vez en cuando alguna empresa británica ha realizado sus ventas en moneda española, pero en todos los casos se ha abandonado esta práctica después de un corto período pues no ha resultado una prueba satisfactoria debido a la inestabilidad del cambio.

De hecho, el comercio exterior ha experimentado una disminución gradual en estas islas en más de una rama importante desde comienzos de 1898, cuando el drenaje de recursos españoles para sofocar la revuelta cubana hizo subir el tipo del cambio en Londres (vista) a 33 pesetas 60 céntimos. El efecto inmediato de este tipo de cambio relativamente alto fue desviar del Reino Unido a España una gran parte del comercio de tejidos de algodón, lana y hierro manufacturado, que, con ciertos intervalos, se ha mantenido hasta el momento. Y a pesar de que el Reino Unido ha recuperado recientemente una gran parte del comercio de tejidos de lana, el cuadro adjunto de las importaciones en Tenerife (Anexo A) basta para mostrar la disminución experimentada en las entradas de tejidos de algodón procedentes del Reino Unido.

Al estallar la guerra el cambio alcanzó las 54 pesetas 45 céntimos; a su término estaba a 40 pesetas 73 céntimos, y al final de 1898 había bajado a 32 pesetas 30 céntimos. Esta tendencia a la baja se mantuvo hasta el 17 de abril de 1899, fecha en que se alcanzó el punto más bajo, con una cotización en Londres de 29 pesetas 18 céntimos. Hasta esa fecha el comercio con el Reino Unido vivió una fase de actividad desconocida en años anteriores, y ello claramente a costa de los fabricantes españoles. El cambio de tendencia se produjo con el endurecimiento de los tipos de cambio y el comercio con el Reino Unido empezó a declinar gradualmente hasta que el cambio alcanzó 32 pesetas 27 céntimos, cifra alcanzada al cierre de 1899.

La mayor parte del año 1900 estuvo sujeta a pequeñas fluctuaciones en el tipo de cambio. El más bajo se situó en 31 pesetas 25 céntimos el 25 de marzo, y el más alto en 33 pesetas 70 céntimos el 21 de diciembre. Los tipos empezaron a subir en otoño y a medida que lo hacían comenzó una marcada tendencia a favor de las importaciones españolas frente a las británicas.

Aparte de la cuestión del cambio, el comercio en general ha padecido

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

los efectos de otro elemento perturbador. A principios de año se formó una asociación integrada por los principales comerciantes de las islas para arrendar al Gobierno las rentas de puertos francos. Esta asociación era de carácter exclusivo, al admitir en su seno únicamente a aquellos comerciantes más importantes, es decir, los que pagaban los tipos más altos del impuesto industrial. Esto produjo naturalmente cierto malestar y rivalidad, lo que dio lugar a que se constituyeran dos nuevas asociaciones, una de las cuales, formada por los pequeños comerciantes y negociantes, agricultores, profesionales y personas particulares envió una propuesta al Gobierno ofreciéndole 2.000.000 de pesetas (frente a 1.000.000 de pesetas ofrecido por la Asociación de Comerciantes), y como ésta fue la oferta más alta, a ellos se les dio en arrendamiento las rentas de puerto franco.

Durante el intervalo comprendido entre la concesión de las rentas y la definitiva toma de posesión de la asociación, mientras se ejecutaban las formalidades del contrato, los grandes comerciantes aprovecharon la oportunidad para introducir a toda prisa grandes cantidades de mercancías sujetas a arbitrios, principalmente alcohol y café, viniendo a Las Palmas la mayor parte. Todas estas mercancías tributaron por la tarifa antigua y el efecto de los nuevos aranceles puede observarse en el caso del alcohol. Anteriormente, este artículo pagaba 37 pesetas 50 céntimos, todavía por cada 100 litros (22 galones), mientras que desde que la asociación tomó posesión los arbitrios son 37 pesetas, 50 céntimos, percibidas por el Gobierno, y 160 pesetas. por cada 100 libras, que la asociación está autorizada a recaudar. Aunque como ya se señaló anteriormente los artículos más afectados por este nuevo elemento son el alcohol y el café, la mayoría de las otras mercancías sujetas a arancel se vieron proporcionalmente afectadas. Entre parentésis, conviene mencionar que las acciones de 100 pesetas de la asociación se están cotizando en este momento a 65 pesetas, aunque puede ser que mejoren cuando los comerciantes hayan agotado las existencias de mercancías introducidas bajo la anterior tarifa. Los arbitrios cobrados por el Gobierno durante los meses de abril, mayo y junio han constituido un récord.

Ha sido imposible obtener estadísticas detalladas del comercio de cada una de las islas. Sólo se relacionan los pesos de las mercancías importadas por Tenerife y La Palma, pues las autoridades aduaneras no conservan los registros de valores de las mercancías que pasan por sus manos; sin embargo, estas cifras bastan para demostrar que el Reino Unido sigue dominando la mayor parte del comercio y le siguen en orden de importancia Alemania, la madre patria y Francia.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

IMPORTACIONES

Tejidos de algodón.—Observando detenidamente las importaciones de Tenerife vemos que el comercio de los tejidos de algodón experimenta una gran disminución en relación al año pasado. Las importaciones procedentes del Reino Unido bajaron de 325 toneladas en 1899 a 282 toneladas en 1900. Como se ha señalado anteriormente, la razón principal de la caída del comercio británico ha sido la subida del cambio que ha desviado hacia España una gran parte del negocio de tejidos de algodón que se mantenía con el Reino Unido. Los altos precios y las dificultades en las entregas han tenido también un efecto perjudicial en el comercio, aunque la mayor porción sigue en manos del Reino Unido; le sigue España con 171 toneladas en 1900 y Alemania, con 54 toneladas Esta última sigue limitando su comercio a pantalones de franela y a tela de algodón para trajes, línea ésta en la que tiene prácticamente el monopolio. Hay una creciente demanda de artículos de manufactura italiana, pero Italia aún no constituye un serio competidor para nuestro comercio con estas islas. Los exportadores belgas también han estado intentando establecer relaciones comerciales y parece ser que con cierto éxito, mientras que la pequeña parte de Francia en este comercio parece destinada a seguir disminuyendo.

Tanto el comercio de tejidos de algodón como el de lanas se hace a través de agentes a comisión y con plazos de tres a seis meses; para créditos a más largo plazo se cobra un 6 por 100 extra.

Géneros de lana.—El comercio de géneros de lana presenta una mejoría notable y progresiva, y el Reino Unido ha recuperado rápidamente el comercio que se había desviado hacia cauces españoles debido a la subida del cambio. En 1898, las importaciones procedentes del Reino Unido sumaron solamente 9,5 toneladas, en 1899 aumentaron a 27 toneladas, mientras que el año pasado se elevaron a 50 toneladas España sigue siendo el principal competidor, seguida a cierta distancia por Alemania, de la que se importaron 8 toneladas en 1899, subiendo hasta las 13 toneladas en 1900, y por Francia, con 8 toneladas en 1899 y 9 toneladas en 1900. La demanda local es de artículos vistosos y poco duraderos.

Mercería.—El comercio de mercería, hasta hace uno o dos años, era prácticamente un monopolio francés, pues los productos parisinos eran los únicos que tenían garantizada una venta rápida. Pero durante los dos últimos años los fabricantes británicos y alemanes se han esforzado por penetrar en el mercado y el resultado ha sido que Francia ha perdido más de la mitad de su negocio y que las importaciones francesas en 1900 fue-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ron inferiores tanto a las del Reino Unido como a las de Alemania. Los fabricantes italianos se han introducido de forma importante y también comienzan a aparecer artículos belgas.

Hilos.—A la vista de los grandes excedentes de hilos del año anterior, las importaciones de este artículo bajaron de 47 toneladas en 1899 a 15 toneladas en 1900. El comercio se encuentra prácticamente en manos británicas y las marcas alemanas desaparecen gradualmente; no compiten otras naciones.

Cuero.—Esta rama del comercio ha estado especialmente afectada por la cuestión del cambio, y por ello durante 1900 la mayor parte ha caído en manos de la madre patria; sin embargo Francia ha sido la única perjudicada, pues sus embarques bajaron de 42 toneladas en 1899 a 12 toneladas en 1900. Los exportadores británicos, que hasta ahora no se habían ocupado de este comercio, han entrado en el mercado y parece ser que se consolidan. Bélgica también se está haciendo un buen mercado en este artículo.

Artículos de alimentación.—Al haber habido buenas cosechas en la isla el año pasado, las importaciones de los primeros meses han sido escasas, viéndose además este sector afectado por los fuertes impuestos. Sin embargo, las importaciones de maíz duplicaron con creces a las del año anterior. Volvieron a recibirse embarques de Liverpool y Marsella, suspendidos en 1899, pero la mayor parte del comercio se lo han repartido en igual proporción Marruecos y la República Argentina.

Judías.—El año pasado Marruecos desbancó a todos los competidores en este terreno. Sus embarques durante el año 1900 duplicaron la cantidad total importada en 1899. El Reino Unido y Francia tenían una parcela de este comercio, pero no hicieron nada el año que nos ocupa.

Harina.—La mayor parte de la harina que importan estas islas proviene todavía del Reino Unido, siendo España y Francia sus únicos competidores. Con la exención arancelaria de la harina y los cereales, se hicieron recientemente cuantiosas importaciones desde Liverpool.

Productos coloniales.—El comercio de productos coloniales ha quedado muy restringido por la aplicación de la nueva tarifa. Los embarques de azúcar procedentes del Reino Unido bajaron de 109 toneladas en 1899 a 17 toneladas en 1900; sin embargo, se ha verificado una mayor demanda de azúcar procedente de Hamburgo, y Alemania trabajó bien este artículo. Otro producto colonial que estuvo afectado por la nueva tarifa fue el arroz, del que se importó considerablemente menos en 1900 que en el año anterior. El comercio de este artículo se encuentra dividido entre España, el Reino Unido y Alemania. En lo referente al comercio

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

de café, desde las grandes importaciones efectuadas en el segundo trimestre del año para evadir la nueva tarifa, no se volvió a importar más hasta noviembre, cuando los pequeños comerciantes importaron pequeñas partidas mientras que los grandes compradores aún tenían stocks suficientes.

Manteca, tocino, etc.—La mayor parte de la manteca que se consume aquí procede del Reino Unido y las condiciones que rigen en este comercio son de tres meses de plazo. Hay poco comercio de tocino y jamón y la demanda de queso ha sido escasa. Hubo un gran aumento en las importaciones de galletas procedentes del Reino Unido, en detrimento de las alemanas que se redujeron considerablemente; también se recibió una pequeña cantidad de España, pero no hay más competidores en este sector. En cuanto a las velas, el Reino Unido sigue enviando casi la totalidad de velas que se consume aquí; las procedentes de España y Francia se utilizan sobre todo para fines eclesiásticos.

Jabón.—El Reino Unido sigue manteniendo su monopolio del comercio del jabón con un considerable aumento sobre el año precedente.

Almidón.—El Reino Unido ha dejado de exportar almidón y el comercio ha pasado a manos de fabricantes belgas que ahora se están apropiando en gran medida de las ventas que hasta ahora pertenecían a Alemania.

Medicinas.—La madre patria ha incrementado su participación en esta rama en perjuicio del Reino Unido y Alemania. Las importaciones en 1900 fueron: España, 44 toneladas; Reino Unido, 26 toneladas (76 toneladas en 1899), y Alemania, 3 toneladas (23 toneladas en 1899).

Cerveza.—Aquí se sigue prefiriendo las cervezas ligeras de Alemania, cuyas importaciones duplican a las procedentes del Reino Unido.

Vino.—El comercio del vino es prácticamente un monopolio en manos de España. La demanda es de vino joven y barato.

Alcohol.—Desde que tomó posesión la Asociación de Comerciantes, no ha entrado un solo litro de alcohol sometido a las nuevas disposiciones de recaudación arancelaria sobre este producto. Los stocks de Tenerife no son importantes, pero en Las Palmas se dispone del suficiente para hacer frente a la demanda de las islas durante un largo período de tiempo. La mayor parte de ésta se cubre con envíos procedentes de Alemania, repartiéndose el Reino Unido y Francia el pequeño resto.

Tabaco.—La mayor prosperidad de las islas puede estimarse por el incremento experimentado en el consumo de tabaco, aunque los exportadores británicos no se aprovecharon del aumento de la demanda y se conformaron con mantener el nivel habitual de embarques. Por otra parte,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

los envíos de Alemania aumentaron de 177 toneladas en 1899 a 810 en 1990, que ha sido la mayor cantidad que jamás se había traído a esta isla en un solo año, y que es casi diez veces la cantidad que envió Alemania en 1898. Por supuesto, una gran parte de esta cantidad se importó durante el segundo trimestre del año para evitar el pago de los nuevos aranceles, por lo que aún se dispone de importantes stocks, aunque una gran parte también representa el aumento de la demanda.

Hierro y ferretería.—Pocas ramas del comercio general de Tenerife han tenido un año tan próspero como la del hierro y ferretería. La mayor parte le correspondió al Reino Unido, cuyos envíos aumentaron de 163 toneladas en 1899 a 525 en 1900, cantidad equivalente a la suma de los embarques de Alemania, Bélgica y España, a quienes correspondió el resto.

Loza de barro, azulejos, etc.—El año pasado se dirigieron a Francia grandes pedidos de loza de barro, azulejos, etc., pues normalmente absorbe la mayor parte de este comercio. España envía una buena cantidad y se siguen recibiendo pequeños embarques procedentes de Alemania y del Reino Unido.

Objetos de cristal.—Alemania vuelve a estar a la cabeza del negocio de los objetos de cristal ya que el bajo precio de sus mercancías le da una ventaja frente a sus competidores —España, Reino Unido, Francia y Bélgica. Bélgica, que en 1899 venció a Alemania en la competencia por el primer puesto, perdió más de la mitad de su comercio durante el año 1900, mientras que las importaciones alemanas duplicaron con creces las del año anterior.

Papel.—Ha habido una notable mejoría en el comercio del papel durante el año 1900, correspondiéndole al Reino Unido la mayor parte del nuevo negocio. Sin embargo, Alemania sigue manteniendo un dominio sustancial. Francia e Italia siguen enviando una pequeña cantidad y los fabricantes belgas también han empezado a competir en este artículo.

Pintura y barnices.—Las importaciones de pinturas y barnices durante el año 1900 duplicaron las del año anterior. Alemania, Francia e Italia intentaron introducirse en este mercado, pero esta rama está casi exclusivamente en manos del Reino Unido.

Muebles.—Alemania continúa ampliando su comercio en la línea de mobiliario, pero hay todavía una preferencia por los artículos de fabricación nacional, y es España quien está a la cabeza. Las mercancías enviadas desde Gran Bretaña son de mejor calidad.

Maquinaria.—En el comercio general, el sector de maquinaria se encuentra dividido en partes iguales entre España, Reino Unido y Alema-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

nia. Las grandes importaciones que figuran en las estadísticas como procedentes de Bélgica están relacionadas con el tranvía eléctrico que se encuentra en vías de construcción.

Cemento.—El Reino Unido ha perdido su primacía en la rama del comercio de cemento de la isla. Los exportadores franceses se han esforzado a más no poder por recuperar el terreno perdido y están ahora casi a la par en el negocio con sus competidores belgas, a quienes los bajos precios de sus fletes les han permitido superar al Reino Unido y a Francia. Existe una continua demanda de este artículo y a los compradores lo que les importa es el precio.

Abonos químicos.—El comercio de abonos químicos era antes un monopolio del Reino Unido, que todavía conserva la mayor parte de este comercio, pero tanto Francia como España y Alemania han comenzado a hacer envíos destinados a satisfacer la creciente demanda de este producto.

Turba y serrín.—Las importaciones de turba y serrín dependen de las perspectivas para la cosecha del tomate. La mayor parte de los envíos de turba durante 1900 correspondieron a Holanda, y los de serrín a la República Argentina y a Alemania. De este último artículo también se recibieron embarques procedentes de Escandinavia y el Reino Unido.

Madera.—No se recibió madera de Canadá durante todo el año pasado y la demanda se cubrió principalmente por Noruega y Suecia. El resto estuvo dividido entre los Estados Unidos y el Reino Unido.

Petróleo.—Las importaciones de petróleo durante 1900 sumaron 40.000 cajas (1.520 toneladas), superando en 8.000 barriles la cantidad importada en 1899. Alrededor de un 15 por 100 de la cantidad total se consume en la isla y el resto se envía a las costas occidental y sudoccidental de Africa. Debido al mayor uso generalizado de luz eléctrica, el consumo de petróleo en estas islas disminuye cada año.

Carbón.—Las importaciones de carbón en 1900 sumaron 279.385 toneladas frente a las 206.709 toneladas del año anterior. El comercio presenta un aumento progresivo, como puede observarse en el siguiente cuadro de importaciones de los últimos cinco años:

Año	Toneladas
1896	146.673
1897	160.859
1898	133.480
1899	206.709
1900	279.385

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

La disminución de 1898 se debió, por supuesto, a la guerra hispanoamericana.

Los precios contratados para vapores durante el año en curso oscilan entre 1 libra 9 chelines y 1 libra 10 chelines 6 peniques por toneladas, y el precio sin contrato está alrededor de 1 libra 12 chelines 6 peniques.

Las tarifas actuales de fletes para barcos carboneros van desde 6 chelines 6 peniques a 7 chelines 6 peniques por toneladas, cifras que suponen una gran bajada respecto a las del año pasado que estaban entre los 10 y 11 chelines. Normalmente se descarga a una media de 250 toneladas al día, pero en circunstancias especiales pueden descargarse de 600 a 800. Los comerciantes generalmente aceptan la cantidad que figura en el conocimiento de embarque, menos un 2 por 100, en lugar de comprobar el peso. El costo de la descarga es de 1 chelín 3 peniques la tonelada. La mayor parte del carbón importado durante 1900 procedía de Cardiff, pero debido a las huelgas que hubo allí durante los meses de agosto y septiembre se importaron además unos cuantos envíos procedente del norte del país.

EXPORTACIONES

Los embarques de plátanos y tomates desde Tenerife durante 1899 y 1900 fueron como se indica a continuación:

Artículos		1899		1900	
		Cantidad	£	Cantidad	£
Tomates	Toneladas .	6.230	55.320	5.050	44.864
Plátanos	Racimos . . .	149.519	14.950	204.917	20.490

Los precios que figuran en el cuadro son los que obtienen los agricultores.

El cultivo de fruta se ha desarrollado notablemente durante el año 1900 y, de no haber sido por la tormenta que destruyó las cosechas de tomates de primavera, el valor de la fruta exportada desde Tenerife hubiese sido muy superior al del año anterior.

Tomates.—La destrucción parcial de las cosechas de tomate de primavera en 1900, aunque representó una auténtica desgracia para los agricultores, no supuso una gran pérdida para los exportadores. El merca-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

do, tanto de Londres como de Liverpool, estuvo inmejorable de marzo en adelante y los exportadores volvieron a tener visiones de aquella época dorada en que se empezó a exportar el tomate de las islas, días en que un tomate de primavera tenía casi el mismo valor que un melocotón. Los agricultores sembraron una cosecha de otoño relativamente abundante y tuvieron su recompensa ya que, salvo en ciertos casos excepcionales, se salvó de la destrucción. Sin embargo, la cosecha de otoño no es tan apreciada por los agricultores como la que se planta para que madure en primavera, ya que por la primera reciben un precio mucho más bajo. El resultado es que, por regla general, sólo aquellos agricultores que tienen la seguridad de obtener una cosecha de tomates para el otoño (o que no tienen ninguna otra cosecha) son los que se preocupan de sembrar para el mercado de esa estación. En 1900, sin embargo, el mercado británico de otoño se mantuvo a unos precios relativamente buenos, por lo que los exportadores a lo largo del año no han tenido motivos de queja. Los buenos precios del mercado, con toda probabilidad, van a dar lugar a que los exportadores intenten obtener más fruta en el otoño de 1901, y entonces el péndulo volverá a oscilar hacia una superproducción.

Sin embargo, existen indicios de que los agricultores de las islas de Tenerife y La Palma estarían encantados de encontrar otro tipo de cultivo que no fuera tan vulnerable a los cambios de clima como el tomate. Las perspectivas de una cosecha de tomates cambian casi cada hora y los agricultores están fijándose en la caña de azúcar como una posible solución a sus desgracias. Es perfectamente natural que consideren las posibilidades de cualquier cultivo que les evite todos los problemas y dificultades que se les presentan cuando se trate del tomate. Sin embargo, tendrán que enfrentarse al hecho de que si cultivan caña de azúcar estarán dedicándose a un mercado muy limitado mientras que el mercado de tomates en el Reino Unido parece ampliar sus límites cada semana.

Plátanos.—Como se puede observar en las estadísticas anteriores, el número de racimos de plátanos exportados en 1900 fue muy superior al del año precedente.

Aun barajando la posibilidad de que el proyecto de Jamaica resultase un éxito, daba la sensación de que tanto los agricultores como los exportadores estaban decididos a sacar hasta la última peseta de esta fruta antes de que el plátano jamaicano entrase en el mercado británico. Deseosos de obtener todas las ganancias posibles antes de la entrada de fruta de las Indias Occidentales, surgió todo un ejército de pequeños exportadores que compraron fruta sin, aparentemente, tener en cuenta la

© Universidad de Las Palmas de GranCanaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

proporción del precio de compra y el de venta. Afortunadamente para ellos, el mercado británico, aunque con continuas fluctuaciones, se mantuvo relativamente bueno durante todo el año.

Al parecer, los principales agricultores de Tenerife se han dado cuenta de la necesidad de mejorar los cultivos, a la vista de la competencia de Jamaica (que ya es un hecho consumado), y por eso ahora el plátano de Gran Canaria ya no se considera el plátano «por excelencia» de las islas. Es lógico suponer que el precio del plátano de estas islas bajará cuando el comercio jamaicano se encuentre en plena actividad pero se espera que la bajada no sea tan drástica que impida a los agricultores seguir cultivando la fruta. Si esto sucediera, no cabe duda que supondría un duro golpe tanto para los agricultores como para los braceros de las fincas y empobrecería la región de una forma tal que sería difícil encontrarle una solución, sobre todo ante la gran subida experimentada por el coste de la vida en las islas.

Papas.—En 1900 la cosecha de papas fue escasa y los exportadores hubiesen deseado que hubiera sido más abundante por la buena acogida en el mercado británico, tanto en primavera como en diciembre, que es cuando por regla general llegan a Gran Bretaña las primeras papas de la isla. Para la cosecha de la primavera de 1901 se ha plantado una extensión un poco mayor, y aunque los agricultores no van a salir perdiendo por la mayor cosecha, puede que los exportadores hayan de enfrentarse a una reducción de los beneficios. El comercio de papas con las Indias Occidentales, cultivadas a partir de lo que originalmente fue semilla inglesa, presenta síntomas de crecimiento y, si no fuera porque hay pocas partes de las islas donde las papas se den bien, este comercio se desarrollaría muchísimo. La tierra en la que se cultivan perfectamente cosechas de tomates, plátanos, maíz y otros cereales no parece adaptarse al cultivo de papas, y el agricultor típico de las islas, habituado a la fertilidad de la tierra no se toma la molestia de ayudar a la naturaleza.

Cebollas.—En 1900 hubo una cosecha abundante de cebollas, y no sólo en Tenerife sino también en Lanzarote, donde se cultivan sobre todo cebollas blancas. Una gran parte de esta cosecha se exportó a las Indias Occidentales y los agricultores no tuvieron motivos para quejarse de los precios, que en general fueron buenos.

El comercio de cebollas con las Indias Occidentales va en aumento y seguiría así de haber un servicio más frecuente de vapores entre las Canarias y las Indias Occidentales.

A pesar del año relativamente próspero vivido por los agricultores durante 1900, en Tenerife para 1901 se ha plantado una menor exten-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

sión de cebollas, y en Lanzarote, debido a la total falta de lluvias, la cosecha va a ser muy escasa, lo que representará que los precios para el agricultor sean mucho más altos que en años anteriores.

Las cebollas rojas que se cultivan en Tejina, al norte de la isla de Tenerife, se exportaron casi en su totalidad a las Indias Occidentales en 1900 y cabe esperar que los agricultores allí vendan fácilmente toda la cosecha de 1901 cuando se haya recogido.

Varios.—Liverpool se lleva toda la producción de almendras; Francia y el Reino Unido la de cochinilla, y la cosecha de naranjas se envía al Reino Unido. El vino que se produce en la isla se vende principalmente a Venezuela, Alemania y Cuba, y la pequeña cantidad sobrante se destina a la costa africana.

TRAFICO MARITIMO

En la relación adjunta del tráfico marítimo (Anexo B) puede observarse que el número total de buques mercantes entrados al Puerto de Santa Cruz en 1900 fue de 2.933 con un tonelaje total de 2.878.242 toneladas. De estos barcos, 687 fueron británicos y representaban un tonelaje de 1.172.898 toneladas. Estas cifras indican un leve descenso en el tráfico británico frente al año anterior, pero ha habido un aumento del número de buques entrados a puerto.

Servicios portuarios.—Los vapores que arriban al puerto de Santa Cruz a por carbón y provisiones cuentan con una buena atención tanto de día como de noche. En circunstancias favorables puede cargarse carbón a razón de 130 toneladas por hora. Las tarifas portuarias para los vapores que entran a puerto a por carbón, provisiones, etc. son moderadas, y en conjunto ascienden a unas 3 libras 3 chelines; hay agua en abundancia y cuesta unos 2 chelines los 100 galones, embarcada por medio de bombas de vapor.

TRANVIA ELECTRICO

El tranvía eléctrico de Santa Cruz a La Laguna que se ha estado construyendo durante el pasado año ya se ha terminado y ha empezado a funcionar. La Laguna es la segunda ciudad de la isla en importancia y ha sido la sede del obispado de Tenerife y de las Canarias Occidentales desde 1819. Tiene unos 13.000 habitantes y se encuentra situada a 5 millas

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

de Santa Cruz y a unos 1.800 pies sobre el nivel del mar; es la residencia preferida de las clases más adineradas durante los meses más calurosos del año y no cabe duda de que el tranvía representará una gran ayuda para los habitantes de ambas ciudades. El proyecto incluye llevar el tranvía hasta La Orotava, el conocido balneario al norte de la isla, para que así estas tres ciudades queden bien comunicadas. El tranvía ha sido construido por una empresa belga que ha obtenido una concesión del gobierno español por un período de 60 años. El capital invertido en este proyecto es de unas 64.000 libras esterlinas y la mayor parte del material se ha importado de Bélgica e Italia.

LA PALMA

Se adjuntan (Anexos C y D) las estadísticas de las importaciones y exportaciones de la isla de La Palma. Hay muy poco que decir sobre este particular, pues el comercio de la isla es muy limitado. Respecto a las importaciones, el algodón procede principalmente de Manchester y el resto del comercio está a cargo de España y Alemania; el Reino Unido suministra además carbón, velas, café, arroz, ferretería e hilos de coser; España envía prácticamente todo el cuero para calzado y todo el aceite de oliva y la sal que se importa; Alemania envía cerveza, tabaco y también algo de arroz, cristalerías, loza y ferretería; Francia domina el grueso del comercio en loza y también suministra el cemento, así como la mitad del azufre que se usa en las viñas e Italia envía el resto; los Estados Unidos envían todo el queroseno que se consume en la isla y la mayor parte del tabaco.

Las principales exportaciones son de cebollas, plátanos, almendras y tomates. Las cebollas se envían a Cuba y Puerto Rico; los plátanos al Reino Unido, Francia y España; las almendras al Reino Unido, Cuba y los Estados Unidos, y los tomates al Reino Unido.

COMENTARIOS GENERALES

Una gran parte de la creciente prosperidad de las islas se debe, naturalmente, al número de visitantes que vienen por placer o por cuestiones de salud, un número que aumenta de año en año. Sobre todo para los enfermos, estas islas proporcionan ventajas y atractivos inigualables, siendo uno de los aspectos más importantes el clima templado que en ciertas

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

islas no varía más de 18 grados (Fharenhait) durante todo el año. Probablemente, la diferencia entre invierno y verano sea aquí menor que en cualquier otra parte del mundo.

El médico inglés Mr. Stanford Harris, M. D. (Doctor en medicina), ha abierto recientemente un nuevo hospital para el tratamiento de la tuberculosis, según los principios de Nordrach, en Güímar, Tenerife. El tratamiento al aire libre es totalmente nuevo en las Islas Canarias y con la ventaja del clima perfecto debe dar excelentes resultados. El hospital se ha construido bajo la supervisión personal del Dr. Harris para poder realizar el tratamiento de Nordrach en todos sus detalles; está situado a una altura de 1.200 pies sobre el nivel del mar, rodeado por un bello paisaje y hay un hotel inglés a cinco minutos del hospital. Se dice que el clima de Güímar es perfecto para el tratamiento de enfermedades pulmonares, aunque los enfermos que vengan a estas islas pueden escoger cualquier otra localidad.

Los hoteles en las islas son cómodos, de precio moderado y la comida es bastante buena. Por lo referente a los paisajes, sólo por contemplar el Valle de La Orotava vale la pena hacer el viaje desde Inglaterra. Sin embargo, cada isla tiene su encanto particular para los amantes de los paisajes, así como cada una tiene su propio clima.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—CUADRO DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1899-1900

Artículos		España		Reino Unido		Alemania		Francia		Italia		Bélgica		Marruecos		Estados Unidos		Holanda		Argentina		Noruega y Suecia	
		1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900
Alcohol	Galones	—	14.300	—	5.910	—	139.040	—	3.080	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tocino y manteca	Tm.	—	14	81	114	14	3	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Judías	Tm.	—	24	105	4	—	2	54	12	—	—	—	6	1.421	2.913	—	—	—	—	—	—	—	—
Cerveza	Galones	—	—	—	11.000	—	23.980	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Galletas	Tm.	—	10	40	140	65	20	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mantequilla	Tm.	—	—	—	5	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Velas	Tm.	—	3	194	176	—	7	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Cemento, cal	Tm.	—	170	158	15	16	62	295	724	—	—	1.614	1.113	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Queso	Tm.	—	—	1	1	19	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	—	—	—	—
Chocolate	Tm.	—	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Abonos químicos	Tm.	—	150	949	1.110	14	94	—	166	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
Carbón	Tm.	—	—	206.709	279.385	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Café	Tm.	—	2	14	32	8	78	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cobre y artículos de metal	Tm.	—	50	35	25	3	7	—	9	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Algodón	Tm.	—	171	525	282	58	54	14	8	14	24	3	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Medicinas	Tm.	—	44	76	26	23	3	11	3	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Huevos	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58	—	—	—	—	—	—	—	—
Sombreros de filtro	Docenas	—	230	—	150	—	—	—	80	—	1.590	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Harina	Tm.	—	361	768	1.418	—	—	—	129	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39	—	—	—
Forraje	Tm.	—	—	—	251	—	41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70	—	—
Frutos secos	Tm.	—	48	19	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—
Muebles	Tm.	—	51	18	17	31	42	7	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cristalerías	Tm.	—	26	18	26	40	101	38	24	—	7	50	19	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Guano	Tm.	—	—	182	803	17	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—CUADRO DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1899-1900 *(continuación)*

Artículos	España		Reino Unido		Alemania		Francia		Italia		Bélgica		Marruecos		Estados Unidos		Holanda		Argentina		Noruega y Suecia	
	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900
Hierro y artículos de acero. Tm.	—	143	163	525	159	205	23	10	1	—	26	195	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cuero Tm.	—	99	1	10	5	—	42	12	2	2	2	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maquinaria Tm.	—	33	20	33	28	35	2	23	—	—	—	232	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pastas de carne Tm.	—	2	—	2	—	—	—	341	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mercería Tm.	—	6	3	15	2	16	30	13	—	8	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pinturas y barnices Tm.	—	2	56	118	1	10	—	3	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Papel Tm.	—	47	43	124	160	188	11	9	1	3	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Perfumería Tm.	—	6	2½	2	1	—	22	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Petróleo Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	813	1.520	—	—	—	—	—	—
Papas Tm.	—	—	222	128	108	161	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aceite de oliva Tm.	—	379	39	—	9	—	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Arroz Tm.	—	109	205	117	100	45	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pescado salado Tm.	—	110	—	9	34	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Almidón Tm.	—	—	5	—	32	17	—	—	—	—	48	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jabón Tm.	—	—	485	773	9	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Azúcar Tm.	—	8	109	17	75	87	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hilo Tm.	—	—	38	14	9	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vagones y coches Tm.	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Azulejos, loza Tm.	—	233	40	19	42	48	51	1.684	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	490	743
Madera Tm.	—	18	—	286	179	26	3	33	—	—	—	51	—	—	—	317	—	—	—	—	—	—
Carne enlatada y mermelada Tm.	—	65	27	58	2	1	2	7	2	2	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Tabaco Tm.	—	10	79	86	177	810	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
Turba y serrín Tm.	—	11	342	114	477	245	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	640	—	252	—	87

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—CUADRO DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1899-1900 *(continuación)*

Artículos	España		Reino Unido		Alemania		Francia		Italia		Bélgica		Marruecos		Estados Unidos		Holanda		Argentina		Noruega y Suecia	
	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900
Prendas de lana ..... Tm.	–	26	27	50	8	13	8	9	–	2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Vino ..... Galones	–	112.200	3.710	–	880	–	2.640	1.980	–	1.760	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Trigo, maíz, cebada y avena ..... Tm.	–	–	5	220	–	–	–	222	–	–	–	–	1.218	1.080	–	–	–	–	285	911	–	–

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO B.—CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO TOTAL EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ, TENERIFE, DURANTE EL AÑO 1900

Nacionalidad	Veleros		Vapores		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británica	1	276	686	1.172.622	687	1.172.898
Española	1.099	130.947	478	289.618	1.577	420.565
Alemana	3	845	324	773.498	327	774.343
Francesa	3	1.926	206	268.235	209	270.161
Italiana	7	4.587	73	149.909	80	154.496
Belga	—	—	21	61.348	21	61.348
Danesa	—	—	4	2.418	4	2.418
Escandinava	4	1.801	5	3.619	9	5.420
Portuguesa	3	750	4	9.247	7	9.997
Rusa	—	—	3	2.002	3	2.002
U.S.A.	1	604	—	—	1	604
Otros países	—	—	8	3.990	8	3.990
Total	1.121	141.736	1.812	2.736.506	2.933	2.878.242
Total 1899 ...	1.071	127.454	1.633	2.279.751	2.704	2.407.205

ANEXO C.—CUADRO DE LOS PRINCIPALES ARTICULOS DE IMPORTACION EN EL PUERTO DE LA PALMA DURANTE EL AÑO 1900

Artículos		España	Reino Unido	Alemania	Francia	Italia	Estados Unidos	Cuba	Noruega
Alcohol	Tm.	—	—	—	—	—	—	440	—
Toneles	Tm.	—	—	—	—	—	—	54	—
Cerveza	Galones .	—	—	592	—	—	—	—	—
Galletas	Tm.	—	2	3	—	—	—	—	—
Velas	Tm.	—	26	—	—	—	—	—	—
Cemento	Tm.	—	—	—	75	—	—	—	—
Carbón	Tm.	—	240	—	—	—	160	—	—
Algodón	Tm.	10	38	5	1	2	—	—	—
Café	Tm.	—	30	1	—	—	—	—	—
Loza	Tm.	10	—	15	80	—	—	—	—
Cristalerías	Tm.	—	—	8	2	—	—	—	—
Ferretería	Tm.	—	17	4	—	—	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos		España	Reino Unido	Alemania	Francia	Italia	Estados Unidos	Cuba	Noruega
Cuero	Tm.	13	3	2	7	—	—	—	—
Aceite Oliva	Tm.	50	—	—	—	—	—	—	—
Aceite de linaza	Tm.	—	1	1	—	—	—	—	—
Petróleo	Tm.	—	—	—	—	—	250	—	—
Potasa	Tm.	—	—	3	—	—	—	—	—
Arroz	Tm.	10	70	30	—	—	—	—	—
Almidón	Tm.	—	—	3	—	—	—	—	—
Sal	Tm.	300	—	—	—	—	—	—	—
Sal fina	Tm.	—	1	—	—	—	—	—	—
Serrín	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	200
Azufre	Tm.	—	—	—	100	140	—	—	—
Hilo	Tm.	—	7	1	—	—	—	—	—
Tabaco	Tm.	—	5	10	—	—	35	—	—
Turba	Tm.	—	—	100	—	—	—	—	—
Cera	Tm.	—	4	1	—	—	—	—	—
Vino	Galones	264	—	—	—	—	—	—	—
Alambre	Tm.	—	3	—	—	—	—	—	—
Artículos de lana	Tm.	2	2	2	1	—	—	—	—

ANEXO D.—CUADRO DE LOS PRINCIPALES ARTICULOS DE EXPORTACION DESDE EL PUERTO DE LA PALMA DURANTE EL AÑO 1900

Artículos		España	Reino Unido	Alemania	Francia	Cuba	Estados Unidos	Puerto Rico	Colombia
Alcohol	Galones	—	—	—	—	990	—	—	—
Almendras	Tm.	—	184	—	—	46	46	—	—
Plátanos	Racimos	4.000	10.000	—	6.000	—	—	—	—
Queso	Tm.	—	—	—	—	14	—	—	—
Algodón	Tm.	—	—	—	—	3	—	—	—
Cochinilla	Tm.	—	20	—	30	—	—	—	—
Higos	Tm.	—	—	—	—	23	—	—	—
Harina	Tm.	—	—	—	—	3	—	—	—
Bota de vino	Tm.	—	—	—	30	—	—	—	—
Cebollas	Tm.	—	—	—	—	1.840	—	460	13
Mermeladas	Tm.	—	—	—	—	105	—	—	—
Tabaco, hoja	Tm.	100	—	—	—	—	—	—	—
Tomates	Tm.	—	137	—	—	—	—	—	—
Vino	Galones	—	—	—	—	2.940	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

LAS PALMAS

El vicecónsul Swanston presenta el siguiente informe:

Puede decirse que el año 1900 ha sido un año normal en la creciente prosperidad de la isla de Gran Canaria.

La ciudad de Las Palmas y el Puerto de La Luz presentan señales inconfundibles de un aumento del comercio y de las ventajas que se derivan de la gran cantidad de barcos que llegan al puerto.

El Anexo I refleja el extraordinario incremento de vapores que han hecho escala aquí desde 1883, año en que se empezaron las obras del puerto. En el año 1900 arribaron y despacharon 3.162 barcos de todo tipo. Los 2.258 vapores representan un tonelaje neto de 3.841.632 toneladas y transportaron a 159.228 pasajeros y 143.776 tripulantes. De estos 2.258 vapores, 1.333 eran británicos. También hicieron escala 41 buques de guerra, con 164.328 toneladas y 11.892 tripulantes.

Las Palmas se encuentra con diferencia a la cabeza de los puertos españoles tanto en tonelaje como en número de pasajeros, tripulación y suministro de carbón.

De las cifras precedentes se deduce fácilmente su importancia como puerto de escala y estación de carbón. El comercio del carbón está en manos de cuatro empresas británicas y durante 1900 se suministraron aproximadamente 400.000 toneladas Como ejemplo, y para ilustrar la rapidez con que se llevan a cabo en el puerto las operaciones de carga de carbón, se puede referir la ocasión en que unas barcazas le suministraron al buque de transporte de Su Majestad «Kildonan Castle» 1.009 toneladas en ocho horas. Durante la huelga del carbón se importaron de Estados Unidos algunas remesas que recibieron informes favorables de alguno de los ingenieros jefes de vapores que las consumieron. Pero parte de las 8.000 toneladas que quedaron almacenadas aquí resultaron altamente combustibles si se guardaban en los almacenes mucho tiempo.

La carretera que va desde Las Palmas hasta el Puerto de La Luz ha sido ampliada y macadamizada.

Se están construyendo muchos edificios tanto en la ciudad como en el puerto y, donde se puede, se están ensanchando y mejorando las calles. Se ha inaugurado una gran panadería electrificada que produce un pan mejor y más barato que el se conseguía hasta ahora.

Una empresa británica ha abierto unas gradas para buques de hasta 800 toneladas de peso muerto para operaciones de limpieza y reparaciones, que viene a sumarse a la oferta de ingeniería y astilleros.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Siempre resulta difícil escribir un informe útil y exacto sobre el comercio de un distrito como éste en el que ni se publican ni se consigue ningún tipo de estadísticas relativas a las importaciones y exportaciones. En julio de 1900 tuvo lugar un cambio total en la administración de las aduanas que se arrendaron al mejor postor.

IMPORTACIONES

No se puede decir que 1900 haya sido un año de gran prosperidad en lo que respecta a los importaciones de la isla. La guerra de Sudáfrica junto a otras posibles circunstancias ha hecho sentir sus efectos en los mercados mundiales y la fuerte subida general de los precios ha producido la natural contracción de la demanda.

En mercados pequeños como el de la isla de Gran Canaria, donde la mayoría de consumidores pertenece a las clases trabajadoras, se sienten profundamente las consecuencias de los precios altos. En general, aquí se prefieren los artículos de bajo precio en vez de los de mejor calidad pero más caros.

El comercio textil se ha visto especialmente afectado. En estas tierras de veranos casi perpetuos, la protección contra los elementos es secundario, y economizar en materia de vestido constituye un recurso natural para los que pasan una época de apuros. En alimentos el ahorro es más difícil, aunque la carestía de los productos indispensables se hace patente en la contracción de la demanda.

La clase que más ha sentido la subida de los precios es la clase media baja, empleados y dependientes, cuyos sueldos no han aumentado en la misma proporción que los de los trabajadores del campo. También ha contribuido a la subida de los precios el gran número de barcos que ha hecho escala en este puerto para tomar provisiones ya que la oferta de productos del país, carne, pollos, huevos, verduras, etc., no ha crecido en proporción a la demanda. Los gustos y necesidades de los isleños no destacan ni por la variedad ni por la originalidad y en unas líneas se puede dar una idea general de las importaciones.

Tejidos.—Nos es grato observar que el Reino Unido se encuentra a la cabeza en el comercio textil, aunque la competencia extranjera, especialmente la de Barcelona, no le da reposo. Todos los años se reciben, procedentes de Manchester, varios miles de fardos, principalmente callicós grises y blanqueados (vulgarmente conocidos por Croydons blancos y telas para camisas, grises domésticos y manteles). También se reciben

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

grandes cantidades de telas de camisas de Oxford y Harvard, pantalones azules de dril y lonas y tejidos estampados y negros, habiendo de estos últimos una demanda constante e importante. Hay demanda, además, de franelas estampadas, teñidas y de fantasía, pero hace ya tiempo que España e Italia han desplazado el artículo británico.

Hasta hace poco había un gran negocio con los pañuelos de algodón que la gente del campo usa en la cabeza, pero ahora tanto éstos como la ropa interior de algodón de caballero se trae en su mayor parte de España, ya que los precios de Barcelona son más bajos que los británicos.

De Bradford se reciben grandes cantidades de piezas de tela de lana y para trajes de faena, así como paño de lana «Melton», y de Witney se reciben mantas de lana. Lo expuesto da una idea general de los tejidos principales. Las calidades más solicitadas son la baja y la mediana con los precios adecuados.

Provisiones.—Los principales víveres son harina, arroz, café, cacao, trigo, maíz, habas y garbanzos. Los cinco primeros se suelen traer de Londres y Liverpool; se importan grandes cantidades de maíz de Río de la Plata, del Danubio y de la costa de Marruecos, según resulte más conveniente. Existe una importación casi constante de habas y de garbanzos de Marruecos, siendo este último artículo un alimento corriente en casi todas las clases.

Debido a la gran demanda, hay que mencionar también la manteca (en baldes de madera de 28 libras), compuestos de manteca, jabón azul moteado (en cajas de 112, 56 y 28 libras), dátiles durante los meses de invierno y galletas (en latas, cajas y barriles).

De Noruega se traen buenas cantidades de bacalao seco.

Ferretería.—Hay bastante demanda de artículos de ferretería de Birmingham, Sheffield y Wolverhampton, siendo la mayor parte para uso doméstico. Se usan unos cuantos artículos especiales, como las estufas holandesas y de La Habana *(brazeros)* [sic], y ollas de mangos curvos y tapas.

Hay una gran demanda de hierro británico, hojalata y forros de metal amarillo.

También hay que mencionar ciertos artículos especiales que se traen a la isla en grandes cantidades, destacando los siguientes:

Azufre en polvo.—Que viene en bolsas de Sicilia y de Marsella y se usa en los viñedos.

Productos químicos.—Todos los años se venden miles de toneladas de productos químicos, tales como sulfato gris y blanco de amonio, superfosfatos de huesos, superfosfatos de cal, sangre seca molida, nitrato

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

de sosa y nitrato de potasio puro, que se utilizan en la fabricación de abonos artificiales.

Madera.—A lo largo del año entran en el puerto numerosas cargas de madera. Unas son canadienses (tableros de pino y de pícea, tablas aserradas y troncos) y otras son cajas para el empaquetado de plátanos, tomates y papas, en su mayor parte procedentes de Noruega.

Paja.—De Calais vienen grandes cantidades de paja para el empaquetado de plátanos. Otros materiales utilizados para embalar fruta son papel, turba, algodón basto en láminas y tacos de relleno.

Alcohol.—Siendo Alemania un país productor de vino, se importan de Hamburgo considerables cantidades de alcohol.

EXPORTACIONES

Durante los últimos cuatro años las islas orientales de Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura han padecido una excepcional escasez de lluvias. A finales de 1900 casi se vivió una época de sequía en las dos últimas, islas que siempre han estado escasas de agua de riego y que cuando no tienen las habituales lluvias invernales se tienen que enfrentar a graves problemas habiendo que trasladar a la isla de Gran Canaria muchos animales: vacas, cabras, burros y ovejas.

Aquí se están siguiendo con el mayor interés las evoluciones del nuevo comercio establecido con Jamaica para la exportación de plátanos a Inglaterra.

Aunque aún es pronto para establecer conclusiones, en mi opinión las Canarias seguirán suministrando a Londres y a Liverpool, compitiendo con el fruto jamaicano; quizás los agricultores tengan que conformarse con precios más bajos, se obtengan fletes más baratos y reduzcan los costes innecesarios del empaquetado.

En el Anexo 2 se relacionan las cantidades de las principales exportaciones y sus valores correspondientes.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO I.—CUADRO DE VAPORES OCEANICOS (EXCLUYENDO LOS BUQUES DE CABOTAJE Y VELEROS) EN EL PUERTO DE LAS PALMAS DURANTE LOS AÑOS 1883-1900

Años	Núm. de buques
1883	236
1884	238
1885	336
1886	522
1887	660
1888	964
1889	1.180
1890	1.441
1891	1.558
1892	1.562
1893	1.719
1894	1.842
1895	1.873
1896	2.032
1897	2.036
1898	1.902
1899	2.282
1900	2.258

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO II.—CUADRO DE EXPORTACIONES EN EL PUERTO DE LAS PALMAS DURANTE CADA MES DEL AÑO 1900

Mes	Plátanos (cajones)		Tomates (cajas)		Papas (sacos)		Naranjas (cajas)	
	Londres	Liverpool	Londres	Liverpool	Londres	Liverpool	Londres	Liverpool
Enero	35.729	27.366	3.769	2.218	12	—	—	—
Febrero	53.440	27.226	15.311	6.093	338	—	—	—
Marzo	34.007	22.422	20.374	7.458	2.378	905	—	—
Abril	51.498	32.447	19.976	7.500	6.475	752	—	—
Mayo	74.729	45.575	17.307	8.377	15.069	3.461	—	—
Junio	44.101	39.391	1.070	3.090	1.487	3.161	—	—
Julio	32.393	27.563	21	28	1	—	—	—
Agosto	42.415	37.965	—	—	—	—	—	—
Septiembre	46.348	39.030	—	—	—	—	—	—
Octubre	59.633	38.883	529	750	—	—	112	—
Noviembre	31.826	21.716	7.749	3.917	—	—	5.650	1.566
Diciembre	46.116	18.407	9.128	4.044	—	—	2.777	595
Total	552.235	377.991	95.234	43.475	25.760	8.279	8.539	2.161

Los valores son los que figuran a continuación:

	Valor £
Plátanos	174.892
Tomates	17.338
Papas	5.318
Naranjas	2.340

NOTA:Estos son los valores aproximados del producto embalado y listo para embarcar.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003



Calle Trasera. Santa Cruz de La Palma. 1903.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1901

SUMARIO

Introducción.—Importaciones.—Exportaciones.—Tráfico marítimo.—Nuevo faro.—Emigración.—Tranvía eléctrico.—Hoteles.—Informes sobre las importaciones en Santa Cruz.—Informe sobre las exportaciones en Santa Cruz.—Informe del tráfico marítimo en Santa Cruz.—Informe de Las Palmas.

INTRODUCCION

Debido a la dificultad de obtener estadísticas fiables relativas al comercio de estas islas durante el año 1901, ha sido imposible compilar el informe anual en una fecha anterior. Como de costumbre, sólo se dan pesos y medidas ya que las autoridades aduaneras no conservan los registros de los valores de las mercancías. Sin embargo, las cifras bastan para indicar las fluctuaciones del mercado, aunque no hay que olvidar que el comercio de estas islas es pequeño y si se importan grandes cantidades de algún artículo hacia el final del año aduanero, las cifras correspondientes al año siguiente, que reflejarán el descenso correspondiente, indicarán, en apariencia, una disminución del comercio. Tomemos, por ejemplo, las importaciones de jabón, que proceden exclusivamente del Reino Unido. En 1900 las importaciones ascienden a 773 toneladas, en

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

1901 aparecen sólo 452 toneladas, cuando en realidad el consumo del artículo fue mayor en el último año que en el anterior.

En general, el comercio de 1901, considerado desde el punto de vista de las importaciones, no puede decirse que haya igualado al año anterior, y como el Reino Unido ostenta la mayor parte del negocio, el que las cifras muestren una reducción acentuada va en su perjuicio. Sin embargo las exportaciones crecieron respecto a 1900 y los productos de las islas aumentan a un ritmo regular. Queda por ver si esta mejora se mantiene o si, por el contrario, desaparecerá bajo influencias tales como la competencia de las Indias Occidentales. El descenso en las importaciones se ha debido principalmente a las fluctuaciones del cambio, que invariablemente tienen un efecto perjudicial en el comercio de estas islas. Por ejemplo, el verano pasado se pudieron observar varios casos, en los que se contrataron artículos fabricados en España a precios más altos en pesetas de los que se pedían en libras por calidades superiores de los mismos artículos del Reino Unido, teniendo en cuenta, por supuesto, el tipo de cambio a la fecha del contrato. Esto se debió únicamente a la inestabilidad del cambio y al deseo natural de evitar una posible subida entre la fecha del contrato y la del pago, un período que normalmente abarca 9 o 10 meses.

Desde principios de 1901 se observó que el tipo de cambio, que se había mantenido más estable durante todo el año anterior, comenzó a desarrollar una tendencia al alza. Sin embargo, esta subida se produjo de forma gradual. El cambio al 1 de enero era de 33 pesetas 60 céntimos, y el punto más alto, 36 pesetas 6 céntimos, sólo se alcanzó el 19 de septiembre. Posteriormente hubo una cierta mejora al bajar con pequeñas fluctuaciones a 35 pesetas 50 céntimos el 4 de diciembre. Hubo entonces una repentina agitación del mercado producida por la propuesta del ministro español de Hacienda que consistía en recaudar en oro los derechos de aduana de ciertos artículos importados a España, lo que dio lugar a una baja tan violenta que el 9 de diciembre el tipo de cambio se situó en 32 pesetas 70 céntimos. Como suele suceder en estos casos, a la rapidez de la caída le siguió una pronta reacción, y el primer día del año el cambio había vuelto a subir a 34 pesetas 15 céntimos. El 1 de marzo de 1902, la propuesta del ministro de Hacienda se hizo ley y, sin embargo, el tipo de cambio hoy es de 34 pesetas 25 céntimos.

Pero las fluctuaciones del cambio no fueron el único factor preocupante en el comercio de las islas. Como se señaló en el informe de 1900, a principios de ese año se formó una asociación integrada por los grandes comerciantes con el propósito de arrendar al Gobierno las rentas de

© Universidad de Las Palmas de GranCanaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

puertos francos. Una asociación rival, constituida por comerciantes pequeños e intermediarios, agricultores, profesionales y particulares, mejoró la oferta de la primera y se hizo con el arrendamiento. Sin embargo, durante el intervalo entre la aceptación de su oferta y la toma de posesión se importaron rápidamente grandes cantidades de mercancías sujetas a derechos que se pagaron según la antigua tarifa. El efecto inmediato fue la interrupción de todas las importaciones de mercancías afectadas. Por ejemplo, las importaciones de alcohol, uno de los artículos más afectados por el cambio de tarifa, bajaron de 162.360 galones en 1900 a 20.148 galones en 1901. El resultado fue que el producto neto de las rentas no alcanzó el nivel mínimo previsto por la asociación arrendataria, que acabó fracasando, retornando las rentas de puertos francos a manos del Gobierno. Hay que decir que el Gobierno no sufrió ninguna pérdida pecuniaria por el fracaso de la asociación ya que contaba con un depósito de 500.000 pesetas, cantidad más que suficiente para cubrir el déficit. Las rentas volvieron a salir a subasta y el 21 de marzo pasado el Gobierno aceptó una oferta de 1.002.000 pesetas de otra asociación integrada por los grandes comerciantes y los integrantes de la fracasada asociación, quienes arrreglaron así sus diferencias mediante un compromiso sensato por el que cada parte se encarga de la mitad del negocio. La cantidad que la desaparecida asociación pagó al Gobierno fue de 2.000.000 de pesetas. Es de esperar que ahora el comercio vuelva a los cauces habituales ya que se ha liberado de los elementos perturbadores de esta rivalidad artificial.

IMPORTACIONES

El Reino Unido mantiene su supremacía en lo que a importaciones se refiere, habiendo muy pocos productos en los que no figure como competidor, mientras que en otros tiene el monopolio.

La madre patria está intentando introducir su comercio en las islas y Alemania aún conserva una parte importante. Francia, Bélgica e Italia comparten, en el orden mencionado, el comercio restante de mercancías en general. Prácticamente las únicas transacciones efectuadas con los Estados Unidos han sido de madera, al igual que con Noruega y Suecia.

Algodón.—Considerando en detalle las importaciones de Tenerife, volvemos a encontrar un descenso en el comercio de artículos de algodón, pues en 1900 se importaron 550 toneladas, y en 1901 sólo 477. El año pasado se indicó que la subida del tipo de cambio iba a desviar gran

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

parte del comercio de tejidos de algodón de Gran Bretaña a España. Consultando el cuadro anexo de importaciones (Anexo A) se ve que el pronóstico había sido correcto. Puede apreciarse que España es la única que ha incrementado su comercio, aumentando las importaciones desde 171 toneladas en 1900 a 194 toneladas en 1901. Las procedentes del Reino Unido experimentaron un descenso de 282 toneladas el primer año a 224 el segundo, las de Alemania bajaron de 54 a 24 toneladas, las de Italia de 24 a 22 toneladas y las de Bélgica de 11 a 5 toneladas. Francia mantiene su anterior cuota con 8 toneladas. Puede verse que Italia hizo un volumen de negocio similar al de Alemania y debe tenerse en cuenta que ahora se encuentra compitiendo con ella en su propio terreno, es decir, en paño de algodón y pantalones, una línea en la que Alemania tenía antes el monopolio. En pantalones de algodón, Alemania sigue a la cabeza sobre todo en las confecciones más baratas.

Géneros de Lana.—El Reino Unido controla más del doble del comercio en géneros de lana que su competidor más próximo, España. Los envíos de Gran Bretaña en 1901 fueron prácticamente los mismos que el año anterior (51 toneladas en 1901 frente a 50 toneladas en 1900) aunque muy superiores comparados con los de 1899 y 1898 que sumaron $27^{1/4}$ y $9^{1/2}$ toneladas respectivamente. Francia aumentó sus envíos de 9 toneladas en 1900 a 15 en 1901 con algunas líneas muy vendibles de artículos vistosos, que tienen una excelente acogida en este mercado. Las importaciones de Alemania han disminuido, pero existe aún cierta demanda de los artículos más baratos y menos duraderos fabricados allí.

Sedas.—No hay mucha demanda de artículos de seda ya que las islas no son ricas. El comercio que pueda haber se encuentra repartido principalmente entre Francia y el Reino Unido, pero Alemania, España e Italia también compiten.

Hilo y artículos de Arpillera.—La importación de artículos clasificados como hilo y artículos de yute consiste principalmente en bolsos y sacos de arpillera y las existencias proceden casi exclusivamente del Reino Unido.

Mercería.—El aspecto principal del comercio de artículos de mercería durante el año que comentamos ha sido la demanda de los de fabricación italiana. De hecho, este país está llegando rápidamente a la posición que tenía antes Francia en el mercado. Este éxito lo ha obtenido a costa del Reino Unido, Alemania y Francia, países todos ellos cuyas exportaciones a las islas muestran un descenso considerable. España mantiene su anterior cuota en este comercio.

Sombreros.—Los sombreros de fieltro de fabricación italiana son los más solicitados y siguen aumentando los envíos de Italia. Los artículos

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

franceses tienen también buena venta siendo la demanda de un tipo de artículo muy brillante. Reino Unido, España y Alemania siguen compitiendo, consistiendo la mitad de los envíos británicos en sombreros de paja.

Hilo.—El comercio de hilos sigue prácticamente monopolizado por los fabricantes británicos y la demanda continúa estable. Aunque es cierto que los envíos presentan un aumento en 1901 respecto a los del año anterior, hay que tener en cuenta los grandes stocks de que se disponía en 1900 provenientes de 1899. Las otras marcas que se encuentran son confecciones españolas y alemanas.

Cuero.—La madre patria sigue manteniendo el liderazgo del comercio del cuero ya que este artículo está fuertemente sujeto al tipo de cambio. Un hecho notable ha sido el aumento en los envíos de Bélgica, país que ahora mantiene la posición que antes ocupaba Francia. Se ha verificado una creciente demanda de cuero italiano que ahora se vende tan bien como el que mandan los exportadores franceses. Los envíos del Reino Unido, aunque pequeños, no han disminuido.

Artículos de alimentación. Trigo.—En el año que nos ocupa se han efectuado envíos relativamente importantes de trigo de Gran Bretaña ya que en las islas se cultivaron pocos granos. Gran parte de este grano se consume en forma de «gafio» *(sic)*, producto que se obtiene tostando y moliendo el grano y añadiendo un poco de sal. Se suele decir que de esta forma alimenta mucho más. Se amasa con agua para obtener un tipo de pasta y constituye uno de los principales artículos de la dieta de la clase trabajadora.

Maíz.—El maíz se usa con la misma finalidad que el trigo. Los envíos duplicaron considerablemente los del año precedente, repartiéndose Marruecos y Argentina el negocio por partes casi iguales, como es habitual. Se trata de un negocio próspero y floreciente; sin embargo, no parece que los exportadores británicos o franceses se esfuercen por recuperar la cuota de mercado que tenían hasta hace poco. En 1898, por ejemplo, la mitad del total de importaciones de este grano provenía de Liverpool y Marsella.

Judías.—Siempre hay gran demanda de judías, pero este artículo está totalmente monopolizado por los exportadores marroquíes. La importación se ha reducido respecto a 1900.

Harina.—El Reino Unido mantiene su monopolio en la importación de harina, y los envíos de 1901 superaron con creces los del año anterior.

Productos coloniales. Azúcar.—La creciente producción local y la nueva tarifa han afectado notablemente a la importación de azúcar. En 1899 las importaciones de Tenerife se elevaron a 184 toneladas, en 1900

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

a 112 toneladas y en 1901 figuran sólo 28 toneladas. En esta isla se está produciendo ahora abundante caña de azúcar aunque la industria de aquí no se puede comparar a la de la isla hermana de Gran Canaria, donde avanza rápidamente. En dicha isla se han construido varios molinos de azúcar y uno en Tenerife. Este producto está sujeto a derechos y a impuestos locales, pero éstos no son tan severos que no se pueda considerar la posibilidad de su importación.

Arroz.—Existe una creciente demanda de arroz por parte de la clase trabajadora que ahora cobra mejores sueldos y las importaciones de este artículo en 1901 excedieron con mucho a las de 1900. Se duplicaron los envíos de Gran Bretaña, elevándose a 250 toneladas. España es el único competidor de importancia en el mercado ya que los envíos de Alemania han disminuido.

Café.—El café ha sido uno de los artículos más afectados por la nueva tarifa que se aplicó cuando se adjudicaron las rentas de puertos francos. Las grandes cantidades de stocks que se trajeron antes de que entrase en vigor bastaron para el abastecimiento de todo el año y cuando se necesitaron más provisiones éstas no procedieron de las anteriores fuentes de suministro, Alemania y el Reino Unido, sino de Brasil y Bélgica.

Cacao y té.—En estas islas hay poca demanda de cacao y aún menos de té. España y el Reino Unido han suministrado la mayor parte del cacao y el Reino Unido y Alemania se han encargado del poco té consumido.

Bacon, manteca, mantequilla, queso, etc...—Hay poco que decir acerca de las importaciones de bacon, manteca, mantequilla, queso, etc.. El comercio de bacon y manteca está casi exclusivamente en manos de los exportadores británicos. Pero Alemania está aumentando sus envíos de mantequilla a expensas del Reino Unido, y el único queso extranjero por el que existe alguna demanda es el de fabricación holandesa. Hay también un importante comercio de galletas que sigue en manos de fabricantes británicos. Los pequeños envíos procedentes de Alemania y España siguen disminuyendo. El comercio de las velas es prácticamente un monopolio británico.

Jabón.—Hubo importantes excedentes de jabón del año anterior y las importaciones en 1901 bajaron a 452 toneladas frente a las 773 de 1900. En este artículo el Reino Unido no tiene competidores.

Almidón.—Ya se había indicado en el último informe que los fabricantes belgas de almidón se habían apropiado de la mayor parte del comercio que antes había correspondido a Alemania y el negocio se ha convertido en un monopolio en sus manos. Los exportadores británicos trabajan poco este artículo.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Medicinas.—El comercio de medicinas, que va en aumento, se encontraba dividido entre España y el Reino Unido, pero la primera tenía la parte de león. Ambos países han aumentado sus envíos y Alemania sigue practicando algún comercio en su propia línea.

Aceite.—Se importa grandes cantidades de aceite de oliva y los suministros proceden casi exclusivamente de la madre patria.

Cerveza.—Hay creciente demanda de cerveza ligera, artículo éste en el que Alemania supera a sus rivales. Sus envíos a Santa Cruz en 1901 alcanzaron los 34.250 galones frente a los 9.214 procedentes del Reino Unido.

Vino.—La bebida alcohólica común es vino corriente y la creciente prosperidad de la clase trabajadora puede deducirse a partir de las grandes cantidades de este artículo importadas en 1901. En 1900 las importaciones fueron de 115.940 galones y en 1901 se elevaron a 152.746 galones.

Una nota destacada ha sido el amplio comercio de *vin ordinaire* francés. En 1900 la cantidad importada de Francia no llegaba a los 2.000 galones; en 1901 este país envió más de 50.000 galones. Existe también creciente demanda de vino italiano.

Alcohol.—Como ya se indicó, el alcohol ha sido uno de los productos más afectados por la nueva tarifa y se ha satisfecho la mayor demanda a base de los grandes stocks importados antes de la entrada en vigor de la tarifa. Las cantidades han sido: 162.360 galones en 1900; 20.148 galones en 1901. El grueso del comercio sigue en manos de los exportadores alemanes, una de cuyas empresas establecidas en Tenerife ha montado recientemente una gran destilería que sin duda afectará gravemente la importación de este artículo.

Tabaco.—El comercio de tabaco, como el del alcohol, ha quedado muy afectado por la nueva tarifa y las grandes cantidades importadas de Alemania en el segundo trimestre de 1900 han detenido las importaciones en 1901. Estas bajaron de 917 toneladas en 1900 a 198 en 1901, siendo Alemania el país más afectado: Hamburgo, que había enviado 810 toneladas el año pasado, sólo mandó 97 toneladas en 1901. Ha habido un aumento en los envíos de tabaco americano, pero al importar su hoja, ésta pasa en su mayor parte por manos de exportadores británicos.

Hierro y Ferretería.—El año 1900 fue excepcionalmente bueno para estos artículos, asumiendo el negocio en 1901 proporciones más normales. No hubo exportador que enviase tanto como el año anterior pero son las importaciones procedentes de Bélgica las que muestran un des-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

censo más acusado. El Reino Unido sigue enviando más cantidad que Alemania, España, Bélgica y Francia en conjunto.

Loza de barro, tejas, baldosas, etc..—La mayor parte del comercio de loza de barro, tejas, baldosas, etc. sigue en manos de los exportadores franceses aunque el comercio con la madre patria ha hecho grandes adelantos en 1901 y muestra señales de seguir mejorando. Los exportadores británicos trabajan muy poco estos productos y sólo se dedican a los artículos de mejor calidad.

Cristal.—Los productos más solicitados en estas islas son los de cristal barato procedente de Alemania. Sin embargo, en general el comercio mejoró respecto al año anterior y se hicieron importantes envíos de España, Bélgica, el Reino Unido y Francia. Existe en particular una creciente demanda de cristal belga.

Papel.—El comercio de papel sigue a su nivel habitual y no requiere ninguna observación especial. Está en cabeza el papel alemán más barato seguido por el de fabricación británica y éste a su vez por el de la madre patria. El precio lo es todo en este artículo, quedando la calidad relegada a un segundo plano.

Pinturas y Barnices.—La mejoría experimentada en el comercio de pinturas y barnices en 1900 continuó durante el año siguiente. Sigue estando casi exclusivamente en manos británicas, cuyos envíos son 10 veces superiores a los de Alemania, su competidor más cercano.

Muebles.—Las importaciones de muebles en 1901 estuvieron prácticamente al mismo nivel que las del año anterior. La mayoría de los artículos procede de España mientras que Alemania lidera las líneas más baratas.

Maquinaria.—El comercio normal de maquinaria se lleva a cabo con el Reino Unido, donde se recibieron mayores pedidos que el año anterior. Como ya se ha terminado el tranvía eléctrico, los envíos de Bélgica, desde donde venían los materiales para esa empresa, se redujeron de 232 toneladas en 1900 a 27 en 1901.

Cemento.—Los exportadores belgas han cubierto la mayor parte de la creciente demanda de cemento. Las importaciones de Bélgica aumentaron de 1.113 toneladas en 1900 a 2.120 en 1901. Sin embargo, los exportadores británicos se han hecho con una parte del comercio enviando unas 500 toneladas y si pudieran mantener bajo el precio, aunque sólo fuera al nivel del que piden sus vecinos, lograrían una mayor cuenta. Los envíos de Francia disminuyeron un poco, pero fueron más que los de Inglaterra.

Abonos químicos.—El comercio de los abonos químicos crece de año

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

en año y la mayor parte de éste se hace con el Reino Unido, cuyos envíos en 1901 han sido casi el cuádruple de los de sus otros competidores juntos. Ahora han entrado en el mercado los fabricantes italianos, a expensas principalmente de España y Francia.

Turba y serrín.—Ha habido la demanda habitual de turba y serrín para empaquetado. Como de costumbre, Holanda ha enviado casi toda la turba y Noruega y Suecia trabajan la mayor parte del comercio de serrín. Con ambos artículos se efectúa un comercio muy regular.

Madera.—En 1901 hubo un activo comercio de madera, recibiendo estas islas grandes envíos de puertos escandinavos y de los Estados Unidos. En los cuadros se aprecia que en 1900 se importaron 1.493 toneladas y en 1901 8.435. Es de suponer que los exportadores canadienses han considerado este mercado demasiado insignificante ya que aunque enviaron la mayor cantidad en 1899, desde entonces no han vuelto a mandar nada. Aunque la mayor parte de la madera importada se destina para la construcción, hay una demanda constante de madera aserrada para las cajas que se usan en el empaquetado de tomates, plátanos, papas, etc.

Petróleo.—Los envíos de petróleo durante 1901 se elevaron a 840 toneladas, aproximadamente la mitad de lo que se importó el año anterior. Prácticamente todo el suministro vino de los Estados Unidos. Una gran parte es reexportada a los puertos de Africa Occidental.

Carbón.—Las importaciones de carbón en 1901 ascendieron a 232.897 toneladas frente a las 279.385 del año anterior.

En la tabla siguiente se reflejan las cantidades importadas durante los últimos cinco años.

Año	Toneladas
1897	160.859
1898	133.480
1899	206.709
1900	279.385
1901	232.897

El descenso en los envíos de carbón que se observa en 1901, en comparación con 1900, se debe en gran medida a los efectos del alto precio que alcanzó en el Reino Unido en este último año. Allí el precio en 1900 era más alto que el que obtenían, durante el mismo período, en plaza y en los puertos del Continente, los armadores de buques de vapor con depósitos carboneros en Tenerife y Gran Canaria. Por eso muchos va-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

pores, en lugar de llenar sus depósitos en los puertos británicos, cargaban únicamente el suficiente para llegar a las islas, donde los terminaban de llenar; este fenómeno produjo aquí en 1900 una demanda superior a la habitual.

Sin embargo, el motivo principal de la caída de las importaciones de carbón fue la competencia de Madeira, donde en 1901 el precio era algo más bajo que en Canarias.

EXPORTACIONES

Los envíos de plátanos y tomates de Tenerife en 1900 y 1901 fueron como se refleja en el cuadro siguiente:

Artículos		1900		1901	
		Cantidad	Precio (£)	Cantidad	Precio (£)
Tomates	Toneladas....	5.050	44.864	6.417	57.753
Plátanos	Racimos	204.917	20.490	266.700	33.337

Los precios anteriores son los obtenidos por los agricultores.

Tomates.—La cosecha de tomates fue normal para los agricultores. Aunque hubo una cosecha de otoño relativamente pequeña, principalmente a causa del tiempo inclemente, los agricultores lo sintieron poco, ya que tuvieron la tierra libre en una época temprana para plantar papas. Así pues, se mantuvieron los precios en el Reino Unido, pero los beneficios obtenidos por los exportadores sobre la cosecha temprana se esfumaron durante los meses de marzo y abril, que resultaron desastrosos, frente a lo que había sido la experiencia anterior.

Este resultado se debió principalmente a una sobreoferta. La cosecha de primavera maduró repentinamente a causa de una prolongada sequía y sólo duró unas seis semanas. Durante este período se enviaron grandes cantidades al Reino Unido y la mayoría llegó pasada. Esta oferta tan elevada no encontró la demanda necesaria y ello representó una pérdida importante para los exportadores.

El cultivo del tomate siempre es de naturaleza caprichosa. Demasiada lluvia y bajas temperaturas durante varios días seguidos tienen un efecto pernicioso tanto en la planta como en el fruto, pues ambos se enferman. Por otra parte, una sequía prolongada precipita la maduración del

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

fruto. La primera de estas condiciones imperó durante el otoño hasta enero y la segunda se produjo durante marzo y abril.

Las condiciones ideales para el cultivo del tomate son las de lluvias adecuadas a intervalos, con sol abundante templado con brisas y moderado por noches cubiertas de nubes.

Durante los años anteriores las variaciones del clima no parecían afectar las cosecha. Pero últimamente se ha venido observando que tanto la planta como el fruto se están volviendo menos resistentes. Peritos competentes atribuyen este hecho al empobrecimiento del suelo, pues año tras año se plantan tomates en el mismo terreno, seguidos de papas y de maíz sin que se deje a las tierras en barbecho, excepto en las zonas en las que el riego es escaso, y sin que se establezcan cultivos rotatorios.

El arado se realiza por medio de un timón con punta. Este arado es tirado por bueyes que recorren el terreno, penetrando en el suelo hasta unas cuantas pulgadas de profundidad. No se grada el terreno aunque los terrones de tierra se aplastan con el azadón. Apenas se abona el suelo. El único abono que recibe la tierra es un poco de estiércol de granja que se aplica a cada planta en el momento de la siembra. Por todo ello, puede apreciarse con qué rapidez se agota incluso la tierra más fertil y se torna inadecuada para la producción continuada del mismo cultivo. De seguir con este método de cultivar puede preverse que dentro de pocos años baje la producción de tomate de estas islas. Por ello sería conveniente animar a los plantadores a adoptar otros métodos, así como a distribuir las cosechas de modo que las extiendan durante períodos más largos. De este modo se reducirá el riesgo de pérdida total y el de cosechas prematuras.

Plátanos.—De los cuadros ofrecidos puede apreciarse que el número de racimos de plátanos que se exportaron en 1901 fue superior en un 30 por cien al que se envió el año anterior. El fruto no era todo de primera calidad debido a que muchas plantaciones están escasas de riego.

En la isla de Tenerife hay pocas fincas grandes y muchas de las pequeñas no pueden producir fruta de primera calidad. Las fincas mayores están en manos de una empresa británica.

Muchos agricultores son sus propios exportadores, ya que cuentan con toda la ayuda de los importadores de fruta en el Reino Unido, así como de las navieras rivales.

Es un hecho que el valor del plátano ha aumentado a pesar de las importaciones de Jamaica en el Reino Unido, pero a menos que la demanda aumente más de lo que cabe esperar, puede asumirse que este valor se va a mantener por poco tiempo. Si no se produjese este aumento

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

de la demanda parece bastante difícil que los precios que se están pagando aquí se vayan a sostener durante mucho tiempo.

Las empresas exportadoras establecidas aquí tienen que enfrentarse a la competencia normal de los exportadores menores, pero sólo es cuestión de tiempo, y el momento parece acercarse porque cuando aumenten las importaciones de Jamaica en el Reino Unido, los exportadores pequeños irán desapareciendo y se establecerá el comercio normal.

La tierra se ha revalorizado y esto se debe en parte a la creencia acertada o errónea de los agricultores y exportadores de que los plátanos de Jamaica han resultado un fracaso y de que son de peor calidad que los de Canarias.

Resulta fácil adivinar que se va a producir una crisis si llegan a bajar los precios de la fruta, porque muchas personas se han endeudado pidiendo préstamos para comprar tierra a precios muy altos. Hay casos de tierras adquiridas a un precio medio de 250 libras por acre y muchos se han lanzado al negocio con la temeridad de un jugador.

Es verdad que las gentes de aquí se han visto inducidas a comenzar a exportar plátanos por las ayudas prestadas a la exportación, pero también ha influido la creencia anteriormente referida.

Papas.—La cosecha de papas en 1901 ha vuelto a ser pequeña, por lo que han vuelto a regir precios muy altos. La escasa recolección se debió a una enfermedad que se atribuye a las mismas causas que redujeron la primera cosecha de tomates.

Ha habido también gran demanda de papas para África del Sur pero las islas no estaban en condiciones de satisfacer la demanda.

Las exportaciones a las Indias Occidentales han sido escasas, ya que se malogró la cosecha de cebollas. Estos dos productos suelen enviarse juntos a aquellas tierras; los buques que vienen a cargar cebollas también llevan papas y si se ha malogrado la cosecha de cebollas no se obtienen ayudas a la exportación para la cosecha de papas.

Lanzarote, la principal isla productora de cebollas, no produjo absolutamente nada debido a la sequía prolongada, lo que dio lugar a precios altísimos por las pequeñas cantidades asequibles.

Cebollas.—En el adjunto cuadro de exportaciones (Anexo B) puede apreciarse que Cuba y Puerto Rico son receptores de la mayor parte de la cosecha de cebollas de esta isla. Los precios fueron altos pero en general la cosecha se perdió. En Tenerife se ha plantado mucha menos extensión de cebollas en 1901 y la cosecha de Lanzarote se perdió debido a la falta de lluvia.

Varios.—Los demás artículos de exportación sólo requieren un bre-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ve comentario. Se exportaron casi 100 toneladas de cochinilla, de las que dos tercios se enviaron a Francia y el resto fue casi todo para el Reino Unido. Todas las almendras producidas en Tenerife se exportaron al Reino Unido pero la principal vía de suministro de estas islas es La Palma. El Reino Unido fue también el destinatario de todas las naranjas exportadas de Santa Cruz.

TRAFICO MARITIMO

Como se desprende del adjunto informe del tráfico marítimo (Anexo C) el número total de barcos mercantes que entraron en Santa Cruz en 1901 fue de 2.919 con un tonelaje total de 2.915.926 toneladas. Estas cifras muestran un descenso de 14 barcos en comparación al año anterior y un aumento de 37.684 toneladas en el registro total.

En 1901 entraron al puerto 706 barcos británicos representando un tonelaje de 1.359.392 toneladas frente a los 687 barcos y las 1.172.898 toneladas del año precedente; ello supone un incremento del tráfico marítimo británico en 1901 de 19 buques y 186.494 toneladas.

Por otra parte el movimiento de barcos alemanes se redujo de 327 buques con 774.343 toneladas en 1900 a 262 buques y 580.026 toneladas en 1901, lo que supone un descenso de 65 barcos y 194.317 toneladas el último año.

También ha habido un descenso del tráfico marítimo francés en Santa Cruz en 1901 en relación al año anterior.

En el año que nos ocupa sólo entraron en puerto tres buques de los Estados Unidos.

Nuevo Faro.—El pasado 20 de enero se inauguró un nuevo faro en la localidad de Abona de esta isla; la posición geográfica exacta es latitud 28 grados, 9 minutos, 20 segundos Norte, longitud 10 grados, 13 minutos, 30 segundos Oeste, de San Fernando. La luz es a base de destellos en grupos de tres destellos, con un intervalo entre cada destello del grupo de 5 segundos, y de 15 segundos entre cada grupo de destellos. La luz abarca un ángulo de 199 minutos, 30 segundos, y en condiciones atmosféricas normales y circunstancias ordinarias es visible hasta una distancia de 16 millas. El faro está a 75 pies sobre el nivel del mar y a 21,75 pies sobre el nivel de la tierra, la linterna es redonda y está pintada de blanco.

Emigración.—A continuación se exponen las estadísticas de emigración de 1901:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Destino	Número de personas
Cuba	1.384
Venezuela	420
Río de la Plata	680

La emigración ha experimentado un descenso, en parte debido a la situación inestable de Venezuela, uno de los dos destinos preferidos de los emigrantes del Norte de esta isla, y en parte, de hecho la razón principal, porque ha habido empleo suficiente para la clase trabajadora que ahora gana mejores sueldos que en épocas anteriores.

Tranvía eléctrico.—El tranvía eléctrico ha gustado mucho al público de Tenerife y ha resultado una empresa muy lucrativa para la Compañía belga que lo inauguró. Aún no se ha extendido la línea más allá de La Laguna pero, según se dice, llegará a Tacoronte dentro de dos años y después a La Orotava. Mientras tanto una empresa británica local ha iniciado gestiones para establecer un servicio de automóviles entre La Laguna y La Orotava.

Hoteles.—Este invierno los hoteles han estado muy llenos y la isla sigue beneficiándose de una afluencia creciente de visitantes.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—CUADRO DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1900-1901

Artículos	España		Reino Unido		Alemania		Bélgica		Francia		Italia	
	1900	1901	1900	1901	1900	1901	1900	1901	1900	1901	1900	1901
Cemento ..... Tm.	150	90	15	500	62	51	1.113	2.120	724	580	—	13
Carbón ..... Tm.	—	—	279.385	232.897	—	—	—	—	—	—	—	—
Petróleo ..... Tm.	—	15	—	15	—	2	—	—	—	13	—	1
Cristalerías ..... Tm.	26	48	26	39	101	118	19	43	24	27	7	9
Loza y azulejos .. Tm.	232	752	19	21	48	30	7	8	1.684	1.615	—	—
Joyas ..... Libras ..	—	138	—	1	—	7	—	—	—	16	—	—
Hierro y artículos de acero ..... Tm.	143	118	525	396	205	161	195	61	10	10	—	—
Cobre y artículos de metal ..... Tm.	50	9	25	20	7	8	2	6	9	3	—	—
Medicinas ..... Tm.	44	55	26	38	3	3	—	—	3	3	—	—
Pinturas y barnices Tm.	2	3	118	101	10	10	2	—	5	5	—	3
Abonos químicos . Tm.	150	66	1.110	1.604	94	103	—	3	166	12	—	214
Almidón ..... Tm.	—	1	—	2	17	6	55	70	—	—	—	—
Jabón ..... Tm.	—	—	773	452	—	—	—	—	—	—	—	—
Velas ..... Tm.	3	3	176	203	7	1	—	1	1	—	—	—
Perfumería ..... Tm.	6	4	2	2	—	2	—	—	10	10	—	—
Explosivos ..... Tm.	—	—	—	½	—	6	—	—	—	—	—	—
Algodón a granel . Tm.	—	2	—	42	—	1	—	1	—	—	—	—
Hilo ..... Tm.	—	1	14	20	—	1	—	—	—	—	—	—
Prendas de algodón. Tm.	171	194	282	224	54	24	11	5	8	8	24	22
Cordelería ..... Tm.	—	—	—	2	—	—	—	—	—	1	—	—
Artículos de lona . Tm.	—	22	—	21	—	25	—	7	—	—	—	15
Lino y yute ..... Tm.	—	13	—	150	—	8	—	4	—	4	—	—
Artículos de lana . Tm.	26	23	50	51	13	10	—	1	9	15	2	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—CUADRO DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1900-1901 *(continuación)*

Artículos	España		Reino Unido		Alemania		Bélgica		Francia		Italia	
	1900	1901	1900	1901	1900	1901	1900	1901	1900	1901	1900	1901
Artículos de seda Tm.	—	1	—	3	—	2	—	—	—	4	—	1
Papel .....Tm.	47	54	124	122	188	180	9	9	9	12	3	2
Madera .....Tm.	18	—	286	423	26	163	51	—	33	2	—	—
Barriles .....Tm.	—	77	—	2	—	23	—	—	—	2	—	—
Muebles .....Tm.	51	49	17	9	42	38	5	1	—	7	—	—
Turba y serrín ..Tm.	11	111	114	101	245	102	—	—	—	—	—	—
Cuero .....Tm.	99	95	10	9	—	2	21	43	12	12	2	11
Guano .....Tm.	—	14	803	521	—	17	—	3	—	1	—	—
Pianos .....Número .	—	10	—	2	—	14	—	—	—	2	—	2
Relojes .....Número .	—	—	—	—	—	30	—	—	—	430	—	—
Despertadores ..Número .	—	—	—	—	—	841	—	—	—	34	—	—
Maquinaria .....Tm.	33	21	33	80	35	19	232	27	33	8	—	—
Vehículos .....Tm.	—	1	2	1	—	1	25	32	—	—	—	—
Tocino y manteca .Tm.	14	22	114	123	3	3	—	—	—	—	—	—
Mantequilla ....Tm.	—	1	5	2	7	9	—	—	—	—	—	1
Pescado seco ...Tm.	110	148	9	9	27	31	—	—	—	—	—	—
Arroz .....Tm.	109	129	117	250	45	26	—	—	—	—	—	3
Trigo .....Tm.	—	—	220	1.640	—	—	—	—	222	—	—	—
Harina .....Tm.	361	21	1.418	2.490	—	—	—	—	129	100	—	1
Maíz .....Tm.	—	1	—	69	—	—	—	—	—	—	—	—
Judías .....Tm.	24	16	4	3	2	1	6	—	12	29	—	—
Papas .....Tm.	—	5	128	117	161	275	—	—	1	1	—	—
Frutos secos ....Tm.	48	206	22	90	—	24	—	—	—	1	—	—
Aceite de oliva ..Tm.	379	438	—	—	—	—	—	—	—	2	—	11
Cerveza .....Galones .	—	690	11.000	9.214	23.980	34.250	—	—	—	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—CUADRO DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1900-1901 *(continuación)*

Artículos	España		Reino Unido		Alemania		Bélgica		Francia		Italia	
	1900	1901	1900	1901	1900	1901	1900	1901	1900	1901	1900	1901
Vino ..... Galones	112.200	94.822	—	128	—	452	—	—	1.980	50.208	1.760	6.112
Salvado y pienso . Tm.	—	12	251	36	41	1	—	—	—	646	—	—
Carnes enlatadas y conservas . Tm.	65	37	58	59	1	1	—	1	7	5	2	6
Galletas ..... Tm.	10	7	140	145	20	16	—	—	1	—	—	1
Huevos ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pastas de carne . Tm.	2	3	2	2	—	—	—	—	341	137	—	1
Queso ..... Tm.	—	—	1	1	2	1	—	—	2	1	—	—
Mercería ..... Tm.	6	6	15	9	16	12	2	—	13	8	8	16
Sombreros de fieltro Docena .	230	100	150	165	—	53	—	—	80	419	1.590	2.165
Papelería ..... Tm.	—	—	—	2	—	3	—	—	—	—	—	—
Cerillas, cera ... Tm.	—	—	—	—	—	4	—	36	—	—	—	14
Alcohol ..... Galones .	14.300	1.902	5.940	1.858	139.040	15.420	—	88	3.080	624	—	43
Azúcar ..... Tm.	8	—	17	3	87	24	—	—	—	—	—	—
Cacao ..... Tm.	—	5	—	4	—	2	—	—	—	—	—	—
Café ..... Tm.	2	—	32	11	78	15	—	30	—	—	—	—
Té ..... Tm.	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—
Hoja de tabaco . Tm.	10	—	86	74	810	97	—	—	—	—	—	—
Tabaco manufacturado ..... Tm.	—	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—CUADRO DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE, DURANTE LOS AÑOS 1900-1901 *(continuación)*

Artículos	Madeira		Estados Unidos		Marruecos		Holanda		Noruega		Suecia		Argentina	
	1900	1901	1900	1901	1900	1901	1900	1901	1900	1901	1900	1901	1900	1901
Cemento .....Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Carbón .....Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Petróleo .....Tm.	—	—	1.520	800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cristalerías .....Tm.	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Loza y azulejos .Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Joyas .....Libras ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hierros y artículos de acero .....Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cobre y artículos de metal .....Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Medicinas .....Tm.	—	—	27	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—
Pinturas y barnices. Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Abonos químicos . Tm.	—	69	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Almidón .....Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jabón .....Tm.	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—
Velas .....Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Perfumería .....Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Explosivos .....Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Algodón a granel . Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hilo .....Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Artículos de algodón .....Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cordelería .....Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Artículos de lona . Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lino y yute .....Tm.	—	—	—	—	—	47	—	—	—	7	—	4	—	45

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—CUADRO DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE, DURANTE LOS AÑOS 1900-1901 *(continuación)*

Artículos	Madeira		Estados Unidos		Marruecos		Holanda		Noruega		Suecia		Argentina	
	1900	1901	1900	1901	1900	1901	1900	1901	1900	1901	1900	1901	1900	1901
Artículos de lana Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Artículos de seda . Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Papel ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madera ..... Tm.	—	—	317	2.920	—	—	—	—	742	3.413	—	1.514	—	—
Barriles ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Muebles ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Turba y serrín .. Tm.	—	17	—	—	—	—	640	651	87	450	—	234	262	—
Cuero ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Guano ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pianos ..... Número .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Relojes ..... Número .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Despertadores .. Número .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maquinaria ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vehículos ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tocino y manteca. Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mantequilla .... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pescado seco ... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Arroz ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Trigo ..... Tm.	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	123
Harina ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Maíz ..... Tm.	—	—	—	49	1.080	2.352	—	—	—	—	—	—	911	2.580
Judías ..... Tm.	—	—	—	—	2.918	2.287	—	—	—	—	—	—	—	—
Papas ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frutos secos .... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aceite de oliva .. Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—CUADRO DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE, DURANTE LOS AÑOS 1900-1901 *(continuación)*

Artículos	Madeira		Estados Unidos		Marruecos		Holanda		Noruega		Suecia		Argentina	
	1900	1901	1900	1901	1900	1901	1900	1901	1900	1901	1900	1901	1900	1901
Cerveza ..... Galones .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vino ..... Galones .	—	1.024*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Salvado y pienso . Tm.	—	—	—	—	—	62	—	—	—	—	—	—	70	75
Carne enlatada y conservas .... Tm.	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Galletas ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Huevos ..... Tm.	—	—	—	—	58	35	—	—	—	—	—	—	—	—
Pastas de carne . Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Queso ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	19	—	—	—	—	—	—
Mercería ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sombreros de fieltro ..... Docena .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Papelería ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cerillas, cera ... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alcohol ..... Galones .	—	—	—	98	—	—	—	—	—	115+	—	—	—	—
Azúcar ..... Tm.	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cacao ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Café ..... Tm.	—	—	—	1	—	—	—	—	—	6	—	58 ‡	—	—
Té ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hoja de tabaco . Tm.	—	—	3	27	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—
Tabaco manufacturado ..... Tm.	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

* Portugal + Venezuela ‡ Brasil

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO B.—CUADRO DE LOS PRINCIPALES ARTICULOS DE EXPORTACION DESDE TENERIFE DURANTE EL AÑO 1901

Artículos	Cantidad										
	España Tm.	Reino Unido Tm.	Alemania Tm.	Bélgica Tm.	Francia Tm.	Italia Tm.	Portugal Tm.	Cuba y Puerto Rico Tm.	Siberia Tm.	Colombia Tm.	Venezuela Tm.
Piedra	2	51	9	10	1	—	—	8	—	—	—
Petróleo	—	134	20	—	101	—	62	—	18	—	—
Cochinilla	—	32	—	—	65	5	—	—	—	—	—
Posos de vino	—	2	—	—	15	—	—	—	—	—	—
Pieles sin curtir	96	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—
Grasa	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Huesos y cuernos	5	20	—	—	108	—	—	—	—	—	—
Pescado salado	32	—	—	—	—	—	5	—	—	—	1
Cebollas y ajo	—	46	—	—	105	—	—	524	—	32	75
Papas	2	2.800	50	3	160	—	12	223	—	5	64
Tomates	105	7.400	89	25	44	3	—	—	—	—	—
Almendras	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aceitunas, castañas, higos	—	—	—	—	5	—	—	1	—	—	1
Naranjas	—	64	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Plátanos	105	9.000	165	204	132	10	—	—	—	—	1
Vino	—	3	77	1	6	—	1	3	—	7	68
Hojas de tabaco	9	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Tabaco manufacturado.	63	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO C.—CUADRO DEL TRAFICO TOTAL EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ, TENERIFE, DURANTE EL AÑO 1901

Nacionalidad	Veleros		Vapores		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británica	—	—	706	1.359.392	706	1.359.392
Española	1.135	136.950	465	281.228	1.600	418.178
Alemana	—	—	262	580.026	262	580.026
Francesa	1	345	190	262.439	191	262.784
Italiana	5	2.225	76	156.953	81	159.178
Belga	—	—	37	101.105	37	101.105
Danesa	—	—	2	1.728	2	1.728
Escandinava	8	3.644	10	8.477	18	12.121
Rusa	—	—	5	3.311	5	3.311
Austro-húngara .	—	—	2	6.028	2	6.028
Chilena	—	—	1	2.567	1	2.567
Holandesa	—	—	2	2.678	2	2.678
Argentina	—	—	1	1.592	1	1.592
U.S.A.	2	1.173	1	875	3	2.048
Mónaco	—	—	1	590	1	590
Uruguaya	3	1.839	—	—	3	1.839
Portuguesa	3	751	—	—	3	751
Brasileña	—	—	1	10	1	10
Total	1.157	146.927	1.762	2.768.999	2.919	2.915.926
Total 1900 ...	1.121	141.736	1.812	2.736.506	2.933	2.878.242

LAS PALMAS

El vicecónsul señor Swanston informa de lo siguiente:

La dificultad de obtener estadísticas locales fiables hace casi imposible redactar un informe útil sobre el comercio en Gran Canaria.

He tenido considerables problemas y gastos al intentar conseguir datos de las importaciones y exportaciones en los recientes años pasados. En informes previos ya he advertido que las sumas que se daban sólo eran aproximadamente correctas. Ahora estoy convencido de que es totalmente imposible obtener cifras exactas en el caso de las importaciones. Sí puedo asegurar, sin embargo, que tanto las exportaciones como las importaciones han aumentado desde 1900.

Las cantidades que figuran en el anexo (exportaciones de fruta al Reino Unido) están tomadas de los despachos de aduana a su entrada en

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Londres y Liverpool, por lo que pueden considerarse correctas. Comparadas con las de 1900, muestran un incremento considerable. Muchos temían que las grandes importaciones de plátanos de Jamaica en el Reino Unido afectarían seriamente al comercio canario. Sin embargo, hasta ahora no ha ocurrido así y el fruto canario ha mantenido su posición y su precio (con fluctuaciones de mercado) en el Reino Unido.

La rápida prosperidad de Las Palmas y de su puerto de La Luz puede explicarse por la gran cantidad de tráfico marítimo que hace escala aquí para utilizar los servicios del puerto (ya terminado) con sus facilidades para el carboneo, sus excelentes astilleros, etc. El Puerto de La Luz es ahora el único puerto de refugio entre Cádiz, el Cabo de Buena Esperanza y Sudamérica.

Se encuentran actualmente establecidas en el puerto cuatro importantes compañías británicas de carbón que suministran alrededor de 500.000 toneladas anuales. No se escatiman esfuerzos para despachar con diligencia a los vapores tanto de día como de noche, y los suministros de agua y provisiones se efectúan con la mayor rapidez.

El número total de buques entrados en puerto en 1901 fue de 3.336. El número de vapores transoceánicos se elevó a 2.271 de los que 1.290 eran británicos.

Aunque se está mejorando en todos los sentidos, florece la construcción y tanto la riqueza creciente como la prosperidad de Las Palmas se aprecian por doquier, hay dos cuestiones que hasta ahora no han recibido la atención debida y que han impedido que Las Palmas se asegure su posición como una de las ciudades más importantes y ciertamente uno de los puertos de más tráfico bajo la autoridad española. La primera y la más grave es la escasez del abasto de agua a la ciudad, que podría aumentarse ampliamente con una inversión relativamente pequeña. La segunda es el servicio de tranvías a vapor entre Las Palmas y el Puerto de La Luz (cuatro millas), que deja mucho que desear. Es un modelo de lo más primitivo, totalmente inadecuado para las necesidades de ambos lugares, además de extraordinariamente incómodo e impuntual e incluso hay una parte en la que describe una curva muy peligrosa. Desde luego no admite la comparación con el excelente servicio de trenes eléctricos de Tenerife, construido y gestionado por una empresa belga.

Cada invierno llegan a Las Palmas más visitantes en busca de salud y ocio, y los hoteles (la mayoría llevados por británicos) son tan buenos, si no mejores, que la mayoría de los que se encuentran en los balnearios europeos. El clima es el atractivo principal de la isla y verdaderamente un visitante tendría que ser muy difícil de complacer si no le satisficiera

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

el tonificante aire seco de mar de Las Palmas y de todo su distrito, y el aire más fresco de la montaña de la región del Monte, a donde se puede llegar en coche en hora y media.

ANEXO.—CUADRO DE LAS EXPORTACIONES DE FRUTA Y VERDURAS DESDE LAS PALMAS A LONDRES Y LIVERPOOL DURANTE CADA MES DEL AÑO 1901

A LONDRES

Mes	Cantidad				
	Plátanos (cajones)	Tomates (cajas)	Papas (sacos)	Naranjas (cajas)	Art. diversos (paquetes)
Enero	56.061	7.650	1.179	21	36
Febrero	26.294	5.357	1.315	—	695
Marzo	48.548	26.764	3.373	—	79
Abril	61.209	42.396	14.962	—	2
Mayo	70.477	19.248	25.174	—	28
Junio	54.686	1.117	418	—	3.137
Julio	65.445	—	—	—	162
Agosto	56.933	—	—	—	60
Septiembre	71.496	—	—	—	54
Octubre	70.474	943	—	1.272	27
Noviembre	44.405	12.107	—	1.595	422
Diciembre	46.113	15.004	275	447	339
Total	672.141	130.586	46.696	3.335	5.041

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

A LIVERPOOL

Mes	Cantidad				
	Plátanos (cajones)	Tomates (cajas)	Papas (sacos)	Naranjas (cajas)	Art. diversos (paquetes)
Enero	28.695	5.944	200	13	652
Febrero	25.340	4.354	87	—	93
Marzo	24.879	6.112	626	—	62
Abril	38.858	22.185	1.813	—	87
Mayo	68.187	14.221	13.049	—	2
Junio	61.253	2.782	1.362	—	372
Julio	63.600	2	—	—	2
Agosto	60.767	—	—	—	522
Septiembre	75.930	—	—	6	4
Octubre	41.005	182	—	11	34
Noviembre	45.363	6.555	—	1.295	89
Diciembre	18.802	7.749	16	74	272
Total	552.679	70.086	17.153	1.399	2.191

Los valores aproximados de los productos empaquetados y listos para su embarque son los siguientes:

	(£)
Plátanos	224.654
Tomates	25.084
Papas	9.843
Naranjas	1.065
Total	260.646
Total en 1900	199.888
Aumento	60.758

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003



Tipos campesinos canarios. Principios del siglo XX

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2023

INFORME SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1902

SUMARIO

Introducción.—Cambio.—Comercio hindú.—Importaciones.—Viajantes comerciales.—Exportaciones.—Agricultura y riego.—Tráfico marítimo.—Hoteles.—Relación del tráfico marítimo.—Informe de Las Palmas.

INTRODUCCION

Esperando obtener estadísticas de las autoridades aduaneras, el informe del comercio de las Islas Canarias en el año 1902 se ha venido atrasando mes tras mes. Sin estas estadísticas resulta lógicamente imposible calcular, a no ser de forma aproximada, el volumen de negocio realizado. En cualquier caso, es difícil facilitar un informe detallado y exacto de las importaciones de estas islas. Las autoridades aduaneras no exigen una declaración del valor de las mercancías importadas y dada la constante fluctuación de los precios para toda clase de mercancías, las estadísticas de pesos, que en años anteriores han sido las únicas disponibles, resultan a menudo erróneas en lo que al valor del negocio se refiere. Sin embargo, en el año que nos ocupa ni siquiera se han podido obtener las estadísticas relativas a los pesos y en consecuencia sólo se puede establecer una comparación general entre el comercio de 1902 y el de los años

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

anteriores. Sin embargo, se ha intentado averiguar las opiniones de los principales hombres de negocios y éstas se han comprobado, en la medida de lo posible, mediante investigación personal e indagaciones.

En general puede decirse que el comercio en 1902 muestra un crecimiento sustancial frente al del año 1901, y un aumento aún más señalado comparado con el de 1900. De hecho, puede hacerse un cálculo aproximado de la mejoría tanto de las exportaciones como de las importaciones en 1902 respecto a las del año anterior contrastando el comercio de 1901 con el de 1900 puesto que el aumento ha sido prácticamente el mismo.

Considerando las islas en conjunto, puede decirse que en 1902 han tenido un buen año y ahora se encuentran en una situación relativamente próspera. La clase trabajadora ha disfrutado de empleo continuado y sus sueldos han aumentado con regularidad. Sin embargo, la prosperidad no se debe exclusivamente a la mejoría general del comercio sino también al constante aumento de la afluencia de visitantes.

El comercio entre las islas y España ha estado en constante crecimiento, especialmente en lo relativo a las importaciones. Este hecho se debe sin duda, en gran parte, a que el tipo de cambio se ha mantenido alto.

CAMBIO

Ya se señaló en el informe del comercio de estas islas de 1900 que la subida del cambio a 33 pesetas 60 céntimos en 1898 había tenido el efecto de desviar del Reino Unido a España una gran parte del comercio textil de algodón y lana y de hierro manufacturado. En 1899 el punto más bajo que alcanzó el cambio fue de 29 pesetas 18 céntimos, pero desde entonces no se ha vuelto a dar otro tan bajo. El tipo medio en 1901 fue de 34 pesetas 70 céntimos. Es cierto que fue ligeramente inferior en 1902, con un tipo medio de 34 pesetas 7 céntimos, 63 centésimas menos, pero aquí hay que señalar que esta reducción del cambio se produjo, en gran parte, por los tipos relativamente bajos que predominaron a principios del otoño. Circulaba el rumor de inminentes y considerables recortes en el gasto público y, como consecuencia, bajó el tipo de cambio. Pero estas previsiones no se cumplieron y el tipo de cambio volvió a subir para quedar como antes. El año acabó exactamente como había empezado, siendo el tipo de cambio al 1 de enero y al 31 de diciembre de 34 pesetas. El punto más alto durante el año fue 34 pesetas 87 céntimos el 1 de marzo, y el más bajo 32 pesetas 86 céntimos el 15 de octubre.

Un aspecto destacado de las importaciones ha sido la usurpación de

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

los exportadores italianos de líneas que hasta ahora habían estado monopolizadas por Alemania. De hecho, Alemania ha perdido mucho terreno, no sólo frente a Italia sino también frente a España y al Reino Unido. Italia por su parte, ha progresado rápidamente durante los dos últimos años en todas las ramas de mercancías manufacturadas, especialmente algodones y mercerías.

COMERCIO HINDU

En las Islas Canarias hay trabajando ocho importantes empresas hindúes de las cuales tres están en Tenerife y cinco en Las Palmas. La gerencia de estas empresas es totalmente hindú y emplean a unos setenta hombres de su propia nacionalidad. Se dedican casi exclusivamente a la seda, artículos de arpillera, plata labrada, bordados orientales, madera de sándalo, artículos de algodón, objetos orientales de latón, porcelanas y vajillas y tejidos de Cachemira. El valor de sus importaciones se calcula en 25.000 libras esterlinas al año. La mayor parte de sus mercancías se transbordan en Gibraltar para estas islas y su negocio se dirige sobre todo a los pasajeros en tránsito.

IMPORTACIONES

Algodones.—El comercio del algodón en 1902 mostró un aumento significativo en relación a 1901. El Reino Unido mantuvo su supremacía sobre su rival más próximo, España, pero sus envíos no aumentaron en la proporción en que lo hicieron los de este último país. Los embarques alemanes disminuyeron considerablemente y el terreno que ha perdido Alemania lo han ganado España e Italia. En especial, éste ha sido el caso del comercio de pantalones de algodón en el que el monopolio de los modelos más baratos lo tenía antes Alemania y ahora los exportadores italianos se han hecho con una parte importante del negocio. Francia, por su parte, casi ha perdido el comercio de artículos de algodón con estas islas y sus envíos son insignificantes.

Lanas.—Sin embargo, Francia está trabajando los artículos de lana más que hasta ahora. En 1901 realizó envíos muy superiores a los del año anterior y en 1902 conservó el terreno ganado. La participación española en este negocio aumentó debido a los altos tipos de cambio. Los envíos de Alemania siguen disminuyendo y ello se nota principalmente

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

en las líneas más baratas de su producción. La mayor parte del comercio, bastante más de la mitad, sigue estando en manos del Reino Unido. En este capítulo Italia no figura como competidora.

Seda.—Los artículos franceses se han hecho con el liderazgo en el mercado de la seda, seguidos por los de fabricación británica, española, alemana e italiana en el orden referido. De todas formas es un negocio pequeño.

Cuero.—España tiene, con diferencia, la mayor parte del negocio de cuero. Los envíos de Bélgica, que en 1901 fueron más del doble de los del año anterior, disminuyeron considerablemente en 1902, e Italia ha ocupado su lugar en la importancia de los envíos. Francia y el Reino Unido han mantenido su habitual cuota en este negocio.

Trigo.—El Reino Unido ha sido prácticamente la única fuente de suministro de trigo pues ha enviado el 95 por 100 del importado en 1902. Ha habido un aumento de la demanda debido a la mejor situación de la clase trabajadora.

Maíz.—Los envíos de maíz también han sido superiores a los del año anterior. Argentina y Marruecos no tienen competidores en este grano, pero una parte importante del negocio pasa por manos de empresas británicas.

Judías.—Al comercio de judías se le puede aplicar el mismo comentario que al anterior. Los suministros procedieron de Marruecos.

Harina.—El Reino Unido mantiene el monopolio que adquirió en el comercio de la harina y los exportadores franceses no han intentado recuperar el comercio que hasta 1897 estuvo totalmente en sus manos.

Productos coloniales.—En 1902 Alemania no obtuvo su cuota habitual en el comercio de productos coloniales, debido probablemente a los altos fletes que regían en Hamburgo frente a los de los puertos británicos.

Arroz.—Sólo hay prácticamente dos competidores en el negocio del arroz: el Reino Unido y España. Sin embargo el primero hace el doble de negocio que el segundo y esta posición se ha mantenido durante el año que nos ocupa.

Azúcar.—La manufactura del azúcar en las islas desciende rápidamente debido a que ahora se destina menos extensión de tierras al cultivo de la caña de azúcar. Por la situación próspera del comercio del plátano, los agricultores han preferido cultivarlos en vez de caña de azúcar. Hay, por lo tanto, una cierta posibilidad de que se produzca una mayor demanda del artículo importado. Pero en 1902 las importaciones no fueron tan importantes como cabría esperar ya que se disponía de grandes reservas de stocks de azúcar del país del año anterior. La que se importó

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

procedía principalmente de Hamburgo, desde donde está aumentando el número de envíos.

Carbón.—El carbón importado en las islas durante el año 1902 sumó aproximadamente 730.000 toneladas. Esta cantidad muestra un ligero descenso frente a la del año anterior debido probablemente a la competencia de Madeira en el comercio del carbón. Pero, en términos generales, el negocio tanto en Tenerife como en Las Palmas crece regularmente y las importaciones de 1902 muestran un gran aumento en relación con la media de los cinco años anteriores.

VIAJANTES DE COMERCIO

Para concluir estas observaciones acerca de las importaciones cabe mencionar que han venido a estas islas unos cuantos viajantes comerciales representantes de empresas británicas. Sin embargo, cabe plantearse si visitas más frecuentes podrían suponer algún tipo de ventaja. Casi todo el comercio de importación se realiza a través de agentes comisionistas locales que conocen a fondo las líneas que representan así como las necesidades de los clientes y puede decirse que esto no cabe esperarse de un viajante ocasional. Las empresas británicas que comercian con estas islas están bien representadas por agentes tanto británicos como españoles, a quienes se provee continuamente de muestras de nuestro país. Estos agentes son sumamente activos, y en absoluto puede decirse de ellos que ignoren deliberadamente las necesidades del mercado, y si se tiene en cuenta lo difícil que le resulta a un extraño determinar con alguna exactitud el crédito y la reputación de aquéllos con quienes desea entrar en negocios, puede deducirse que el sistema actual no resulta tan anticuado y defectuoso como se suele creer.

EXPORTACIONES

Plátanos.—El rasgo más prometedor del comercio general de las islas fue el gran aumento experimentado en el cultivo y la exportación de plátanos. Cuando en 1900 comenzó la exportación de este fruto de Jamaica al Reino Unido, se temía por lo general que, ante las ayudas ofrecidas a los exportadores jamaicanos, el comercio de estas islas estuviese destinado a desaparecer. La realidad ha sido bien distinta: las importaciones jamaicanas no sólo no han perjudicado a las procedentes de las Islas Canarias sino que, al contrario, han resultado una excelente publicidad y han creado una demanda del fruto en general, a la vez que se ha constatado la superioridad del fruto de aquí, lo que por norma gene-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ral ha permitido obtener mejores precios. La prosperidad de este comercio ha causado el encarecimiento de la tierra y además, como se ha señalado anteriormente, ha supuesto una importante reducción en el cultivo de la caña de azúcar. La cantidad total exportada al Reino Unido en 1902 de todas las islas en conjunto ha sido de 1.656.876 cajas, valoradas en 284.320 libras esterlinas.

Tomates.—Ha habido un aumento en la exportación de tomates y los precios se han mantenido bien en conjunto. Hay una demanda creciente, no sólo del Reino Unido (país que monopoliza prácticamente el comercio de este fruto) sino también de España, y si el cultivo del tomate no fuese de naturaleza tan caprichosa, habría pocos motivos de queja en esta rama de la exportación. Las exportaciones en el año que nos ocupa fueron de 432.388 cajas valoradas en 111.297 libras esterlinas, habiéndose enviado la mayor parte desde Tenerife y siendo la cantidad estimada de 7.300 toneladas.

Papas.—La cantidad de papas exportadas desde Tenerife en 1902 fue de 110.000 sacos (aproximadamente 65 libras por saco), sumando un total de 3.200 toneladas. La cantidad total de todas las islas fue de 234.966 cajas, valoradas en 33.600 libras esterlinas.

Cebollas.—Se han exportado dos clases de cebollas, la cebolla blanca que se cultiva principalmente en Lanzarote, y la roja que se cultiva principalmente en Tejina, en el norte de la isla de Tenerife. La cosecha en 1902 fue mediana, y la mayor parte se envió, como siempre, a las Indias Occidentales.

AGRICULTURA Y RIEGO

La mayor demanda de plátanos y tomates, que sigue en continuo aumento (sobre todo los primeros) y la consiguiente subida del precio de los terrenos agrícolas han motivado el que se comience a prestar atención a la cuestión del riego. La importancia de este tema puede apreciarse en la diferencia del valor de los *terrenos de secano,* o tierra no-irrigable, y de los *terrenos de riego,* o tierra de regadío. El precio de los primeros va de 7 a 17 libras el acre según la altura del terreno, teniendo en este caso menos valor los terrenos bajos que los altos porque reciben menos humedad natural. El precio de los terrenos de regadío, situados por encima de los 1.000 pies pero por debajo de los 3.000 pies, es de unas 100 libras el acre, mientras que un buen terreno de regadío situado por debajo del nivel de los 1.000 pies vale 250 libras el acre por término medio. La gran diferencia entre el valor de los terrenos de regadío situados por

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

debajo de los 1.000 pies y el de los terrenos situados sobre ese nivel estriba en que tanto los plátanos como los tomates no pueden cultivarse más que en los primeros, mientras que la papas pueden cultivarse en terrenos situados hasta los 3.000 pies.

Se calcula que actualmente en Tenerife existen unos 100.000 acres de tierra estéril que si se irrigasen podrían dedicarse al cultivo de plátanos, tomates y papas. Hasta ahora sólo se ha aplicado riego artifical a unos 20.000 acres y los expertos opinan que si se almacenase el agua de lluvia en la elevada parte central de la isla, la cantidad recogida bastaría para regar unos 50.000 acres.

El precio actual del agua de riego es de 1 a 2 peniques el metro cúbico (300 galones aproximadamente). La cantidad necesaria para regar un acre de tierra es de 300 metros cúbicos y normalmente se requieren unos 25 riegos al año, de modo que el coste anual del riego de 1 acre es aproximadamente de 30 a 60 libras a los precios antes mencionados.

Estos costes pueden parecer extraordinariamente elevados; pero si se considera que los terrenos de secano, situados en los niveles más bajos, no producen más de 1 libra 10 chelines a 2 libras 10 chelines netos por acre, mientras que terrenos de regadío al mismo nivel proporcionan unos beneficios de 80 libras el acre, se comprenderá que los agricultores paguen gustosos estos precios si ello les permite obtener agua.

Sin embargo, actualmente la demanda excede a las existencias y recientemente se han constituido dos importantes empresas (una en el Reino Unido y otra en Tenerife) para acometer la construcción de dos grandes presas, una en el interior de la isla y otra al norte de Santa Cruz. Estas empresas no están relacionadas entre sí y los agricultores de la isla están muy interesados en sus resultados.

En opinión de los expertos, invertir grandes capitales en las obras de riego es una operación rentable y aseguran un rico y próspero futuro a las islas.

TRAFICO MARITIMO

En el informe adjunto sobre el tráfico marítimo puede apreciarse que el número total de buques mercantes arribados a Santa Cruz en 1902 fue de 2.841 con un tonelaje total de 2.894.297 toneladas. Estas cifras muestran un descenso de 78 en el número de barcos y de 21.629 toneladas en el tonelaje total frente al año anterior.

Ello no obstante, se ha producido un aumento del tráfico marítimo británico en 1902 de 37 buques y 101.834 toneladas en relación a 1901.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Por otra parte, el tráfico alemán bajó de 262 buques con 580 toneladas en 1901 a 195 buques y 409.332 toneladas en 1902, lo que representa un descenso de 67 buques y 170.694 toneladas el último año. La disminución del tráfico alemán en el Puerto de Santa Cruz durante los últimos tres años ha sido de lo más destacado.

HOTELES

La popularidad de las Islas Canarias como lugar ideal para aquellos que buscan salud y ocio se demuestra por el gran número de visitantes. Nunca antes había habido tantos y los hoteles han vivido una temporada de lleno completo sin precedentes durante el otoño, el invierno y la primavera pasada.

Además del gran número de cómodos hoteles con que en este momento cuenta Tenerife, hay un nuevo hotel, proyectado a gran escala, en vías de construcción en la montaña, con vistas sobre la bahía de Santa Cruz. Su situación privilegiada, además de otros atractivos, lo convierten en una empresa muy beneficiosa. Se construye con capital británico.

CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO BRITANICO EN SANTA CRUZ (TENERIFE) DURANTE EL AÑO 1902

	Veleros		*Vapores*		*Total*	
Nacionalidad	Número	Toneladas	Número	Toneladas	Número	Toneladas
Británico	5	2.744	738	1.458.382	743	1.461.126
Español	1.116	142.529	464	367.480	1.580	510.009
Alemán	—	—	195	409.332	195	409.332
Francés	—	—	181	260.878	181	260.878
Italiano	1	694	60	127.731	61	128.425
Belga	—	—	33	91.463	33	91.463
Ruso	—	—	13	8.713	13	8.713
Noruego	2	648	11	8.114	13	8.762
Sueco	1	494	6	5.257	7	5.751
Danés	—	—	7	4.610	7	4.610
Holandés	—	—	4	3.926	4	3.926
Uruguayo	1	449	1	477	2	926
U.S.A.	—	—	1	184	1	184
Portugués	1	192	—	—	1	192
Total	1.127	147.750	1.714	2.746.547	2.841	2.894.297
Total 1901 ...	1.157	146.927	1.762	2.768.999	2.919	2.915.926

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

LAS PALMAS

El vicecónsul Swanston presenta el siguiente informe:

Introducción.—Los cambios que tuvieron lugar el año pasado en el arrendamiento de las rentas de puertos francos en las Canarias y la modificación total en la gestión de los conciertos de los puertos francos han dificultado más que nunca la obtención de estadísticas fiables o detalladas de las importaciones en esta isla durante el año.

La sociedad que arrendó la aduana no ha publicado ni facilitado ningún tipo de datos en lo que a importaciones o exportaciones se refiere.

El año 1902 puede considerarse normal en cuanto al comercio regularmente creciente de la isla. Tanto las importaciones como las exportaciones han experimentado un aumento considerable.

El Reino Unido sigue recibiendo la práctica totalidad de las exportaciones y, a su vez, suministra el grueso de las importaciones.

Carbón.—La importación principal, el carbón, sigue igual que el año pasado, unas 500.000 toneladas procedentes en su mayoría de Cardiff, trayéndose muy poco carbón del norte del país o de otros sitios.

Tráfico.—Los informes del tráfico marítimo (Anexo A) muestran un aumento de buques de vapor que entran para abastecerse de carbón y provisiones. El negocio carbonero sigue totalmente en manos británicas.

Algodones.—En artículos de algodón, el 45 por 100 de las importaciones es de origen británico, el 30 por 100 español, y el resto procede en su mayoría de Alemania y de los Estados Unidos.

El algodón de relleno, usado en su mayor parte en el empaquetado de plátanos, hasta hace poco tiempo procedía de Manchester, pero ahora procede de los Estados Unidos y España.

Lanas.—La mayor parte de los artículos de lana son británicos, pero esta importación representa sólo un tercio aproximadamente de la cantidad importada de artículos de algodón.

Textiles.—Por regla general, en textiles, el Reino Unido tiene el grueso del comercio, con Alemania y España (Barcelona) como sus más serios competidores. Merinos baratos, paños de algodón y también franelas de fantasía llegan cada vez en mayor cantidad y a precios muy bajos procedentes de Alemania. La calidad que mejor se vende aquí para todo tipo de tejidos es entre baja y mediana a precios económicos.

Abonos químicos.—El abono químico es una importación que va en aumento y procede casi exclusivamente del Reino Unido. Se importan

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

grandes cantidades de sulfato de amonio, superfosfatos y nitratos de sosa, potasio y sangres secas para preparar los abonos artificiales; los ingredientes se mezclan aquí en muy diversas proporciones según los gustos de los agricultores, quienes en los últimos años han estado haciendo muchos experimentos en sus plantaciones de fruta.

Plátanos.—La competencia que ha surgido en el Reino Unido entre los plátanos jamaicanos y los canarios ha dado lugar a que los cultivadores de aquí no escatimen esfuerzos para fortalecer y mejorar la fruta.

Ferretería.—El Reino Unido mantiene su lugar en este comercio y suministra la mayor parte de los artículos de calidad de ferretería, artículos de hierro, hojalata y estaño, pero en cuberterías, cerrojos, candados, tachas y alambre barato son Alemania y Bélgica quienes están logrando una cuota cada vez mayor. Recientemente se han traído de Sevilla gran número de armazones baratos de camas de hierro, pero se prefieren los modelos británicos por su mayor resistencia y durabilidad.

Muebles.—El negocio de muebles es pequeño, y como los carpinteros canarios son muy hábiles y producen un trabajo muy sólido, la mayor parte se hace aquí, pero el año pasado se trajeron de Barcelona grandes cantidades de muebles vistosos y baratos, la mayoría artículos enchapados y se vendieron sin dificultad.

Provisiones.—En cuanto a provisiones, la harina, el arroz y las galletas proceden casi totalmente de Londres y Liverpool, y el maíz de la República Argentina y Marruecos.

Coste de la vida.—El coste de la vida se ha más que duplicado en los 10 últimos años, especialmente en los artículos de primera necesidad, incidiendo en ello el gran número de vapores que arriban a la isla para repostar carbón y provisiones y la alta cifra de turistas.

Papas y huevos.—Se ha establecido un próspero comercio exportando papas y huevos a los puertos de Sudáfrica.

Velas y jabón.—Todas las importaciones de jabón y velas (excepto las de las iglesias) proceden del Reino Unido.

Almidón.—Alemania está suministrando ahora el almidón más barato que cualquier otro país.

Cerveza y alcohol.—Cervezas ligeras así como ginebra proceden casi exclusivamente de Alemania, así como el alcohol que se usa en la isla para la elaboración de vino.

Azúcar.—Como el azúcar cultivado y producido en la isla no es suficiente para el consumo local, se han importado cantidades considerables de Hamburgo.

Madera.—El grueso de la madera que se utiliza en la construcción

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

procede del Canadá y de los Estados Unidos, pero casi toda la madera cortada que se usa para las cajas de las enormes cantidades de plátanos, tomates y papas que se exportan procede de Noruega y ya viene serrada y en haces atados con alambre. Es de lamentar que este comercio no esté en manos canadienses. No parece haber ninguna razón para que esta madera cortada no venga del Canadá si allí las empresas madereras se ocupasen de este asunto y ejecutasen los pedidos y los envíos con cuidado y precisión. El valor de los embalajes y cajas en los que se envía la fruta desde la isla puede ascender a unas 80.000 libras esterlinas al año o quizás más. El impuesto de navegación para importación de madera desde Canadá es de 3 pesetas 50 céntimos, o 2 chelines y medio penique por 1.000 kilos, mientras que desde Noruega el impuesto es sólo de 2 pesetas 50 céntimos o 1 chelín 5,5 peniques por 1.000 kilos. Sin embargo, ahora se han hecho numerosos pedidos al Canadá y (según las muestras que he visto y los precios citados) no cabe duda de que Canadá podrá suministrar toda la madera que necesiten los exportadores de fruta.

Cada año se plantan más plátanos en los terrenos en que se puede disponer de agua y en la relación de las exportaciones (Anexo B) puede apreciarse que los embarques de fruta indican un aumento de valor de 209.721 libras esterlinas desde 1901.

ANEXO A.—CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO EN EL PUERTO DE LAS PALMAS DURANTE EL AÑO 1902

	Vela		Vapor		Total	
Nacionalidad	Número	Toneladas	Número	Toneladas	Número	Toneladas
Británico	6	2.328	1.338	3.542.500	1.344	3.544.828
Americano	5	3.689	—	—	5	3.689
Austro-Húngaro .	1	561	13	21.482	14	22.043
Argentino	—	—	1	2.520	1	2.520
Belga	—	—	4	5.472	4	5.472
Holandés	—	—	21	37.884	21	37.884
Danés	2	935	18	26.461	20	27.396
Francés	—	—	98	286.775	98	286.775
Alemán	—	—	227	473.324	227	473.324
Italiano	2	956	70	145.864	72	146.820
Ruso	1	478	13	20.419	14	20.897
Español	819	263.589	1.271	581.377	2.090	844.966
Noruego y Sueco .	6	2.184	27	58.319	33	60.503
Uruguayo	1	504	—	—	1	504
Total	843	275.224	3.101	5.202.397	3.944	5.477.621

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO B.—CUADRO DE LAS EXPORTACIONES DE FRUTAS Y VERDURAS DESDE LAS PALMAS A LONDRES Y LIVERPOOL DURANTE CADA MES DEL AÑO 1902

A LONDRES

Mes	Núm. de Bultos				
	Plátanos	Tomates	Papas	Naranjas	Varios
Enero	36.187	3.395	305	12	109
Febrero	46.494	4.419	307	—	15
Marzo	42.895	8.557	2.198	—	162
Abril	50.133	21.438	21.969	—	11
Mayo	46.976	23.787	39.705	—	60
Junio	79.434	4.226	171	—	2.959
Julio	41.066	—	—	48	15
Agosto	58.041	—	—	—	27
Septiembre	65.842	—		—	384
Octubre	67.147	2.015	—	65	576
Noviembre	43.006	10.954	—	343	1.469
Diciembre	48.567	12.395	206	742	458
Total	625.788	91.186	64.861	1.210	6.245

A LIVERPOOL

Mes	Núm. de Bultos				
	Plátanos	Tomates	Papas	Naranjas	Varios
Enero	26.368	2.183	40	31	158
Febrero	44.284	5.697	134	—	32
Marzo	41.714	11.148	223	—	101
Abril	70.580	27.346	11.965		72
Mayo	69.998	24.241	27.427	—	21
Junio	67.486	6.768	1.055	—	74
Julio	80.434	—	—	—	5.819
Agosto	75.757	—	—	—	28
Septiembre	90.605	—	—	—	45
Octubre	83.943	1.038	—	205	105
Noviembre	35.490	6.924	—	370	664
Diciembre	21.380	9.689	—	52	514
Total	708.039	95.034	40.844	658	7.633

Los precios aproximados de la fruta ya empaquetada y preparada para embarcar son los siguientes:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

	(£)
Plátanos	363.771
Tomates	74.488
Papas	31.712
Naranjas	396
Total	470.367
Total 1901	260.646
Aumento	209.721

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003



Puerto de La Luz. Las Palmas de Gran Canaria. Principios del siglo XX.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2023

INFORME SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1903

SUMARIO

Introducción.—Cambio.—Importaciones.—Exportaciones.—Tabaco.—Labores de hilo calado.—Tráfico marítimo.—Tarifas portuarias.—Visitantes.—Cuadro de importaciones con breves comentarios.—Cuadro de las principales exportaciones.—Cuadro del tráfico marítimo.

INTRODUCCION

Tal y como sucedió el año pasado, este año ha vuelto a resultar imposible obtener estadísticas oficiales de las autoridades aduaneras. Sin embargo, éstas han tenido la amabilidad de poner a disposición de los cónsules copias de los manifiestos de los barcos, de donde se han extraído las estadísticas adjuntas de las importaciones de Tenerife.

En términos generales, el comercio de 1903 ha experimentado una notable mejoría respecto al del año anterior tanto en lo que se refiere a importaciones como a exportaciones. Las dos causas principales de la actual prosperidad pueden encontrarse en el gran crecimiento del comercio de fruta y en la creciente popularidad de las islas como balnearios de salud. El dinero es cada vez más abundante y ya hay muchos artículos de lujo al alcance de la clase trabajadora. No hay falta de trabajo y los sueldos siguen mejorando, lo que casi ha acabado con la emigración.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CAMBIO

Las fluctuaciones de los tipos de cambio han sido menos pronunciadas que los años anteriores. El punto más alto, 34 pesetas 65 céntimos, se alcanzó el 28 de agosto, y el más bajo, 33 pesetas, el 21 de octubre. La caída del tipo de cambio en otoño se debió, como de costumbre, a los rumores de proyectos ministeriales de efectuar recortes en el gasto público, pero hubo una rápida recuperación cuando se constató que tales proyectos no tenían ninguna posibilidad de convertirse en ley. Por una extraña coincidencia, el tipo medio de cambio durante 1903 fue exactamente el mismo que en 1902, esto es, 34 pesetas 7 céntimos.

IMPORTACIONES

En el cuadro adjunto de las importaciones (Anexo A) se incluyen unos breves comentarios acerca de la mayoría de las importaciones.

Carbón.—El carbón que se ha importado en estas islas durante el año 1903 sumó aproximadamente 580.000 toneladas, lo que supone una reducción frente a 1902. La bajada se debe a la terminación de la guerra de Sudáfrica y a la consiguiente disminución del número de navíos de transporte que han arribado a Las Palmas para aprovisionarse de carbón.

El negocio de abastecer a buques de transporte fue naturalmente algo pasajero, aunque el comercio general de los puertos como estaciones carboneras aumenta claramente. Bastante más de la mitad del carbón que se importa se destina a los depósitos de buques británicos.

Los precios que rigieron en 1903 oscilaron desde 1 libra 4 chelines a 1 libra 6 chelines con contrato y 1 chelín más sin contrato. Los fletes estuvieron entre 5 chelines 10 peniques y 7 chelines 3 peniques. Durante los tres primeros meses del año en curso (1904) la cotización ha estado entre 1 libra 5 chelines y 1 libra 7 chelines con contrato y 1 libra 8 chelines sin contrato. Desde abril en adelante se han obtenido precios más altos: entre 1 libra 7 chelines a 1 libra 9 chelines con contrato, y 1 libra 10 chelines sin contrato. Los fletes se han mantenido estables entre 5 chelines 9 peniques y 6 chelines.

Madera.—La madera utilizada en el empaquetado de frutas y verduras procede casi exclusivamente de Noruega y Suecia. Es una importación de gran importancia aquí, cuyo valor aproximado es de unas 140.000 libras esterlinas al año, y el negocio aumenta rápidamente. La madera que se importa de Estados Unidos se suele utilizar en la construcción.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Abonos Químicos.—Hay un gran negocio en los abonos químicos que aumenta rápidamente con el crecimiento del comercio de plátanos.

En vista de las perspectivas del comercio de fruta canaria, podría resultar rentable que un industrial británico estableciese un comercio en Tenerife o Las Palmas para la venta de abonos químicos. Los principales ingredientes importados son sulfato de amonio, sulfato de potasio, nitrato de potasio, nitrato de sosa, muriato de potasio, superfosfatos de hueso, superfosfatos de cal, sangre seca y sulfato ferroso.

Azúcar.—El gran aumento de la cantidad de azúcar importada durante 1903 se debió al descenso en el cultivo de la caña en estas islas. Los agricultores plantan ahora plátanos en vez de caña de azúcar pues las ganancias obtenidas de los plátanos son muy superiores y las perspectivas mucho más interesantes. Aunque es cierto que una gran cantidad se importó del Reino Unido, la mayoría de los envíos fueron de azúcar de remolacha procedente del Continente. El impuesto sobre el azúcar es considerable, 70 pesetas por 100 kilos. Importar y luego vender la caña de azúcar resultaría demasiado caro por el pago de los impuestos aduaneros.

Alcohol.—Es de esperar que aumenten las importaciones de alcohol ya que la gran destilería construida en Santa Cruz hace un par de años ha quedado destruida en un incendio reciente.

EXPORTACIONES

Plátanos.—En el cuadro adjunto de exportaciones (Anexo B) puede apreciarse que se ha producido un aumento considerable en la exportación de plátanos. Habría sido lógico esperar que los precios de la fruta disminuyesen al aumentar la oferta, pero no ha sucedido así. Se había previsto con bastante certeza que a medida que se fuera destinando más tierra al cultivo cabría esperar la bajada correspondiente de los precios que se pagan a los agricultores. Pero, aunque desde 1900 se han hecho cultivables gran número de espacios, los precios han mantenido un movimiento ascendente uniforme. Ante este hecho se está gastando mucho dinero en la preparación de terrenos y en la construcción de acequias, esperándose que los precios no sólo se mantengan sino que sigan subiendo, aunque también hay quienes ven la situación desde un punto de vista más pesimista y consideran el aumento del valor de la fruta como algo esporádico y pasajero. Antes de introducir los plátanos de las Indias Occidentales en el Reino Unido, los fletes desde las islas se mantuvieron

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

constantes, siendo la tarifa de 2 chelines y el derecho de capa del 10 por 100 por racimo. Las navieras cuyos barcos transportaban la fruta al Reino Unido, al conocer acuerdos hechos por la Oficina Colonial para introducir los plátanos jamaicanos, se sintieron invadidas por los mismos temores que los agricultores y juzgaron conveniente hacer frente a la temida competencia mediante una reducción de los fletes. Inmediatamente se efectuó una reducción del 25 por 100. Algunas navieras fueron más lejos y empezaron a hacer descuentos a los exportadores, lo que no sólo desató la competencia entre ellas mismas sino que también favoreció la aparición de más exportadores compitiendo por el producto. Los agricultores han estado sacando provecho de esta situación y se han impulsado los cultivos. Otra causa de la subida del precio fue el gran temporal de Jamaica que destruyó las plantaciones de plátanos de aquella isla y dio lugar a la creencia de que durante mucho tiempo escasearía el abastecimiento de plátanos en el Reino Unido.

Por todo ello se discute que los fletes subirán próximamente y cuando ello suceda y el plátano de Jamaica vuelva a ocupar su lugar en el mercado británico, los precios tendrán necesariamente que bajar ya que la fruta no tiene más mercado que el Reino Unido y las exportaciones a otros países no llegan a un 5 por 100 del total.

Con todo, ciertas autoridades opinan que los agricultores disponen de un margen de beneficios tan amplio como para permitir una reducción considerable de precios y creen que este negocio tiene un esperanzador futuro ante sí, sobre todo si se realizan los proyectos para el agua a que aludíamos en el último informe del comercio de estas islas. Esta convicción es realmente tan grande que incluso se han creado plantaciones en la isla de La Palma, donde se cuenta con la ventaja del agua abundante y tierra excelente, aunque las carreteras son muy deficientes y se carece de instalaciones propias para el transporte por vía marítima.

Última información sobre plátanos.—Desde la confección de las observaciones anteriores el precio de los plátanos ha experimentado una caída considerable en el mercado británico y la consecuencia ha sido que los exportadores con partidas recientes han tenido pérdidas. Muchos exportadores tienen contratos con los agricultores y, a no ser que el mercado británico mejore rápidamente, tienen que estar preparados para enfrentarse a otra nueva desastrosa experiencia en este negocio. El valor local del fruto ha bajado cerca de un 50 por 100 y se dice que la caída del precio se debe a la abundante provisión de fruta fresca que hay ahora en el mercado británico y a las últimas entradas de numerosas partidas de plátanos jamaicanos.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Tomates.—Las cosechas en 1903 fueron mejores en cantidad que en calidad. Sin embargo, la que empezó el pasado octubre y acabó el 31 de diciembre estaba en mejor estado que la que se envió desde el 1 de enero hasta mayo de este año, aunque esta última cosecha fue excepcional en cuanto a cantidad. La campaña que finalizó en mayo de 1903 fue, en general, de calidad relativamente baja porque las plantas padecieron falta de lluvia e insuficiencia de riego y, por consiguiente, la recolección del fruto para su exportación se hizo muy difícil. El cultivo empieza en octubre y termina en mayo y normalmente las plantaciones se disponen para que produzcan sucesivamente de modo que el suministro pueda continuar durante el período señalado. Sin embargo y debido a la sequía, los cultivos de los primeros meses de 1903 maduraron prematuramente por lo que hubo una época en que no hubo ningún fruto disponible mientras que en otra se dispuso de gran provisión de fruta de calidad regular.

Papas.—En el año que nos ocupa la cosecha de papas no fue gran cosa.

TABACO

El gobierno español no escatima esfuerzos para promover el cultivo del tabaco en estas islas con vistas a la exportación a la madre patria. La sociedad que tiene el monopolio del Gobierno para la venta de tabaco en España ha acordado llevar de las Islas Canarias durante los próximos cuatro años una cantidad no superior a las 220.000 libras por año. Actualmente la cosecha anual está muy por debajo de esa cantidad, pues la del año pasado fue de unas 132.000 libras. Sin embargo, ahora se van a sembrar más plantas y se va a enviar a un experto que supervise el cultivo y que proponga métodos para mejorado. La finalidad prevista es la de que en un futuro España pueda independizarse del suministro de Cuba. El tabaco se comprará directamente a los productores, sin la intervención de intermediarios ni especuladores. Todas las muestras se enviarán a Madrid, donde las examinarán los funcionarios de la Sociedad antes de su adquisición. El precio vendrá determinado por el que se pague por los tabacos Remedios en La Habana en la época en que esas cosechas salgan al mercado. En la isla de La Palma, donde se cultiva casi todo el tabaco de estas islas, un gran porcentaje de la población masculina ha estado en algún momento en Cuba trabajando en las plantaciones de tabaco donde siempre se les ha considerado unos excelentes trabajadores y ahora, al contar con la protección del Gobierno, es seguro que

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

se quedarán en su tierra y cultivarán su propio tabaco. Se dice que la calidad cultivada en La Palma es la misma que la del Remedios de Cuba y los expertos esperan que con una mayor atención a los cultivos y cuidando mejor el secado de hojas llegará un día en que la producción superará en calidad a las famosas cosechas de Vuelta Abajo.

La consecuencia inmediata de la protección española a estas islas ha sido una disminución en la exportación de tabaco de Remedios de Cuba a España. Esta disminución se calcula para el año en curso en cerca de 1.800 balas y se prevé que muy pronto se dejará de recurrir a Cuba para comprar tabaco de La Habana de baja calidad. España ha sido hasta ahora el principal cliente del mercado de La Habana de tabacos Remedios, Partidos, Vueltas, etc. de baja calidad.

TRABAJOS DE HILO *CALADO*

En los últimos años la artesanía de los *calados* se ha convertido en una importante industria. Estos artículos se exportan principalmente a Europa y a los Estados Unidos. La mayor parte, con diferencia, la toma el Reino Unido, seguido por los Estados Unidos y Alemania. Las empresas británicas y alemanas tienen sus propios representantes que residen aquí y se calcula que actualmente hay de 8.000 a 10.000 mujeres continuamente empleadas para este trabajo en las islas. En algunos casos los hombres también ayudan cuando se encuentran parados. El valor de lo exportado durante 1903 se calcula en unas 60.000 libras esterlinas y la industria crece rápidamente. Sin embargo, hay que decir que la calidad del artículo producido no ha mejorado. La mayor demanda es de trabajos de baja calidad, sacrificándose éste al bajo coste del producto. En relación con este comercio se importa una gran cantidad de hilo de ganchillo cuyo suministro ha procedido casi exclusivamente del Reino Unido. A lo largo del año que nos ocupa España ha estado introduciendo un hilo mercerizado o brillante en vez del mate que anteriormente suministraba el Reino Unido; este artículo brillante ha gustado mucho y, al no ser más caro que el hilo británico, España ha acaparado el comercio. Ahora el Reino Unido está mandando un artículo similar procurando recuperar el terreno perdido, pero Italia también se ha introducido en este terreno.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

TRAFICO MARITIMO

En la relación del tráfico (Anexo C) puede apreciarse que el número total de buques mercantes que arribaron a Santa Cruz en 1903 fue de 2.968, con un tonelaje total de 3.072.142 toneladas. Estas cifras muestran un aumento de 127 barcos y 177.845 toneladas respecto al año anterior.

La participación del Reino Unido en este incremento es de 69 barcos y 124.506 toneladas en el tonelaje bruto, en relación al año anterior. El tráfico marítimo alemán muestra un aumento de 36 barcos y de 120.130 toneladas respecto a 1902.

El tráfico marítimo francés muestra un ligero descenso tanto en el número de barcos como en el tonelaje.

	Tasas portuarias, etc.		
	£	Chelines	Peniques
Práctico (entrada) obligatorio			
de día	1	4	0
de noche	1	16	0
Entrada y salida de vapores que sólo vienen a aprovisionarse	1	0	0
Tasas del Consulado Británico por salida	0	5	0
Derechos de tráfico:			
Carga desembarcada pagada por consignatarios	0	1	0,5
Carga embarcada pagada por el vapor.	0	1	0,5

VISITANTES

Tanto los incentivos proporcionados por las diferentes compañías de vapores que comercian con estas islas como el mayor reconocimiento de su valor como balnearios de salud han dado lugar a un gran aumento en el número de visitantes. Los hoteles estuvieron llenos durante la mayor parte de la estación. El nuevo hotel británico a que hacíamos referencia en el informe anterior abrirá en octubre, a tiempo para la temporada de invierno. Está situado a 340 pies sobre el nivel del mar y tiene unas vistas espléndidas sobre la bahía de Santa Cruz.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—RELACION DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1901 Y 1903

Artículos	Reino Unido		Alemania		Francia		Italia		España	
	1901	1903	1901	1903	1901	1903	1901	1903	1901	1903
Cebada ..... Tm.	—	21¼	—	—	—	—	—	—	—	—
Judías ..... Tm.	3	203	1	2	29	10	—	—	16	13
Somieres ..... Tm.	—	48	—	¼	—	—	—	½	—	51
Cerveza ..... Galones	9.214	19.400	23.980	93.026	—	—	—	—	690	17.598
Galletas ..... Tm.	145	139	16	16¼	—	—	—	—	7	2¼
Mantequilla ..... Tm.	2	3¼	9	1½	—	½	1	1	1	½
Velas ..... Tm.	203	227	1	½	—	—	—	—	3	7½
Productos enlatados ..... Tm.	59	5	1	¼	5	1	6	½	37	18
Cemento ..... Tm.	500	35	51	35	580	472	13	—	90	73
Garbanzos ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Carbón ..... Tm.	232.897	208.796	—	—	—	—	—	—	—	—
Café ..... Tm.	11	59	15	6	—	—	—	—	—	—
Algodón y tejidos ..... Tm.	396	503½	57	44¾	—	35¼	37	45	229	267
Medicinas ..... Tm.	38	66	3	42½	3	20	—	½	55	59
Pescado seco ..... Tm.	9	16	31	29	—	—	3	—	148	1
Harina ..... Tm.	2.490	3.583	—	15	100	24	1	3	21	1
Muebles ..... Tm.	9	23	38	54	7	8	—	—	49	51
Ginebra ..... Galones	—	343	—	—	—	—	—	—	—	—
Cristal ..... Tm.	39	13	118	9	27	5	9	—	48	36
Cristalerías ..... Tm.	—	14	—	21	—	15	—	—	—	8
Guano y abonos químicos . Tm.	2.125	3.517	120	220	13	½	214	2	80	8½
Jamón ..... Tm.	—	11	—	¼	—	1	—	½	—	½
Ferretería ..... Tm.	20	243	8	87	3	13	—	½	9	12
Sombreros ..... Tm.	—	2	—	1¼	—	3½	—	16	—	1½
Hierro ..... Tm.	396	282	161	32	10	3	—	—	110	43
Manteca ..... Tm.	123	118	3	23	—	—	—	—	22	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos		Reino Unido		Alemania		Francia		Italia		España	
		1901	1903	1901	1903	1901	1903	1901	1903	1901	1903
Cuero	Tm.	9	1½	2	9¼	12	17¼	11	27	9	64
Licores	Galones	—	353	—	1.147	—	3.405	—	8	—	5.444
Maiz	Tm.	69	733	—	—	—	—	—	—	1	—
Fósforos	Tm.	—	½	4	12 3/4	—	—	14	15	—	1¼
Metales	Tm.	—	22½	—	11	—	2½	—	¼	—	¼
Clavos/Tachas	Tm.	—	122	—	57½	—	¼	—	—	—	—
Aceite	Tm.	—	—	—	—	2	—	11	—	438	—
	Galones	—	8.288	—	249	—	3.060	—	73	—	127.504
Pinturas	Tm.	101	105½	10	9¼	5	14¼	3	—	3	6¼
Papel	Tm.	122	220½	180	198¼	12	5	2	7	54	77 3/4
Petróleo	Tm.	15	—	2	—	13	—	1	—	15	—
	Galones	—	2.079	—	—	—	—	—	—	—	2.546
Porcelana	Tm.	—	7½	—	41½	—	13 3/4	—	½	—	10 3/4
Semillas de papas	Tm.	117	93	275	1 012	1	6	—	—	5	—
Conservas y mermeladas	Tm.	—	72	—	5	—	1	—	3/4	—	10¼
Provisiones	Tm.	—	49	—	3	—	11	—	1½	—	6
Arroz	Tm.	250	285	26	—	—	¼	3	10½	129	82
Cuerda	Tm.	—	22 3/4	—	14 3/4	—	5½	—	4 3/4	—	2¼
Ron	Galones	—	—	—	—	—	—	—	—	—	303
Sardinas	Tm.	—	1½	—	—	—	1½	—	3	—	231¼
Serrín	Tm.	101	27	102	—	—	—	—	—	111	1
Seda	Tm.	3	2¼	2	3/4	4	2	1	2 3/4	1	3/4
Jabón	Tm.	452	689½	—	1	—	¼	1	¼	—	—
Bebidas alcohólicas	Galones	1.858	184	15.420	27.440	624	—	43	—	1.902	689
Almidón	Tm.	2	3/4	6	6	—	—	—	—	1	6
Acero	Tm.	—	926½	—	15	—	¼	—	—	—	½
Paja	Tm.	—	186	—	36	—	57	—	—	—	207
Azúcar	Tm.	3	120	24	364	—	—	—	—	—	—
Azufre	Tm.	—	1½	—	—	—	197	—	139¼	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—RELACION DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ, TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1901 Y 1903 *(continuación)*

Artículos		Reino Unido		Alemania		Francia		Italia		España	
		1901	1903	1901	1903	1901	1903	1901	1903	1901	1903
Té	Libras	4.480	3.183	2.240	4.217	—	—	—	—	—	—
Hilo	Tm.	20	8½	1	6¼	—	3	—	2¾	1	3¼
Madera	Tm.	423	4	163	48	2	45	—	2	—	30
Tabaco	Tm.	74	146	97	158	—	—	—	—	—	—
Tabaco manufacturado	Tm.	13	2	—	¼	—	—	—	—	—	¼
Turba	Tm.	—	319	—	846	—	—	—	—	—	—
Pinturas	Tm.	—	3½	—	¼	—	½	—	1	—	¼
Trigo	Tm.	1.640	1.880	—	—	—	—	—	—	—	1
Whisky	Galones	—	2.951	—	73	—	—	—	—	—	—
Vino	Galones	128	792	452	339	50.208	6.686	6.112	4.331	94.822	175.944
Lanas	Tm.	51	36¼	10	2½	15	1½	—	½	23½	2

Artículos		EE.UU. y Puerto Rico		Bélgica		Marruecos		Argentina		Escandinavia	
		1901	1903	1901	1903	1901	1903	1901	1903	1901	1903
Cebada	Tm.	—	—	—	—	—	213	—	—	—	—
Judías	Tm.	—	—	—	—	2.287	1.987	—	—	—	—
Somieres	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cerveza	Galones	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Galletas	Tm.	—	—	—	¼	—	—	—	—	—	—
Mantequilla	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Velas	Tm.	—	—	1	7¼	—	—	—	—	—	—
Productos enlatados	Tm.	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Cemento	Tm.	—	—	2.120	1.256	—	—	—	—	—	—
Garbanzos	Tm.	—	—	—	—	—	291	—	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos		EE.UU. y Puerto Rico		Bélgica		Marruecos		Argentina		Escandinavia	
		1901	1903	1901	1903	1901	1903	1901	1903	1901	1903
Carbón	Tm.	—	—	—	101	—	—	—	—	—	—
Café	Tm.	—	6	30	½	—	—	—	—	—	—
Algodón y tejidos	Tm.	—	—	12	32¼	—	—	—	—	—	—
Medicinas	Tm.	—	1	—	9½	—	—	—	—	—	—
Pescado seco	Tm.	—	2½	—	—	—	—	—	—	—	—
Harina	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	74	—	—
Muebles	Tm.	—	—	1	3	—	—	—	—	—	—
Ginebra	Galones	—	—	—	229	—	—	—	—	—	—
Cristal	Tm.	—	—	43	107	—	—	—	—	—	—
Cristalerías	Tm.	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—
Guano y abonos químicos	Tm.	—	—	5	4	—	—	—	—	—	—
Jamón	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ferretería	Tm.	—	1¼	5	10	—	—	—	—	—	—
Sombreros	Tm.	—	—	—	¼	—	—	—	—	—	—
Hierro	Tm.	—	—	61	97	—	—	—	—	—	—
Manteca	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cuero	Tm.	—	1	43	29½	—	—	—	3½	—	—
Licores	Galones	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maíz	Tm.	—	—	—	—	2.352	1.273	2.580	3.427	—	—
Fósforos	Tm.	—	—	35	43½	—	—	—	—	—	—
Metales	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Clavos/Tachas	Tm.	—	—	—	61	—	—	—	—	—	—
Aceite	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Galones	—	—	—	2.718	—	—	—	—	—	—
Pinturas	Tm.	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Papel	Tm.	—	—	9	9½	—	—	—	—	—	—
Petróleo	Tm.	800	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Galones	—	346.200	—	130	—	—	—	—	—	—
Porcelana	Tm.	—	—	—	7¼	—	—	—	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—RELACION DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ, TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1901 Y 1903 *(continuación)*

Artículos		EE.UU. y Puerto Rico		Bélgica		Marruecos		Argentina		Escandinavia	
		1901	1903	1901	1903	1901	1903	1901	1903	1901	1903
Semillas de papas	Tm.	—	—	—	74	—	—	—	—	—	—
Conservas y mermeladas	Tm.	—	¼	—	—	—	—	—	—	—	—
Provisiones	Tm.	—	—	—	¼	—	—	—	—	—	—
Arroz	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Cuerda	Tm.	—	—	—	26¼	—	1¾	—	—	—	—
Ron	Galones	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sardinas	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Serrín	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	684	480
Seda	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jabón	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bebidas alcohólicas	Galones	—	—	82	—	—	—	—	—	—	—
Almidón	Tm.	—	—	70	81½	—	—	—	—	—	—
Acero	Tm.	—	—	—	11¾	—	—	—	—	—	—
Paja	Tm.	—	—	—	194	—	25	—	20	—	—
Azúcar	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Azufre	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Té	Libras	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hilo	Tm.	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—
Madera	Tm.	2.920	1.041	—	—	—	—	—	—	4.927	5.480
Tabaco	Tm.	27	—	—	½	—	—	—	—	—	—
Tabaco manufacturado	Tm.	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Turba	Tm.	—	—	—	241	—	—	—	—	—	—
Pinturas	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Trigo	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Whisky	Galones	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vino	Galones	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—
Lanas	Tm.	—	—	1	13¼	—	—	—	—	—	—

© Universitat de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos		Cuba	Holanda		Portugal	Uruguay y Brasil		Observaciones
		1903	1901	1903	1903	1901	1903	
Cebada	Tm.	—	—	—	—	—	—	
Judías	Tm.	—	—	—	½	—	—	Prácticamente un monopolio de los exportadores marroquíes.
Somieres	Tm.	—	—	—	—	—	—	
Cerveza	Galones	—	—	—	—	—	—	El gran incremento de las importaciones de cerveza, vinos, etc. es una prueba del aumento de la prosperidad. La cerveza ligera alemana es la preferida.
Galletas	Tm.	—	—	—	—	—	—	Un monopolio Británico.
Mantequilla	Tm.	—	—	—	—	—	—	
Velas	Tm.	—	—	—	—	—	—	El Reino Unido no tiene competidores en este negocio.
Productos enlatados	Tm.	—	—	—	—	—	—	Las cifras de 1901 incluyen conservas.
Cemento	Tm.	—	—	137	—	—	—	Un buen y rápido negocio que ha ciado en manos belgas.
Garbanzos	Tm.	—	—	—	—	—	—	
Carbón	Tm.	—	—	—	—	—	—	Ver comentarios generales.
Café	Tm.	—	—	—	—	58*	87*	
Algodón y tejidos	Tm.	¼	—	¼	—	—	—	Los exportadores británicos mantienen el liderazgo en este mercado.
Medicinas	Tm.	—	—	—	—	—	—	España y el Reino Unido están enfrentándose a una fuerte competencia en este renglón.
Pescado seco	Tm.	—	—	—	—	—	—	Las cifras de las importaciones españolas en 1901 incluyen sardinas. Ver más debajo las importaciones de sardinas en 1903.
Harina	Tm.	—	—	—	—	—	71	Un monopolio británico.
Muebles	Tm.	1	—	—	—	—	—	
Ginebra	Galones	—	—	51	—	—	—	
Cristal	Tm.	—	—	¼	—	—	—	Bélgica está incrementando gradualmente su papel en este mercado. Las cifras de 1901 incluyen cristalerías.
Cristalerías	Tm.	—	—	—	—	—	—	

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—RELACION DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ, TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1901 Y 1903 *(continuación)*

Artículos		Cuba	Holanda		Portugal	Uruguay y Brasil		Observaciones
		1903	1901	1903	1903	1901	1903	
Guano y abonos químicos	Tm.	—	—	—	—	—	—	Ver comentarios generales.
Jamón	Tm.	—	—	¼	—	—	—	
Ferretería	Tm.	—	—	—	—	—	—	Alemania es prácticamente el único competidor de Gran Bretaña; los exportadores estadounidenses no tienen interés en competir.
Sombreros	Tm.	—	—	—	—	—	—	
Hierro	Tm.	—	—	—	—	—	—	Sólo Bélgica está incrementando su negocio en este comercio. Las cifras de 1901 incluyen productos de acero.
Manteca	Tm.	—	—	—	—	—	—	
Cuero	Tm.	—	—	—	—	—	—	
Licores	Galones	—	—	—	—	—	—	
Maíz	Tm.	—	—	—	—	—	742	El Reino Unido entra de nuevo en este mercado después de varios años de ausencia; es un buen negocio.
Fósforos	Tm.	—	—	—	—	—	—	
Metales	Tm.	—	—	—	—	—	—	
Clavos/Tachas	Tm.	—	—	—	—	—	—	
Aceite	Tm.	—	—	—	—	—	—	
	Galones	—	—	—	—	—	—	
Pinturas	Tm.	—	—	—	—	—	—	
Papel	Tm.	—	—	¼	—	—	—	Las cifras de 1901 incluyen barnices.
Petróleo	Tm.	—	—	—	—	—	—	El Reino Unido hace un buen negocio.
	Galones	—	—	—	—	—	—	Un gran porcentaje de petróleos es reembarcado a los puertos de Africa Occidental.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos		Cuba	Holanda		Portugal	Uruguay y Brasil		Observaciones
		1903	1901	1903	1903	1901	1903	
Porcelana	Tm.	—	—	—	—	—	—	
Semillas de papas	Tm.	—	—	—	—	—	—	Más podrían hacer los exportadores británicos.
Conservas y mermeladas	Tm.	9½	—	—	—	—	—	Ver productos enlatados.
Provisiones	Tm.	—	—	—	¼	—	—	El Reino Unido mantiene su nivel en este negocio
Arroz	Tm.	—	—	—	—	—	—	
Cuerda	Tm.	—	—	—	—	—	—	
Ron	Galones	97.281	—	—	—	—	—	
Sardinas	Tm.	—	—	—	—	—	—	
Serrín	Tm.	—	651	—	—	—	—	Las cifras de 1901 incluyen turba, generalmente utilizada para el empaquetado de tomates.
Seda	Tm.	—	—	—	—	—	—	Los exportadores italianos han promovido rápidamente sus productos y ahora ocupan el liderato.
Jabón	Tm.	—	—	—	—	—	—	Este comercio está casi por entero en manos británicas.
Bebidas alcohólicas	Galones	—	—	—	—	—	—	Ver comentarios generales referidos al alcohol.
Almidón	Tm.	—	—	—	—	—	—	Alemania no ha recobrado el comercio que perdió a manos belgas.
Acero	Tm.	—	—	—	—	—	—	
Paja	Tm.	—	—	—	—	—	—	
Azúcar	Tm.	½	—	—	—	—	—	Ver comentarios generales.
Azufre	Tm.	—	—	—	—	—	—	
Té	Libras	—	—	—	—	—	—	
Hilo	Tm.	—	—	—	—	—	—	Esto fue un monopolio británico, pero ahora hay varios competidores. El hilo belga ha cogido la cabeza. Ver comentarios generales sobre el trabajo del hilado.
Madera	Tm.	—	—	—	—	—	—	Ver comentarios generales.
Tabaco	Tm.	1¼	8	19	—	—	—	Ver comentarios generales.
Tabaco manufacturado	Tm.	15¼	—	—	—	—	—	
Turba	Tm.	—	—	¼	—	—	—	

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—RELACION DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ, TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1901 Y 1903 *(continuación)*

Artículos		Cuba	Holanda		Portugal	Uruguay y Brasil		Observaciones
		1903	1901	1903	1903	1901	1903	
Pinturas	Tm.	—	—	—	—	—	—	
Trigo	Tm.	—	—	—	—	—	—	
Whisky	Galones	—	—	—	—	—	—	
Vino	Galones	—	—	696	2.920	—	—	Ver comentarios sobre cerveza.
Lanas	Tm.	—	—	¼	—	—	—	

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

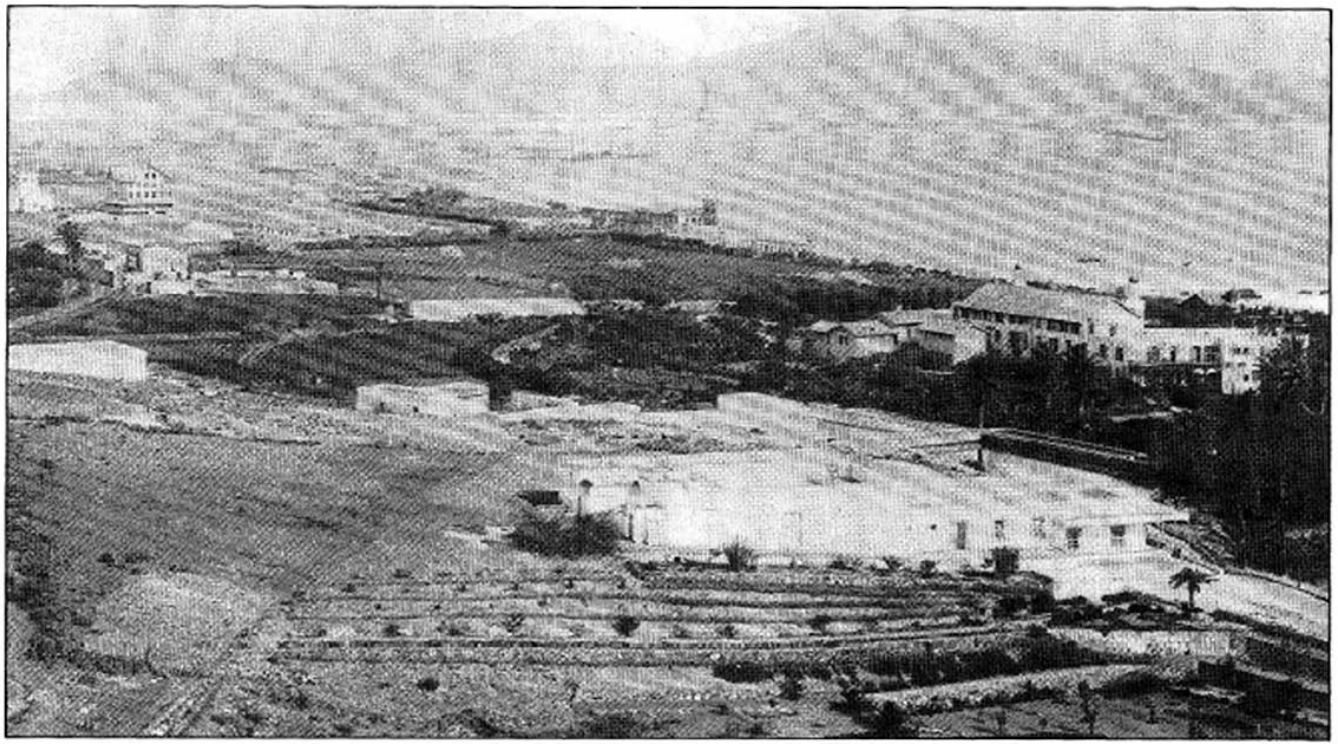
ANEXO B.—CUADRO DE PLATANOS, TOMATES Y PAPAS EXPORTADAS DESDE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE LOS AÑOS 1902-1903

Artículos		1902		1903	
		Cantidad	Precio (£)	Cantidad	Precio (£)
Plátanos	Cajas	1.656.876	284.320	1.879.258	375.851
Tomates	Bultos	432.388	111.297	609.555	182.000
Papas	Cajas	234.966	33.600	210.025	30.886
Total		—	429.217	—	588.737

ANEXO C.—CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE EL AÑO 1903

Nacionalidad	Veleros		Vapores		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británico	4	1.534	808	1.584.098	812	1.585.632
Español	1.094	130.812	495	304.847	1.589	435.659
Alemán	—	—	231	529.462	231	529.462
Francés	1	2.090	175	242.662	176	244.752
Italiano	2	1.393	67	145.595	69	146.988
Belga	—	—	32	87.859	32	87.859
Noruego	2	1.154	18	14.696	20	15.850
Ruso	—		12	7.441	12	7.441
Danés	1	180	9	6.783	10	6.963
Sueco	—	—	4	3.962	4	3.962
Holandés	—	—	2	2.466	2	2.466
Estados Unidos	4	2.261	2	1.703	6	3.964
Brasileño	—	—	1	359	1	359
Chileno	—	—	1	128	1	128
Portugués	2	597	—	—	2	597
Liberiano	1	60	—	—	1	60
Total	1.111	140.081	1.857	2.932.061	2.968	3.072.142
Total 1902	1.127	147.750	1.714	2.746.547	2.841	2.894.297

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003



Inicio de construcción de Ciudad Jardín en Las Palmas de Gran Canaria.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1904

SUMARIO

Introducción.—Importaciones.—Exportaciones: Plátanos, tomates, etc.—Cochinilla. Hilo calado.—Tráfico marítimo.—Cuadro de importaciones.—Cuadro de exportaciones, con breves comentarios.—Cuadro del tráfico marítimo.—Informe sobre el comercio de Las Palmas.

INTRODUCCION

Se puede decir que el año 1904, en casi todos los aspectos, ha cumplido con las perspectivas de 1903. El comercio de estas islas es limitado por naturaleza, pero precisamente por esta razón es más fácil determinar si muestra síntomas de expansión o contracción, y puede afirmarse con toda certeza que ya hacía tiempo que no se observaban señales de prosperidad tan intensas como las que se viven actualmente. El dinero es abundante y la importación de artículos de lujo aumenta en grandes cantidades. Quizás la señal más evidente de la situación de prosperidad que se está viviendo sea la construcción de bellas casas modernas por todas partes en Santa Cruz y los suburbios. Las antiguas casas terreras se van demoliendo poco a poco y en su lugar se están construyendo bellos edificios provistos de los adelantos modernos. El sector de la construcción está en una situación floreciente y no faltan ofertas de trabajo

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

con excelentes salarios. La clase trabajadora disfruta de una prosperidad que nunca había conocido en épocas anteriores. Hay dudas acerca de si este estado de cosas tan satisfactorio durará, pues existe bastante inseguridad sobre el futuro del comercio del plátano, pero puede señalarse que temores similares se han expresado en el pasado y que han resultado infundados.

Las causas principales de esta boyante situación se encuentran ante todo en el reciente desarrollo que ha experimentado, y luego mantenido, el negocio de la fruta, y en segundo lugar en la afluencia de visitantes a estas islas por razones de salud o de ocio, que sigue en constante aumento. Pero hay además un factor secundario, aunque de no poca importancia: la ausencia de violentas fluctuaciones del cambio. El elemento especulativo producido por las fluctuaciones ha sido eliminado en gran parte, y los comerciantes, al no tener que enfrentarse a los riesgos que de ello se derivan y al disponer de una base más estable sobre la que hacer sus cálculos, han sabido aceptar menores márgenes de beneficio, lo que ha producido un aumento del volumen de negocio.

También quisiéramos referir el hecho de que la madre patria está haciendo todo lo que puede para fomentar el comercio con estas islas. Por ejemplo, se indicaba en el último informe que la sociedad que tiene el monopolio del Gobierno para la venta del tabaco en España ha acordado tomar de las Canarias, durante los próximos años, una cantidad no superior a las 220.000 libras anuales, una cantidad muy superior a la que se producía entonces, pero que gracias a la ayuda del Gobierno nacional se dice que podrá obtenerse.

El valor de la tierra sigue alto, ya sea para la construcción o para la agricultura. Cada vez se dedica más terreno agrícola al cultivo del plátano y el regadío sigue en aumento. Pero en este aspecto aún puede hacerse más y seguramente se hará, a medida que mejore la situación de los agricultores. Puede decirse que, en general, los agricultores gastan cada vez más en abonos químicos, como lo indican los envíos que se reciben de productos tales como sulfato de amonio, sulfato de potasio, nitrato de potasio, nitrato de sosa, muriato de potasio, superfosfatos de hueso, superfosfatos de cal, etc.

Sin embargo, las perspectivas de desarrollo futuro se basan en el regadío. Para *terrenos de riego* situados por debajo de los 1.000 pies y, por tanto, aptos para producir plátanos, el precio medio es de unas 250 libras esterlinas el acre, mientras que para los *terrenos de secano* el precio es de sólo 7 libras esterlinas para los terrenos más bajos y de unas 17 para los terrenos más altos. Incluso por terrenos que se encuentran

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

por encima de los 1.000 pies si son de regadío, y, también los situados de los 3.000 pies, a veces pueden obstenerse hasta por 100 libras esterlinas el acre, y aunque están situados demasiado alto para el cultivo de plátanos, se utilizan para plantar papas, etc. Por todo esto, puede apreciarse que el regadío, aunque sea un sistema caro de instalar, bien merece la inversión; y el aumento constante de las importaciones de cemento demuestra que, por lo menos, hay algunos agricultores que ya se han percatado de este hecho. Sin embargo, también hay que decir que a otros sólo les interesan las ganancias rápidas, y no sólo no hacen nada para aumentar sus regadíos, sino que incluso recortan sus gastos en abonos artificiales.

En el informe sobre el comercio de las islas de 1902 se hizo referencia a varias iniciativas tomadas para aumentar las ayudas para riegos, pero sólo se han llevado a cabo en parte.

IMPORTACIONES

Las estadísticas relativas a las importaciones durante 1904 se hallarán en el informe adjunto (Anexo A). Como de costumbre, no se ha podido disponer de una declaración de valores y sólo se ha podido obtener relaciones de pesos y medidas. Tampoco se ha podido establecer una comparación exacta de estos dos últimos conceptos entre los años 1903 y 1904, ya que en 1903 sólo se disponía de las estadísticas recopiladas a partir de los manifiestos de embarque, mientras que las de 1904 son relaciones de aduanas. Estas últimas son más detalladas como es natural. Además, las cantidades relativas a ciertos artículos, por ejemplo aceite, petróleo, etc., se dan en diferentes unidades para cada año, de tal modo que un año vienen en galones y el otro en toneladas. En estos casos hemos estimado conveniente omitir las cantidades de 1903. No ha habido manera de obtener las estadísticas relativas al año 1902.

En términos generales ha habido un avance considerable en la importación. El número de visitantes a las islas crece cada año y las clases trabajadoras ya no se ven en la necesidad de vivir con estrecheces. Así pues, aumenta constantemente el consumo de artículos de lujo, todos procedentes del extranjero. También crecen las importaciones de artículos de primera necesidad, pues ahora las islas han reducido su producción de alimentos, ya que las tierras se han dedicado al cultivo de frutas para la exportación.

Comparando los envíos procedentes de los distintos países puede decirse que, en conjunto, la madre patria y el Reino Unido han dominado

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

la mayor parte del comercio. Los fabricantes españoles están haciendo decididos esfuerzos para aumentar sus negocios con las islas y además tienen la gran ventaja de no tener que preocuparse del cambio.

También cabe señalar que, pese a la mejoría experimentada en la estabilidad del cambio, la madre patria no ha perdido el puesto que ocupaba al final de la guerra hispano-norteamericana, cuando la inestabilidad del cambio hacía extremadamente especulativas las operaciones con libras esterlinas y los compradores se volvieron hacia la Península donde podían realizar sus compras en la misma moneda en que efectuaban sus ventas. El terreno que entonces perdieron los países que operaban con la libra esterlina nunca lo han podido recuperar.

Junto a las estadísticas se encuentran algunas observaciones, pero puede decirse en pocas palabras que los artículos en que los exportadores británicos pueden aumentar su volumen de negocios son: cemento, cristal y artículos de cristalería, almidón, cuerda, artículos de lana, cerillas de cera y piensos.

Quizás sea interesante recordar que hay un comercio regular, aunque pequeño, establecido con la India. Las mercancías se embarcan en Gibraltar y principalmente consisten en tejidos orientales y lozas artísticas que por regla general se venden a los pasajeros de los buques de vapor. Las empresas hindúes tienen además una cuota considerable en el negocio de los artículos de arpillera.

Carbón.—El carbón importado en las islas en 1904 se elevó a 510.000 Toneladas presentando una baja respecto al año anterior. El descenso se debe a la disminución gradual del número de navíos que arribaban a Las Palmas en busca de carbón desde la conclusión de la guerra de Sudáfrica. Más de la mitad del carbón importado va destinado a los depósitos de los buques británicos. Los precios en 1904 oscilaron entre 1 libra 5 chelines y 1 libra 6 chelines con contrato y 1 libra 8 chelines sin contrato. Los fletes estaban entre los 5 chelines 6 peniques y los 6 chelines 3 peniques. Los precios actuales están algo más bajos, esto es, de 1 libra 3 chelines 6 peniques a 1 libra 4 chelines 6 peniques con contrato y 1 libra 6 chelines 6 peniques sin contrato. La media de los fletes es de 5 chelines 9 peniques.

EXPORTACIONES

Se adjuntan los cuadros de las exportaciones desde Tenerife (Anexo B), así como las exportaciones (Anexo C) de plátanos, tomates y pa-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

pas del conjunto de las islas. De estas estadísticas podrá comprobarse que no ha habido ninguna disminución en ninguno de los artículos principales de exportación.

Plátanos.—Se recordará que hace cerca de un año hubo una gran caída en el precio de los plátanos. Pese a ello, durante el año que nos ocupa se exportaron 168.853 cajas, alrededor de un 4 por 100 más que en 1903, con un valor aproximado de 384.285 libras esterlinas en 1904 frente a las 375.851 de 1903. Puede verse que, a pesar de los factores adversos, el cultivo del plátano en estas islas sigue siendo un negocio lucrativo. Es evidente que para haber podido hacer frente a una caída de los precios del 50 por 100, como sucedió en mayo de 1903, y aun así haber aumentado los envíos al año siguiente, los agricultores tenían que haber estado percibiendo anteriormente beneficios considerables. Ya no se oyen los augurios de ruina que surgieron a raíz de la competencia del fruto de las Indias Occidentales, y los agricultores parecen haberse dado cuenta de que, por el contrario, ha producido un beneficioso efecto en el negocio platanero de estas islas.

Un factor que ha permitido que los agricultores mantengan un buen nivel de exportaciones ha sido la mayor competencia de los fletes entre las compañías de buques de vapor, que ha producido más reducciones en las tarifas. En el último informe se indicaba que antes de que se introdujeran los plátanos de las Indias Occidentales en el Reino Unido, los fletes de estas islas se mantenían en un valor constante de 2 chelines y un 10 por 100 de derecho de capa por racimo. A la vista de los temores ampliamente manifestados acerca del efecto de la competencia de las Indias Occidentales, las compañías navieras redujeron las tarifas a 1 chelín 6 peniques y 10 por 100 por racimo. Algunas navieras ofrecieron rebajas y simultáneamente nuevos exportadores empezaron a competir por el producto. Los agricultores, como es natural, se beneficiaron de la situación, y a la vista de las grandes ganancias que estaban obteniendo, una de las principales navieras, cuyos barcos arribaban frecuentemente a estos puertos, se esforzó por lograr un acuerdo para hacer que los fletes volviesen a su antiguo importe. Sin embargo, el resultado fue que ni aumentó la tarifa ni se conservó la que había, sino que incluso ésta cayó considerablemente y ahora los plátanos se pueden exportar a una tarifa de 1 chelín y un 10 por 100 por caja. Se dice que en algunos casos incluso se ha estado devolviendo a los exportadores el 10 por 100 de derecho de capa.

Mientras que en un sentido esta considerable reducción en los fletes ha contribuido en alguna medida a mantener los precios que se siguen pagando a los agricultores, se sospecha que no va a seguir siendo así a

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

partir del momento en que empiecen a entrar en los mercados británicos mayores cantidades de plátanos procedentes de las Indias Occidentales. Se dice que la cantidad estimada de plátanos de aquellas tierras que va a llegar al Reino Unido será del orden de 300.000 racimos al mes, o un total de 3.600.000 racimos al año, y se sospecha que esta inundación de los mercados va a tener un efecto perjudicial en el comercio canario.

Durante el verano de 1904 y a causa de la caída de los precios en los mercados británicos, las empresas locales de frutas sufrieron grandes pérdidas. Esta caída se atribuyó a la gran cantidad de fruta cultivada en el país, pero está bastante claro que el aumento de las importaciones de plátanos de las Indias Occidentales contribuyó también en gran medida. En cualquier caso, parece inminente que se produzca una grave crisis en el comercio canario del plátano, crisis que estará intensificada por el gran nerviosismo observado entre los cultivadores que desconocen cuál será el siguiente paso por parte de las empresas exportadoras.

Cuando éstas bajaron los precios en mayo, un grupo de agricultores constituyeron una asociación para establecerse en Londres y recibir las partidas para suministrar directamente al mercado. Al no resultar esta iniciativa, muchos de estos agricultores se han vuelto a dirigir a las empresas exportadoras para que acepten sus frutos a los precios que les puedan pagar.

Hay otro aspecto que referir y que sin duda influirá en contra del negocio del plátano y del tomate en estas islas: bajo la ley de Puertos Francos que ha estado vigente desde 1854, se ha permitido que barcos con bandera extranjera comerciaran entre las islas. Esta ley resultó de lo más beneficiosa para el desarrollo del comercio de la fruta, pues facilitaba la comunicación entre los distintos distritos e islas alejadas donde se cultiva el producto y los puertos exportadores de Tenerife y Las Palmas. Se permitía que los pequeños vapores de bandera inglesa comerciasen sin restricción y de este modo islas como La Gomera y La Palma, que no tienen carreteras de ningún tipo (La Palma tiene ahora una en vías de construcción) y sí disponen de muchos terrenos dedicados al cultivo, han podido participar en el rápido desarrollo del comercio.

El pasado noviembre el Gobierno español promulgó una Real Orden prohibiendo el comercio entre las islas a buques con bandera extranjera, que debería entrar en vigor a partir del siguiente 1 de diciembre, pero posteriormente este período se prolongó hasta el 1 de mayo.

La derogación de la antigua ley va a suponer un aumento del coste del transporte pues los buques que cambien a bandera española están

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

sujetos a unos derechos de aproximadamente 1 libra por tonelada y a un mayor coste de mantenimiento.

Este aumento en el coste del transporte incrementaría el coste del producto, y al percatarse de esto, todos los plantadores de las distintas islas han firmado peticiones dirigidas al Gobierno en Madrid, obteniendo otro aplazamiento del nuevo decreto hasta el 1 de enero de 1906.

Puede destacarse que los principales temores de cara al futuro del comercio del plátano proceden de la negligencia con la que actúa a la hora de proveerse de más presas para almacenar agua de riego, así como de la equivocada economía llevada a cabo por algunos agricultores que se habían habituado a las grandes ganancias del pasado y ahora, cuando las perspectivas no son tan halagüeñas, se dedican a economizar en los gastos de cultivo. Los ahorros en abonos y en fertilizantes artificiales pueden producir el deterioro del fruto, y cuando se recuerda que el plátano de Canarias conserva su lugar en el mercado británico exclusivamente por su calidad, resulta fácil predecir la catástrofe si este tipo de erróneo ahorro se generalizase.

Tomates.—Este año las exportaciones de tomates muestran un aumento de aproximadamente el 6,5 por 100 respecto a las estadísticas de 1903. Los precios se siguen manteniendo al mismo nivel y esto ha supuesto bastantes beneficios para los exportadores. En conjunto la calidad del producto ha sido buena y notablemente exenta de enfermedades.

Papas.—No sólo ha aumentado la cantidad de papas exportadas, sino que además ha habido una mejora en los precios, por lo que los agricultores tienen todas las razones para sentirse satisfechos con los resultados del año.

En el cuadro de las exportaciones de Santa Cruz (Anexo B) puede apreciarse que casi todos los productos de la isla de Tenerife van al Reino Unido, como sucede también con las demás islas del grupo.

Cochinilla.—Resulta interesante señalar que la cochinilla, que antes constituía el principal artículo de exportación de las islas, se sigue cultivando y se han enviado a Francia aproximadamente 32 toneladas y 4, 75 al Reino Unido. Actualmente se cultivan muy pocas naranjas; la cantidad sobrante, una vez surtida la demanda local, se envía al Reino Unido. Alemania, Cuba, Reino Unido y Venezuela, en el orden referido, tomaron todo el vino que se exportó, pero los envíos no han aumentado.

Calados.—La importante industria de la artesanía del *calado* sigue en aumento, aunque recientemente ha habido ciertos temores sobre su futuro, debido a que Japón se ha introducido en este campo y está produciendo un producto similar, pero más barato, que se está enviando

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

a Reino Unido. El valor de los trabajos exportados de Tenerife en 1904 se calcula en unas 65.000 libras esterlinas, con aumento de unas 5.000 libras respecto al año anterior. El Reino Unido recibe el grueso de las exportaciones, seguido de Alemania y Estados Unidos. Los envíos a este último país aumentan rápidamente en tanto que los que van al Reino Unido están disminuyendo. Hay unas 8.000 mujeres constantemente empleadas en este trabajo en la isla de Tenerife.

TRAFICO MARITIMO

Cada año Santa Cruz crece en importancia como puerto marítimo. El número total de buques arribados en 1904 fue de 3.199, con un tonelaje total de 3.542.643 toneladas. Estas cifras indican un aumento de 231 barcos y de 470.501 toneladas frente a 1903. La parte correspondiente al Reino Unido en este aumento ha sido de 185 barcos y 224.009 toneladas marítimo. El tráfico marítimo alemán presenta un aumento de 61 barcos y 180.171 toneladas frente al año anterior. El tráfico francés muestra un descenso en el número de buques pero una subida del tonelaje de 16.628 toneladas.

Se adjunta una relación de todo el tráfico registrado en Santa Cruz durante 1904 (Anexo D).

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—RELACION DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ, TENERIFE, DURANTE LOS AÑOS 1903 Y 1904

Artículos		España		Reino Unido		Alemania		Bélgica		Francia	
		1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904
Alcohol	Galones	—	—	—	—	—	25.0008	—	—	—	—
Bolsas	Tm.	—	2¼	—	133	—	11½	—	—	—	4
Judías y guisantes	Tm.	13	14	203	—	2	—	—	—	10	185
Cerveza	Galones	17.598	3.256	19.400	7.900	93.026	44.700	—	—	—	—
Salvado y pienso	Tm.	—	54	—	14	—	—	—	—	—	478
Galletas	Tm.	2¼	13	139	220	16¼	14	¼	—	—	½
Mantequilla	Tm.	½	¼	3¼	1	1½	12	—	—	½	½
Cacao	Tm.	—	—	—	6	—	7	—	—	—	—
Café	Tm.	—	—	59	66	6	11	—	1¼	—	1½
Cemento	Tm.	73	64	35	267	35	73	1.256	1.458	472	626
Carbón	Tm.	—	—	580.000	510.000	—	—	—	—	—	—
Cobre	Tm.	—	7	—	45	—	13	—	88	—	3
Velas	Tm.	7½	2½	227	222	½	½	7¼	1	—	—
Algodón a granel	Tm.	—	4	—	62	—	—	—	3/4	—	½
Algodón hilado	Tm.	—	18	—	8	—	2	—	¼	—	—
Algodón tejidos	Tm.	267	156	508	238	45	18	32	3	35	5
Cartón	Tm.	—	8	—	6	—	7	—	—	—	1
Abonos químicos	Tm.	9	42	3.517	3.938	220	196	4	1	½	2
Queso	Tm.	—	1	—	2	—	1½	—	½	—	2
Loza	Tm.	—	391	—	65	—	42	—	61	—	1.202
Lino y tejidos de yute	Tm.	—	14	—	56	—	4	—	3	—	—
Muebles	Tm.	51	74	23	39	54	61	3	13	8	3
Harina	Tm.	1	—	3.683	3.672	15	—	—	—	24	151
Frutos secos	Tm.	—	92	—	164	—	—	—	—	—	—
Cristal	Tm.	8	71	14	34	21	170	8	57	15	25
Pegamento	Tm.	—	½	—	117	—	1½	—	½	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—RELACION DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ, TENERIFE, DURANTE LOS AÑOS 1903 Y 1904 *(continuación)*

Artículos		España		Reino Unido		Alemania		Bélgica		Francia	
		1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904
Pieles curtidas	Tm.	—	56	—	—	—	3	—	23	—	8
Sombreros de paja	Tm.	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1½
Sombreros en general	Número	—	4.316	—	1.023	—	866	—	80	—	4.763
Hierro y artículos de acero	Tm.	55	83	525	804	119	95	107	1.339	16	17
Manteca	Tm.	—	21	118	176	23	—	—	—	—	½
Lámparas	Tm.	—	1½	—	1¼	—	4 3/4	—	½	—	1½
Agua mineral	Galones	—	1.216	—	1.209	—	288	—	186	—	1.480
Maquinaria	Tm.	—	3	—	132	—	123	—	103	—	8
Maíz	Tm.	—	—	733	1.804	—	—	—	—	10	—
Cerillas	Tm.	1¼	—	½	—	12 3/4	7½	43½	41	—	—
Aceites	Tm.	—	3	—	42	—	5	—	6	—	7
Aceite de oliva	Tm.	—	127	—	½	—	—	—	—	—	3/4
Petróleo	Tm.	—	18	—	5	—	—	—	—	—	—
Perfumería	Tm.	—	10	—	7¼	—	1	—	¼	—	8½
Papel	Tm.	77 3/4	80	220	178	198	138	9	12	5	10
Alimentos en conserva	Tm.	10	40	72	76	5	1	—	—	1	7
Ron y ginebra	Galones	303	1.249	943	1.584	—	191	239	46	—	116
Cuerda	Tm.	2	31	23	22	15	5	26	15	6	1
Arroz	Tm.	82	118	285	381	—	13	—	—	¼	—
Bebidas alcohólicas	Tm.	—	2.834	2.951	2.251	73	402	—	26	—	1.370
Azúcar	Tm.	—	—	120	225	364	255	—	—	—	—
Pescado seco, etc.	Tm.	—	89	16	11	29	78	—	—	—	—
Especias	Tm.	—	—	—	1	—	4	—	—	—	—
Azufre	Tm.	—	—	1½	—	—	—	—	—	197	256
Almidón	Tm.	6	—	3/4	1½	6	6	81½	61	—	—
Jabón	Tm.	—	¼	690	751	1	—	—	—	1	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—RELACIÓN DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ, TENERIFE, DURANTE LOS AÑOS 1903 Y 1904 *(continuación)*

Artículos		España		Reino Unido		Alemania		Bélgica		Francia	
		1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904
Artículos de seda	Tm.	2½	½	—	2	—	1½	—	—	—	3
Serrín y turba	Tm.	1	37	27	909	—	611	—	—	—	56
Té	Tm.	—	—	1¼	2	2	2¼	—	—	—	—
Hojas de tabaco	Tm.	—	—	146	158	158	100	—	14	—	—
Tabaco manufacturado	Tm.	—	—	2	8½	¼	½	—	—	—	—
Hilo	Tm.	—	¾	—	1¾	—	¾	—	—	—	—
Madera	Tm.	30	—	4	1.700	48	70	—	—	45	—
Juguetes	Tm.	—	3	—	2	—	8	—	1	—	4½
Pinturas	Tm.	¼	1	3½	4½	¼	¼	—	½	½	—
Vinagre	Tm.	—	7½	—	—	—	8	—	—	—	—
Lanas	Tm.	2	16	36¼	37	2½	12¼	—	1½	1½	12
Trigo	Tm.	—	—	1.880	1.302	—	—	—	—	—	—
Vino	Galones	175.944	84.110	792	660	339	295	15	—	6.686	1.910

Artículos		Italia		Austria-Hungría	Marruecos		Holanda		Estados Unidos	
		1903	1904	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904
Alcohol	Galones	—	—	2.900	—	656	—	—	97.281	111.004
Bolsas	Tm.	—	—	—	—	26	—	—	—	—
Judías y guisantes	Tm.	—	—	1	1.987	1.917	—	—	—	—
Cerveza	Galones	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Salvado y pienso	Tm.	—	—	—	—	15	—	—	—	—
Galletas	Tm.	—	½	—	—	—	—	—	—	—
Mantequilla	Tm.	1	1½	—	—	—	—	—	—	—
Cacao	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Café	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	6	—

©Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—RELACION DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ, TENERIFE, DURANTE LOS AÑOS 1903 Y 1904 *(continuación)*

Artículos		Italia		Austria-Hungría	Marruecos		Holanda		Estados Unidos	
		1903	1904	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904
Cemento	Tm.	—	—	—	—	—	137	480	—	—
Carbón	Tm.	—	—	—	—	291	—	—	—	—
Cobre	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Velas	Tm.	—	½	—	—	—	—	—	—	—
Algodón a granel	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Algodón hilado	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Algodón tejidos	Tm.	45	16	—	—	—	—	2	—	—
Cartón	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Abonos químicos	Tm.	2	—	—	—	1	—	—	—	—
Queso	Tm.	—	—	—	—	—	—	17	—	—
Loza	Tm.	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Lino y tejidos de yute	Tm.	—	¼	—	—	—	—	1½	—	—
Muebles	Tm.	—	2	—	—	—	—	—	—	—
Harina	Tm.	3	—	—	—	—	—	—	—	—
Frutos secos	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cristal	Tm.	—	9	1	—	—	—	—	—	—
Pegamento	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pieles curtidas	Tm.	—	16	—	—	—	—	—	—	—
Sombreros de paja	Tm.	—	3½	—	—	—	—	—	—	—
Sombreros en general	Número	—	31.546	—	—	—	—	—	—	—
Hierro y artículos de acero	Tm.	—	—	—	—	—	—	46	—	104
Manteca	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Lámparas	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Agua mineral	Galones	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maquinaria	Tm.	—	3	—	—	—	—	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—RELACION DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ, TENERIFE, DURANTE LOS AÑOS 1903 Y 1904 *(continuación)*

Artículos		Italia		Austria-Hungría	Marruecos		Holanda		Estados Unidos	
		1903	1904	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904
Maíz	Tm.	—	—	—	1.293	293	—	—	—	—
Cerillas	Tm.	15	15	—	—	—	—	—	—	—
Aceites	Tm.	—	1½	—	—	—	—	—	—	—
Aceite de oliva	Tm.	—	½	—	—	—	—	—	—	7
Petróleo	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	1.135
Perfumería	Tm.	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Papel	Tm.	7	7	—	—	—	—	2	—	—
Alimentos en conserva	Tm.	1	4	—	—	—	—	—	—	—
Ron y ginebra	Galones	—	—	—	—	—	—	106	—	—
Cuerda	Tm.	5	10	—	—	—	—	5	—	—
Arroz	Tm.	10	11	—	—	—	—	—	—	—
Bebidas alcohólicas	Tm.	—	33	53	—	—	—	—	—	—
Azúcar	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pescado seco, etc.	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	3	—
Especias	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Azufre	Tm.	139	241	—	—	—	—	—	—	—
Almidón	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jabón	Tm.	¼	—	—	—	—	—	—	—	—
Artículos de seda	Tm.	—	¼	—	—	—	—	—	—	—
Serrín y turba	Tm.	—	—	—	—	15	—	7	—	—
Té	Tm.	—	—	—	—	—	19	—	—	—
Hojas de tabaco	Tm.	—	—	—	—	—	—	10	—	8¾
Tabaco marufacturado	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	15¼	22
Hilo	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madera	Tm.	2	—	722	—	—	—	—	3.041	4.880

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—RELACION DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ, TENERIFE, DURANTE LOS AÑOS 1903 Y 1904 *(continuación)*

Artículos		Italia		Austria-Hungría	Marruecos		Holanda		Estados Unidos	
		1903	1904	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904
Juguetes	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pinturas	Tm.	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Vinagre	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lanas	Tm.	—	2½	—	—	—	—	1¾	—	—
Trigo	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vino	Galones	4.331	4.600	171	—	—	696	—	—	1.768

Artículos		Argentina		Otros países		Comentarios/Observaciones
		1903	1904	1903	1904	
Alcohol	Galones	—	—	—	—	Los envíos que figuran bajo el encabezamiento «Estados Unidos» procedían de Cuba e incluían 39.302 galones que salieron de nuevo en dirección a otros puertos.
Bolsas	Tm.	—	46	—	8½	Estas cifras incluyen las bolsas en las que vienen los artículos importados. La importación real de «bolsas vacías» fue de 40 toneladas procedentes de Reino Unido y 1 tonelada de Alemania.
Judías y guisantes	Tm.	—	—	—	—	
Cerveza	Galones	—	—	—	—	
Salvado y pienso	Tm.	—	288	—	—	
Galletas	Tm.	—	—	—	—	Es un buen negocio en manos británicas.
Mantequilla	Tm.	—	—	—	—	Alemania ha vuelto a recuperar su puesto en este comercio.
Cacao	Tm.	—	—	—	1½	
Café	Tm.	—	—	87	86¼	Alemania está trabajando menos este artículo que antes y el Reino Unido va ganando puestos, e incluso Brasil ha enviado menos que Alemania.
Cemento	Tm.	—	—	—	—	Bélgica sigue liderando este comercio; la demanda continúa en aumento y valdría la pena que los exportadores británicos se fijaran más en este artículo.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—RELACION DE LOS PRINCIPALES ARTICULOS IMPORTADOS EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1903 Y 1904 *(continuación)*

Artículos	Argentina		Otros países		Comentarios/Observaciones
	1903	1904	1903	1904	
Carbón ..... Tm.	—	—	—	—	El comercio del carbón se encuentra totalmente en manos británicas.
Cobre ..... Tm.	—	—	—	—	
Velas ..... Tm.	—	—	—	—	Un monopolio británico.
Algodón a granel ..... Tm.	—	—	—	—	
Algodón hilado ..... Tm.	—	—	—	—	
Algodón tejidos ..... Tm.	—	—	—	—	
Cartón ..... Tm.	—	—	—	—	Las cifras incluyen el empaquetado de la mercancía importada.
Abonos químicos ..... Tm.	—	—	—	—	Un negocio que sigue creciendo; se encuentra en manos británicas.
Queso ..... Tm.	—	—	—	—	
Loza ..... Tm.	—	—	—	—	
Lino y tejidos de yuste ..... Tm.	—	1¼	—	—	
Muebles ..... Tm.	—	—	—	—	Un negocio que va en aumento, habiendo mayor demanda de los tipos más ligeros de muebles.
Harina ..... Tm.	74	157	71	—	Los exportadores británicos han recuperado un mercado que se les había ido de las manos.
Frutos secos ..... Tm.	—	—	—	—	
Cristal ..... Tm.	—	—	—	—	Las cifras correspondientes a 1903 no incluyen cristalerías de mesa; sin embargo es un negocio creciente en el que los exportadores británicos podrían trabajar más, puesto que han perdido terreno desde 1901.
Pegamento ..... Tm.	—	—	—	—	
Pieles curtidas ..... Tm.	—	—	—	—	
Sombreros de paja ..... Tm.	—	—	—	—	
Sombreros en general ..... Número	—	—	—	—	Los fabricantes italianos controlan las tres cuartas partes de todo este comercio.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—RELACION DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ, TENERIFE, DURANTE LOS AÑOS 1903 Y 1904 *(continuación)*

Artículos		Argentina		Otros países		Comentarios/Observaciones
		1903	1904	1903	1904	
Hierro y artículos de acero	Tm.	—	—	—	—	Los envíos procedentes de Bélgica incluyen materiales para la construcción del tranvía eléctrico de Tenerife, que está a cargo de los belgas.
Manteca	Tm.	—	—	—	—	La demanda sigue en aumento.
Lámparas	Tm.	—	—	—	—	
Agua mineral	Galones	—	—	—	—	
Maquinaria	Tm.	—	—	—	—	
Maíz	Tm.	3.427	1.810	742	—	
Cerillas	Tm.	—	—	—	—	Los fabricantes británicos no compiten en este comercio, aunque valdría la pena que lo tomasen en consideración.
Aceites	Tm.	—	—	—	—	
Aceite de oliva	Tm.	—	—	—	—	
Petróleo	Tm.	—	—	—	—	Sólo tres cuartos de lo importado se usa en el consumo doméstico. El resto se dirige principalmente a la costa occidental africana.
Perfumería	Tm.	—	—	—	—	El Reino Unido se hizo con buena parte del comercio francés durante 1904.
Papel	Tm.	—	—	—	—	
Alimentos de conserva	Tm.	—	—	10	—	
Ron y ginebra	Galones	—	—	—	—	
Cuerda	Tm.	—	—	—	—	España se hizo con el comercio belga el año pasado.
Arroz	Tm.	—	—	1	—	Un negocio creciente que está en manos de los exportadores británicos y nacionales.
Bebidas alcohólicas	Tm.	—	—	—	—	Se incluyen licores, tales como whisky, principalmente procedente de Gran Bretaña; coñac (de España y Francia); absenta y vermut.
Azúcar	Tm.	—	—	—	—	Hace cuatro años las exportaciones de azúcar sumaban solamente 115 Tm. Gran parte de los terrenos que antes se dedicaban al cultivo de caña de azúcar se dedica ahora al cultivo del plátano. El azúcar que más se importa es el de remolacha.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—RELACION DE LOS PRINCIPALES ARTICULOS IMPORTADOS EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1903 Y 1904 *(continuación)*

Artículos	Argentina		Otros países		Comentarios/Observaciones
	1903	1904	1903	1904	
Pescado seco, etc. ..... Tm.	—	—	—	2	
Especias ..... Tm.	—	—	—	—	Pimienta, canela, clavos, etc.
Azufre ..... Tm.	—	—	—	—	
Almidón ..... Tm.	—	—	—	—	Los fabricantes británicos siguen descuidando este mercado, el negocio ha pasado de manos alemanas a belgas.
Jabón ..... Tm.	—	—	—	—	Nadie ha intentado abordar este monopolio británico.
Artículos de seda ..... Tm.	—	—	—	2½	Las importaciones procedentes de «otros países» consistieron en embarques desde la India enviados vía Gibraltar.
Serrín y turba ..... Tm.	—	—	480	521	A partir del desarrollo del comercio de la fruta se han necesitado grandes cantidades de serrín y turba para el empaquetado.
Té ..... Tm.	—	—	—	—	
Hojas de tabaco ..... Tm.	—	—	1¾	3½	El Reino Unido está realizando un negocio creciente con tabaco americano. Las importaciones que aparecen señaladas como procedentes de los Estados Unidos vinieron de Cuba.
Tabaco manufacturado ..... Tm.	—	—	—	—	Las cifras correspondientes a los Estados Unidos en su mayor parte incluyen puros habanos.
Hilo ..... Tm.	—	—	—	—	
Madera ..... Tm.	—	—	5.480	8.289	
Juguetes ..... Tm.	—	—	—	—	
Pinturas ..... Tm.	—	—	—	—	
Vinagre ..... Tm.	—	—	—	—	
Lanas ..... Tm.	—	—	—	—	El comercio aumentó en 1904 y este aumento le correspondió a España, Alemania y Francia; pero el Reino Unido sigue controlando la mitad del negocio.
Trigo ..... Tm.	—	579	—	—	El comercio habitual.
Vino ..... Galones	—	—	—	—	Los envíos encabezados por «Estados Unidos» procedieron de Cuba.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO B.—EXPORTACIONES DESDE SANTA CRUZ, TENERIFE, DURANTE EL AÑO 1904

Artículos	Cantidades												
	España	Reino Unido	Alemania	Bélgica	Francia	Italia	Congo	Cuba	Venezuela	Gibraltar	Puerto Rico	Marruecos	Otros Países
Cebollas .....Tm. ..	—	25	—	—	73	—	2	250	105	—	—	—	—
Papas .....Tm. ..	1	2.500	50	—	16	—	30	105	70	—	20	—	—
Tomates .....Tm. ..	50	7.800	250	85	35	5	—	—	—	5	—	—	—
Plátanos .....Tm. ..	110	10.600	200	75	205	30	—	—	—	120	—	—	—
Almendras ...Tm. ..	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Naranjas .....Tm. ..	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comino .....Tm. ..	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Mejorana ....Tm. ..	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—
Vino .....Galones.	22	3.500	8.444	—	120	—	360	3.276	3.466	—	—	—	—
Cochinilla ....Tm. ..	—	4 3/4	—	—	33 ½	—	—	—	—	—	—	—	—
Posos de vino .Tm. ..	1 1/4	—	—	—	6 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—
Madera .....Tm. ..	8 ½	—	—	—	—	—	12 1/4	—	—	—	—	—	2 ½
Pieles sin curtir Tm. ..	45	1	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—
Huesos .....Tm. ..	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bebidas alcohólicas ....Galones.	2	—	93	—	—	—	—	—	—	698	—	16.274	390

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO C.—CUADRO DE PLATANOS, TOMATES Y PAPAS EN PORTAS DESDE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE LOS AÑOS 1903-1904

Artículos		1903		1904	
		Cantidad	Valor (F)	Cantidad	Valor (F)
Plátanos	Cajones	17.258	375.851	2.048.111	384.285
Tomates	Bultos	9.555	182.000	682.322	236.350
Papas	Cajas	9.025	30.886	233.711	41.200

ANEXO D.—CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE, DURANTE EÑ AÑO 1904

	Veleros		Vapores		Total	
Nacionalidad	Número	Toneladas	Número	Toneladas	Número	Toneladas
Británica	1	229	996	1.809.412	997	1.809.641
Española	1.147	143.538	402	283.730	1.549	427.268
Alemana	—	—	292	709.633	292	709.633
Francesa	—	—	172	261.380	172	261.380
Italiana	2	1.324	76	172.784	78	174.108
Belga	—	—	36	97.940	36	97.940
Noruega	1	349	28	26.091	29	26.440
Rusa	—	—	14	8.756	14	8.756
Austro-Húngara	1	743	5	7.688	6	8.431
Danesa	—	—	6	6.442	6	6.442
Liberia	3	181	—	—	3	181
Uruguaya	3	2.359	—	—	3	2.359
U.S.A.	3	2.097	1	266	4	2.363
Argentina	—	—	2	4.554	2	4.554
Portuguesa	2	305	—	—	2	305
Brasileña	—	—	1	291	1	291
Congo	—	—	1	110	1	110
Holandesa	—	—	2	156	2	156
Sueca	—	—	2	2.285	2	2.285
Total	1.163	151.125	2.036	3.391.518	3.199	3.542.643
Total 1903 ...	1.111	140.081	1.857	2.932.061	2.968	3.072.142
Total 1902 ...	1.127	147.750	1.714	2.746.547	2.841	2.894.297

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

LAS PALMAS

El vicecónsul Swanston informa de lo siguiente:

Durante el año 1904 no ha habido ningún aumento ni disminución notable en el comercio de la isla de Gran Canaria.

EXPORTACIONES

Las exportaciones de frutas y verduras siguen aumentando. En el Anexo B se reflejan las grandes cantidades que se han enviado a Londres y a Liverpool. Las cifras proceden de los despachos de aduana a la entrada de la mercancía en el Reino Unido.

Actualmente se exportan grandes cantidades de plátanos y tomates a Hamburgo, Marsella, El Havre y Génova.

El año pasado fue muy rentable tanto para los agricultores como para los cultivadores de fruta en toda la isla, ya que ha habido más lluvias que en años anteriores y las cosechas de tomates han sido extraordinariamente buenas.

IMPORTACIONES

Las importaciones de abonos químicos siguen aumentando y proceden casi exclusivamente del Reino Unido.

La gran cantidad de madera cortada que se usa para el empaquetado de la fruta y verdura que se exporta se está trayendo de Noruega y Suecia a bordo de vapores y veleros noruegos.

Por lo general los vapores que se ocupan del negocio del transporte de fruta al Reino Unido han tenido dificultad en conseguir fletes de ida provechosos.

Una compañía noruega ha establecido una línea de vapores fruteros entre Londres y las islas a la vez que traen pedidos de embalajes de madera y cajones de Noruega para el empaquetado.

Durante el año pasado ha habido una creciente demanda de los siguientes artículos británicos: paños de Yorkshire, botas y zapatos de Northampton y Londres, así como también encajes baratos de Notthingham, y poca demanda de las líneas de calidad.

Las lonas de Manchester de colores blanco y caqui se están vendiendo bien, igual que los artículos de hilo, camisas de caballero, cuellos, etc., y calcetería.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

El cuadro del tráfico marítimo que se adjunta muestra un aumento de 229 barcos de vapor entrados a puerto para repostar carbón y provisiones en relación a 1903.

Por nacionalidades, el aumento ha sido de 115 barcos británicos, 51 españoles, 29 alemanes, 13 noruegos, 12 italianos y 9 holandeses, con un tonelaje total de 613.308 toneladas.

CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO TOTAL EN EL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE EL AÑO 1904

	Vapor		Vela		Total	
Nacionalidad	Número	Toneladas	Número	Toneladas	Número	Toneladas
Británica	1.481		4		1.485	
Española	490		1.516		2.006	
Alemana	269		—		269	
Francesa	96		—		96	
Italiana	67		—		67	
Noruega	42		7		49	
Rusa	26		—		26	
Austro-Húngara .	22		—		22	
Holandesa	22		1		23	
Danesa	15		—		15	
Sueca	14		—		14	
U.S.A.	11		6		17	
Brasileña	8		—		8	
Uruguaya	3		—		3	
Belga	2		—		2	
Peruana	1		—		1	
Total	2.569	4.604.655	1.534	70.151	4.103	4.674.806
Total 1903 ...	2.340	3.991.347	1.508	94.519	3.843	4.085.866

Una de las principales empresas carboneras británicas ha instalado un depósito en el Puerto de la Luz, donde actualmente se hallan establecidas cinco empresas importantes. Todo el negocio del carbón del puerto sigue estando en manos de empresas británicas.

Las comunicaciones entre Las Palmas y el Puerto de la Luz siguen realizándose por el tranvía a vapor, con un servicio muy irregular y totalmente ineficaz y, aunque se ha otorgado una concesión para la construcción de un tranvía eléctrico entre la ciudad y el puerto (3,5 millas), no hay señales de que haya comenzado el trabajo.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Lentamente se va terminando la construcción de una carretera que irá desde el puerto al norte de la isla, enlazando con la carretera de Arucas. Cuando se haya terminado, esta carretera conducirá más directamente el transporte del grueso de la fruta producida en el norte de la isla hasta el puerto para su embarque, aliviando considerablemente el tráfico pesado que soporta la carretera entre Las Palmas y el Puerto de la Luz.

Los visitantes a la isla en busca de salud y ocio han sido muy numerosos, y tanto los hoteles de Las Palmas como los de la región del Monte han estado totalmente llenos durante los meses de invierno.

Se han hecho muy conocidas las comodidades que ofrecen las navieras (tanto alemanas como británicas) cuyos barcos de vapor arriban aquí; todos los años traen un mayor número de visitantes que vienen a disfrutar del excelente clima de invierno.

Se ha notado de forma especial el gran número de turistas alemanes que visitan la isla.

Las cifras del Anexo A, «cuadro de las importaciones», están tomadas de la única fuente disponible, que son las listas copiadas por las autoridades aduaneras a partir de los manifiestos de embarque, pues la compañía que tiene arrendada la aduana no ha publicado ningún tipo de cifras o estadísticas.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—RELACION DE LAS IMPORTACIONES AL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE LOS AÑOS 1903 Y 1904

Artículos		Reino Unido		Alemania		Francia		España		Italia	
		1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904
Judías, maíz y garbanzos ..	Tm.	45	2.099	—	—	—	—	—	8½	—	2¼
Cerveza	Galones	11.924	5.911	15.487	22.531	52	33	547	1.079	—	—
Galletas y dulces	Tm.	201	232½	31	12½	2	1/10	5	18½	5	¼
Velas	Tm.	228	268	½	¼	20	¼	¼	—	—	—
Cemento	Tm.	911	510	335	442	190	351	226	90	40	—
Carbón	Tm.	331.667	277.331	—	—	—	—	33	12	—	—
Alquitrán	Tm.	4	10	2½	3	—	—	—	—	—	—
Café	Tm.	15	81	31	74	—	—	—	½	—	—
Algodón y tejidos	Tm.	408	311	39	39	7¾	7½	73	244	27	23
Loza	Tm.	23	43	66	22	10	2½	31	11	—	1½
Cuberterías	Tm.	1 1/10	3	1 1/10	2¼	½	¼	½	—	—	—
Medicinas	Tm.	50	29	39	13	10	3½	30	44	—	1½
Pescado (seco)	Tm.	10	7	9	6	9	1	36	69	—	—
Harina	Tm.	1.694	2.687	—	—	42	53	31	3½	—	—
Muebles	Tm.	14	55	38	59	2¾	1¼	37	487	4½	7
Cristal	Tm.	5	4	23	9	5	6	10	9	—	½
Cristalerías	Tm.	45	55	66	132	14	4	41	49	4	5
Ferretería	Tm.	149	187	56	81	3½	2	34	68	—	4
Sombreros	Tm.	3 1/10	2¼	1½	¼	1½	1	1	2	3	7
Hierro	Tm.	382	1.243	83	93	¼	1	113	19	—	1½
Manteca	Tm.	104	154	12	8	2½	1¼	7	21	1½	3¼
Cuero	Tm.	7	3	2	2¼	5	4¾	59	128	5	—
Maquinaria	Tm.	107	288	3	9	1	½	8	32	—	10
Abonos (químicos y guano)	Tm.	7.246	8.789	280	238	2	30½	60	139	—	6
Fósforos	Tm.	3/4	¼	1¾	—	—	—	—	—	25	30
Metales	Tm.	105	28	10	13	8	1	10	6	2	3

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—RELACION DE LAS IMPORTACIONES AL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE LOS AÑOS 1903 Y 1904 *(continuación)*

Artículos		Reino Unido		Alemania		Francia		España		Italia	
		1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904
Claves	Tm.	128	167	16	55	3	2¼	10½	2	1	17¼
Aceite oliva	Tm.	22	½	—	8	¼	—	205	298	3	½
Otros aceites	Tm.	41	51½	7	38	1½	—	¾	1	—	1½
Pinturas	Tm.	42	17	7½	5	1¼	¼	2½	4½	2	1
Papel	Tm.	348	433	210	160	13	3¼	20	45	15	1½
Guisantes	Tm.	47½	87¼	1	1	100	142	30¼	32½	2½	2½
Petróleo	Tm.	—	1½	—	¾	—	—	8½	—	—	—
Porcelana	Tm.	1/10	4 1/8	9	8¼	2½	½	—	—	¼	—
Provisiones	Tm.	61	15	12½	12	35	39	59	20	6¾	17
Arroz	Tm.	368	507	9	3¼	—	—	75	58	12	17
Cuerdas	Tm.	84	74	15	38½	8½	2½	17	3	22	9
Ron	Galones	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Perfumes	Tm.	2½	5¾	1	3	2	¼	1½	8	¼	—
Seda	Tm.	2½	3¼	2	1¼	1¼	¾	½	1 1/10	½	—
Jabón	Tm.	544	804	3	—	¼	½	4	1 1/10	—	—
Bebidas alcohólicas	Galones	6.366	3.208	26.442	18.761	496	261	2.079	2.986	—	46
Almidón	Tm.	4¼	¾	6¼	5	—	—	—	—	—	—
Acero	Tm.	30	31	3	8	1¼	1	½	—	—	—
Paja y forraje	Tm.	321	1.171	30	—	2.538	3.082	842	1.202	—	—
Azúcar	Tm.	156	394	141	70	¼	¼	—	—	—	—
Azufre	Tm.	2	86	2	¼	43	32½	—	61	93	168
Hilo	Tm.	103	70½	22	7	2	1½	19	6¼	9	17
Estaño/lata	Tm.	24	50	7½	8	¼	¼	2¼	4	2¼	1
Madera	Tm.	512	615	114	123	—	—	111	180	—	—
Tabaco	Tm.	107	123	79	61	—	—	—	—	—	—
Turba	Tm.	894	1.085	512	300	—	—	84	4	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—RELACION DE LAS IMPORTACIONES AL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE LOS AÑOS 1903 Y 1904 *(continuación)*

Artículos		Reino Unido		Alemania		Francia		España		Italia	
		1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904
Pinturas	Tm.	4¼	6	1¼	1 3/4	¼	1	1½	3/4	—	—
Trigo	Tm.	422	322	—	—	—	—	—	—	—	—
Mimbres	Tm.	—	1½	3/4	—	—	7	—	—	1/10	—
Vino	Galones	2.640	3.663	102	116	4.716	2.971	134.743	123.671	2.566	2.676
Lanas	Tm.	35½	35	16	12	12	4½	25	10½	2	4
Zinc	Tm.	11	8	3	6½	1	—	½	½	—	—

Artículos		Estados Unidos		Bélgica		Marruecos		Argentina		Escandinavia	
		1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904
Judías, maíz y garbanzos	Tm.	—	—	14½	—	1.924	1.846	5.974	11.286	—	—
Cerveza	Galones	—	399	242	—	—	—	—	—	—	—
Galletas y dulces	Tm.	—	—	¼	1/10	—	—	—	—	—	—
Velas	Tm.	—	—	¼	3/4	—	—	—	—	—	—
Cemento	Tm.	—	—	1.894	1.105	—	—	—	—	—	—
Carbón	Tm.	—	—	—	170	—	—	—	—	—	—
Alquitrán	Tm.	3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Café	Tm.	—	2¼	7	1¼	—	—	—	—	—	—
Algodón y tejidos	Tm.	21	36	12	16	—	½	—	—	—	—
Loza	Tm.	—	—	37	34	—	—	—	—	—	—
Cubiertas	Tm.	—	—	1/10	1	—	—	—	—	—	—
Medicinas	Tm.	1½	½	13	8½	2¼	3¼	—	—	—	—
Pescado (seco)	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Harina	Tm.	—	—	1	12	—	—	—	432	—	—
Muebles	Tm.	15	45	—	7½	—	—	2	—	—	—
Cristal	Tm.	—	—	18	14	—	—	—	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—RELACION DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ, TENERIFE, DURANTE LOS AÑOS 1903 Y 1904 *(continuación)*

Artículos	Estados Unidos		Bélgica		Marruecos		Argentina		Escandinavia	
	1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904
Cristalerías ..... Tm.	5	1½	34½	34	—	—	—	—	—	—
Ferretería ..... Tm.	—	7¼	28	12	—	—	1	—	—	—
Sombreros ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hierro ..... Tm.	—	1	160	219	—	—	—	—	—	—
Manteca ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cuero ..... Tm.	—	—	½	1/10	—	½	11	—	—	—
Maquinaria ..... Tm.	—	3½	115	24	—	—	—	—	—	—
Abonos (químicos y guano) Tm.	—	158	—	1/8	—	5	—	—	—	—
Fósforos ..... Tm.	—	—	33	7	—	—	—	—	—	—
Metales ..... Tm.	—	—	14	3	—	—	—	—	—	—
Claves ..... Tm.	69½	¼	—	128	—	—	—	—	—	—
Aceite oliva ..... Tm.	55	—	—	—	¼	—	—	—	—	—
Otros aceites ..... Tm.	—	¼	2¼	4¼	—	—	—	—	—	—
Pinturas ..... Tm.	—	—	5¼	—	—	—	—	—	—	—
Papel ..... Tm.	—	—	39	23	—	—	—	—	—	—
Guisantes ..... Tm.	—	—	—	—	610	412	10	—	—	—
Petróleo ..... Tm.	1.971	1.171	—	—	—	—	—	—	—	—
Porcelana ..... Tm.	—	—	—	3/4	—	—	—	—	—	—
Provisiones ..... Tm.	—	2	½	12	9	3	—	—	—	—
Arroz ..... Tm.	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
Cuerdas ..... Tm.	—	—	21	19	—	—	—	—	—	—
Ron ..... Galones	—	—	—	—	—	233	—	—	—	—
Perfumes ..... Tm.	7	12½	1	¼	—	—	—	—	—	—
Seda ..... Tm.	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jabón ..... Tm.	—	—	¼	—	—	—	—	—	—	—
Bebidas alcohólicas ..... Galones	—	—	—	77	—	—	—	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—RELACION DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ, TENERIFE, DURANTE LOS AÑOS 1903 Y 1904 *(continuación)*

Artículos	Estados Unidos		Bélgica		Marruecos		Argentina		Escandinavia	
	1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904
Almidón ..... Tm.	—	—	24	40½	—	—	—	—	—	—
Acero ..... Tm.	—	—	11	26	—	—	—	—	—	—
Paja y forraje ..... Tm.	—	—	133	62	37	7½	664	1.200	—	—
Azúcar ..... Tm.	—	—	—	—	—	½	—	—	—	—
Azufre ..... Tm.	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
Hilo ..... Tm.	—	—	½	¼	—	—	1	—	—	¼
Estaño/lata ..... Tm.	—	1¼	½	2½	—	—	—	—	—	—
Madera ..... Tm.	1.213	1.187	—	—	—	—	—	—	8.010	9.187¼
Tabaco ..... Tm.	162¼	161½	—	¼	—	½	—	—	—	—
Turba ..... Tm.	34	1 3/4	253	10¼	—	—	—	—	41¼	537
Pinturas ..... Tm.	—	—	—	—	1½	—	—	—	—	—
Trigo ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	285	657	—	—
Mimbres ..... Tm.	—	—	½	1¼	—	—	—	—	—	—
Vino ..... Galones	—	—	217	—	—	—	—	—	—	—
Lanas ..... Tm.	—	—	4½	1 3/4	½	1/10	—	—	—	—
Zinc ..... Tm.	—	—	6½	6 1/10	—	—	—	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—RELACION DE LAS IMPORTACIONES AL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE LOS AÑOS 1903 Y 1904 *(continuación)*

Artículos		Cuba		Portugal		Fernando Poo	Brasil	Austria-Hungría	Observaciones
		1903	1904	1903	1904	1903	1903	1904	
Judías, maíz y garbanzos ..	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	Judías de Marruecos. El grueso del maíz viene de Argentina.
Cerveza	Galones	—	—	—	—	—	—	—	Cerveza, la mayor parte es alemana ligera.
Galletas	Tm.		3	—	—	—	—	—	
Velas	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Cemento	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Carbón	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Alquitrán	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Café	Tm.	1 1/4	1¼	—	—	½	3	—	
Algodón y tejidos	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	Algodón y tejidos, en aumento desde España.
Loza	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	Loza, la variedad más barata de Alemania.
Cuberterías	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Medicinas	Tm.	1/10	¼	½	—	—	—	—	
Pescado (seco)	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	Pescado con mucha sal y curado aquí.
Harina	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Muebles	Tm.	—	2½	—	2	—	—	—	
Cristal	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Cristalerías	Tm.	—	—	¼	—	—	—	5½	En cristalería las variedades más baratas proceden de Alemania.
Ferretería	Tm.	—	—	1	—	—	—	—	
Sombreros	Tm.	—	—	1/10	—	—	—	—	
Hierro	Tm.	—	—	—	—	—	—	4	

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—RELACION DE LAS IMPORTACIONES AL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE LOS AÑOS 1903 Y 1904 *(continuación)*

Artículos		Cuba		Portugal		Fernando Poo	Brasil	Austria-Hungría	Observaciones
		1903	1904	1903	1904	1903	1903	1904	
Manteca	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Cuero	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Maquinaria	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Abonos (químicos y guano)	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Fósforos	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Metales	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Clavos	Tm.	—	—	—	—	—	—	1¼	
Aceite oliva	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Otros aceites	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Pinturas	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Papel	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	Papel, la mayor parte se usa para el empaquetado de plátanos y tomates.
Guisantes	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Petróleo	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	Mucho petróleo se reembarca a la costa occidental de Africa.
Porcelana	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Provisiones	Tm.	¼	—	—	—	—	—	3¼	
Arroz	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Cuerdas	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Ron	Galones	389.636	245.735	—	—	—	—	—	
Perfumes	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	Muchos perfumes sobre todo agua de Florida, se vuelven a embarcar.
Seda	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—RELACION DE LAS IMPORTACIONES AL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE LOS AÑOS 1903 Y 1904 *(continuación)*

Artículos		Cuba		Portugal		Fernando Poo	Brasil	Austria-Hungría	Observaciones
		1903	1904	1903	1904	1903	1903	1904	
Jabón	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Bebidas alcohólicas	Galones	12.156	7.506	—	—	—	—	145	Muchas bebidas alcohólicas se reembarcan a la costa occidental africana.
Almidón	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Acero	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Paja y forraje	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	Paja, la mayor parte de de Calais, para embalar plátanos.
Azúcar	Tm.	71	58	—	—	—	—	—	
Azulre	Tm.	—	—	—	—	—	—	15¼	
Hilo	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Estaño/lata	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Madera	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Tabaco	Tm.	13	11½	—	—	—	—	—	
Turba	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	Turba en polvo para el empaquetado de tomates.
Pinturas	Tm.	1/10	—	—	—	—	—	—	
Trigo	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Mimbres	Tm.	—	—	22	5	—	—	—	Mimbres, muebles de Madeira.
Vino	Galones	—	—	596	608	—	—	2.197	
Lanas	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Zinc	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO B.—ESTADISTICAS DE FRUTAS Y VERDURAS EXPORTADAS DURANTE 1904

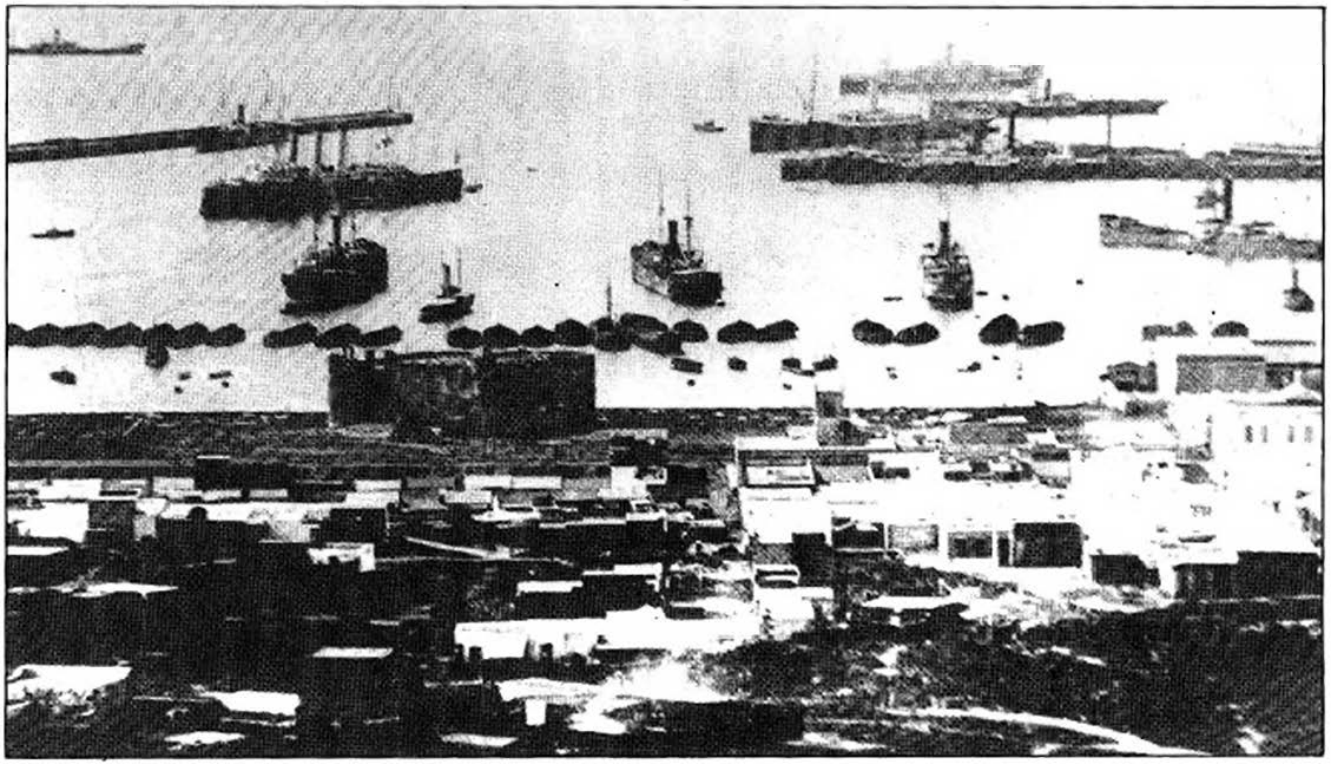
DE LAS PALMAS A LONDRES

Mes	Número de bultos					
	Plátanos	Tomates	Papas	Naranjas	Varios	Total
Enero	30.852	10.204	—	—	276	41.332
Febrero	30.999	8.818	545	—	262	40.624
Marzo	56.942	14.626	7.924	—	224	79.716
Abril	50.573	14.972	11.115	—	95	76.755
Mayo	70.056	33.806	40.878	—	286	145.026
Junio	68.302	9.616	5.949	—	129	83.996
Julio	53.920	109	—	—	27	54.056
Agosto	54.769	—	—	—	53	54.822
Septiembre	47.596	109	—	—	8	47.713
Octubre	40.478	4.000	—	16	34	44.528
Noviembre	39.457	15.748	—	641	—	55.846
Diciembre	47.524	20.350	—	962	1.016	69.852
Total	591.468	132.358	66.411	1.619	2.410	794.266

DE LAS PALMAS A LIVERPOOL

Mes	Número de bultos					
	Plátanos	Tomates	Papas	Naranjas	Varios	Total
Enero	24.450	7.791	—	—	19	32.260
Febrero	37.266	5.252	419	—	47	42.984
Marzo	58.711	18.392	2.571	—	21	79.695
Abril	54.081	25.389	9.187	—	71	88.728
Mayo	74.620	37.877	34.427	—	95	147.019
Junio	98.709	9.977	4.685	2.137	15	115.523
Julio	88.595	988	526	—	64	90.173
Agosto	119.239	—	1	—	63	119.303
Septiembre	70.478	270	—	—	16	70.764
Octubre	81.663	7.126	—	84	51	88.924
Noviembre	85.331	31.399	—	600	25	117.355
Diciembre	42.509	19.146	10	233	499	62.397
Total	835.652	163.607	51.826	3.054	986	1.055.125

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003



Vista general de la bahía de La Luz a principios del siglo XX.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2011

INFORME SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1905

SUMARIO

Introducción.—Importaciones.—Exportaciones: Plátanos. Tomates y papas. Calados. Tabaco.—Tráfico marítimo.—Emigración.—Cambio.—Cuadro de las principales exportaciones.—Cuadro de las importaciones, con comentarios breves.—Cuadro del tráfico marítimo.—Informe sobre el comercio de Las Palmas.

INTRODUCCION

La notable mejora experimentada por el comercio de estas islas en 1904 no se mantuvo en 1905, a excepción de Gran Canaria, ya que en esta isla el comercio ha seguido aumentando como se indica en el informe adjunto del vicecónsul Swanston. En el informe del año pasado se expresaban ciertas reservas acerca de que continuara la próspera situación que se estaba viviendo, y este pronóstico se ha cumplido en cierta medida: el dinero es menos abundante y el consumo de artículos de lujo ha disminuido. Las importaciones presentan un descenso, pero al no haber estadísticas oficiales es imposible determinar con exactitud la contracción real del comercio. Aun así, en un mercado tan limitado como éste, cualquier reducción se deja sentir fácilmente.

Varios son los factores que han contribuido a la caída de la prosperi-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

dad alcanzada en 1904, de los que el primero y más importante ha sido la bajada del precio de los plátanos en el Reino Unido. Durante los primeros meses del año los agricultores no sintieron mucho este descenso en los precios, debido a la intensa competencia entre los exportadores. Se obtenían precios muy por encima del valor real del mercado y los agricultores siguieron en una situación cómoda hasta mayo, en que una de las empresas de comercio más importantes introdujo un nuevo sistema de recibir y de comprar la fruta. Nos referiremos a este cambio en el párrafo encabezado por «Plátanos», pero adelantamos que los precios pagados por la fruta se hicieron depender de los que rigiesen en los mercados británicos, y al caer éstos, los agricultores sufrieron proporcionalmente esta bajada. La segunda causa que ha contribuido a la disminución del volumen de negocio ha sido la caída del cambio; puede observarse en el cuadro adjunto (Anexo B) que el índice medio del agio en oro en 1904 fue del 37,72 por 100. En 1905 la cifra más alta que se alcanzó fue de 34,45 por 100 teniendo en cuenta que ésta fue la cotización de los primeros días del año, el 2 de enero, y que fue una cifra inferior a la más baja del año precedente. La cotización del 29 de diciembre, 26,40 por 100, fue la más baja de 1905. El índice medio del año está en 30,94 por 100, o lo que es lo mismo, un 6,78 por 100 menos que el de 1904. El efecto del mayor valor de la peseta se hizo sentir principalmente en el comercio de la fruta. Los salarios se perciben en moneda local, pero el precio pagado por la fruta durante la mayor parte del año, como ya se ha señalado, se calculaba sobre la base del valor de la libra esterlina en los mercados británicos. El resultado ha sido que muchos cultivadores se encuentren en una difícil situación, y de seguir la caída del cambio, es muy posible que se produzca una crisis. Durante los últimos cinco años, desde la introducción del plátano jamaicano en el Reino Unido y la consiguiente escalada en el consumo de la fruta, se han destinado cada vez más tierras al cultivo del plátano y cada vez menos al de la caña de azúcar y de otros productos. Por eso las esperanzas de los agricultores dependen a menudo exclusivamente de una única fuente de ingresos, y si ésta les falla se encontrarán en mala situación. Muchos de ellos han invertido gran cantidad de dinero en regadíos y aún no han podido recoger los beneficios de lo que en circunstancias normales hubiera sido una inversión rentable. Es cierto que los importadores se beneficiaron con la caída del cambio y, si no hubiera habido otras influencias perturbadoras, la bajada del precio de las mercancías importadas en moneda local habría dado lugar a un aumento del negocio en general; sin embargo, la gente ha tenido que ahorrar, no sólo debido a las difi-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

cultades del comercio de la fruta, sino también por la causa que referiremos a continuación y que ha tenido una gran influencia en este reducido mercado.

En el año 1901 las rentas de los puertos francos, después de varias vicisitudes, se adjudicaron en arriendo a una sociedad compuesta, de una parte, por los principales comerciantes, y de otra, por los comerciantes más pequeños, intermediarios, agricultores y otros residentes en las islas. Se obtuvieron grandes ganancias y el dinero se gastó en el acto. Pero el gobierno español ha rescindido el arriendo de estas rentas, alegando que los arrendatarios han incurrido en incumplimiento de contrato, por lo que ahora hay un proceso judicial en España. El resultado inmediato de la rescisión ha sido que muchos residentes se han visto privados de una gran parte de sus ingresos y no han podido gastar dinero con la misma facilidad con que lo hacían antes.

De lo expuesto cabe deducir que los comerciantes han tenido que enfrentarse a circunstancias algo adversas y aún lo habrían pasado peor si no hubiera habido una afluencia creciente de visitantes a las islas. No cabe duda que los habitantes de aquí disponen de un factor que propicia continuamente su prosperidad y éste es el clima de sus islas. Cada año aumenta el número de visitantes, los hoteles han hecho un buen negocio, y el desarrollo del comercio de encajes es un ejemplo del beneficio que para estas islas ha supuesto el turismo que viene en busca de salud y ocio.

IMPORTACIONES

Se adjuntan (Anexo A) estadísticas de las importaciones realizadas durante el año 1905. Este cuadro ha sido elaborado principalmente a partir de copias de los manifiestos de embarque, pues las autoridades aduaneras no publican estadísticas oficiales. Estas relaciones requieren pocos comentarios, siendo el rasgo más destacado el gran aumento del comercio de tejidos de algodón en el que Manchester se ha encontrado con una fuerte competencia de Barcelona, con envíos desde este último puerto en 1905 muy superiores a los del Reino Unido del año anterior. Sin embargo, el Reino Unido sigue en cabeza en la exportación a estas islas al igual que en la mayoría de los productos.

Carbón.—El carbón importado en estas islas durante 1905 se elevó a cerca de 488.000 toneladas, presentando un descenso de aproximadamente 20.000 toneladas en relación al año 1904. Los precios en 1905 os-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

cilaron de 1 libra 3 chelines 6 peniques a 1 libra 4 chelines 6 peniques con contrato y 1 libra 6 chelines 6 peniques sin contrato. Los fletes fluctuaron entre los 5 chelines 3 peniques y los 7 chelines 9 peniques. Los precios actuales van de 1 libra 4 chelines 6 peniques con contrato y 1 libra 5 chelines 6 peniques sin contrato. Los fletes, hasta ahora, parece que están algo más altos, entre 6 chelines 9 peniques y 7 chelines 3 peniques.

EXPORTACIONES

En el Anexo C se encuentra un cuadro de los envíos de plátanos, tomates y papas efectuados desde estas islas durante el año 1905 y los dos anteriores. Puede observarse que estas exportaciones siguen en aumento.

Plátanos.—Ya nos hemos referido al hecho de que en los primeros meses del año y debido a la intensa competencia entre los exportadores, los agricultores obtuvieron precios muy superiores al precio real de mercado en el Reino Unido. Pero en mayo una de las mayores empresas en el negocio de la fruta introdujo un nuevo sistema de recepción y compra.

Contrariamente a las previsiones, el plátano de las Indias Occidentales parece haber depreciado los racimos de mayor tamaño. Siempre se había creído (con toda la razón) que los racimos canarios más pequeños se resentirían por la importación de la fruta de las Indias Occidentales, y por esta razón siempre se había aconsejado a los agricultores que pusieran el mayor empeño al cultivar para poder producir un mayor porcentaje de racimos más grandes. La inesperada depreciación de los racimos mayores ha obligado a reorganizar todo el sistema de adquisición de plátanos en estas islas. El método utilizado hasta ahora había sido el de pagar los racimos según el número de «manos» que comprende. (Por «mano» se entiende cada grupo de frutos, y cada «mano» normalmente tiene de 10 a 15 «dedos» o vainas). Ante los resultados se diría que este sistema ha sido totalmente equivocado, pero hay que recordar que en los llamados «viejos tiempos» el margen de beneficios era mucho mayor que el actual y los exportadores podían cosechar buenas ganancias a pesar del sistema. Los racimos de plátanos difieren extraordinariamente entre sí, no sólo en el tamaño, sino también en cuanto a su desarrollo, por lo que dos racimos, aunque contengan exactamente el mismo número de manos, no han de representar necesariamente el mismo valor, ya que uno de ellos puede encontrarse poco desarrollado y el otro

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

bien desarrollado, siendo por consiguiente de mayor tamaño. La consecuencia es que el comprador en Reino Unido paga más por el racimo mejor, mientras que en las islas se compran al mismo precio. La injusticia del sistema es evidente. Aquellos agricultores que cultivaron su fruta proporcionándole cuidados no han podido obtener mejores precios que los que se limitaron a regar sus tierras y cortar el fruto. Es bien sabido que el plátano canario no se puede mandar desnudo al Reino Unido, sino que ha de ser cuidadosamente empaquetado en cajas. Por ello el comprador del Reino Unido juzgará según el tamaño de la caja y el peso aparente de la fruta. El nuevo sistema a que nos referíamos anteriormente consiste, sencillamente, en pagar al agricultor según la calidad de su fruta, sin referencia al número de manos comprendidas en cada racimo. La implantación de este nuevo sistema encontró una gran oposición fomentada por las empresas competidoras y se llegó a pensar que esta iniciativa audaz dejaría a los innovadores sin fruta. Esto tuvo lugar en mayo y las quejas en contra de este sistema se referían a que el agricultor desconocería la producción de sus plantaciones, lo que por otra parte parece bastante natural si se tiene en cuenta que el sistema le es totalmente nuevo. Además de esto, la empresa aludida adoptó el método de pagar la fruta según los precios obtenidos en los mercados británicos, lo cual implicaba, como es natural, un continuo cambio de precios aquí. Anteriormente la fruta había tenido un precio fijo contratado para un cierto número de meses o incluso de años. Como ya se dijo anteriormente, el plátano de las Indias Occidentales ha bajado el precio de los racimos de mayor tamaño y por ello la adquisición de la fruta aquí ha tenido que sufrir las correspondientes modificaciones. El comercio de la fruta parece haber entrado ahora en una fase de negocio normal con todos sus riesgos, y en contra de las predicciones, no parece que se vaya a terminar.

Las exportaciones de plátanos a Alemania han aumentado considerablemente; durante el año finalizado el 31 de diciembre de 1905, la cantidad enviada desde estas islas ascendió a 50.184 cajas y se espera que estos envíos aumenten, pues han mejorado mucho los transportes a Hamburgo desde que una de las navieras alemanas de vapores estableció una estación de carbón en Las Palmas.

Tomates.—No hay novedades de interés acerca de los tomates. Las cosechas han sufrido los mismos inconvenientes que en años anteriores; durante la primera parte de la estación cayó suficiente agua; posteriormente las lluvias fueron escasas o nulas, por lo que las cosechas que se recogen en los meses de abril y mayo quedaron gravemente afectadas.

Los precios de compra en las islas fueron los mismos que en 1904,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

pero los del mercado en el Reino Unido estuvieron muy bajos y se sabe que varias empresas exportadoras tuvieron pérdidas en el comercio del año.

Papas.—Ha habido papas en abundancia e intensa competencia entre los exportadores, dando lugar a que los grandes envíos al Reino Unido no produjeran ganancias rentables.

Calados.—La industria de los *calados* sigue creciendo y ahora emplea de 10.000 a 12.000 mujeres. El salario medio es de 75 céntimos a 1 peseta al día. Este negocio se encuentra principalmente en manos de dos empresas inglesas y otras dos alemanas, teniendo las primeras una cuota de mercado mucho mayor. Tienen algunos competidores en las islas, pero ninguno es de importancia. Dos tercios de la cantidad se produce en Tenerife y el tercio restante en las demás islas. La materia prima, la tela de lino, procede principalmente del Reino Unido (la mayor parte de fabricación irlandesa) y de Alemania, pero Francia, Bélgica y España también envían pequeñas cantidades. Más del 75 por 100 de los trabajos se embarcan al extranjero y la mayor parte va al Reino Unido y a los Estados Unidos en partes casi iguales. Sigue Alemania, que recibe aproximadamente la mitad del total enviado a cada uno de estos dos países y aproximadamente el triple que Francia, el único otro cliente de importancia. Las ventas a los visitantes y a los pasajeros en tránsito siguen en aumento; se calcula que alrededor de un cuarto de todo el comercio se lleva a cabo con estos clientes. El valor de las exportaciones durante 1905 se calcula en unas 65.000 libras esterlinas.

Tabaco.—La política adoptada por el Gobierno nacional al estipular que la sociedad que adquirió el monopolio para la venta de tabaco en España debería tomar de las Islas Canarias una cantidad no superior a las 220.000 libras por año ha causado que se preste más atención a la producción de tabaco, y el año pasado no sólo se tomó toda la cantidad, sino que además se ha afirmado que se mejoró claramente la calidad en relación a años anteriores.

FLETES Y TRAFICO MARITIMO

Los fletes en estas islas siguen siendo baratos, pero se duda de que las compañías de vapores puedan seguir manteniendo estos precios competitivos.

Ya se ha resuelto la cuestión de los buques con bandera extranjera que comercian entre las islas a los que se hacía referencia en el informe

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

del año pasado; las Cortes han aprobado una ley con el beneplácito real por la que aquellos buques que estuvieran en esta actividad antes de noviembre de 1904 tendrán derecho a enarbolar la bandera española sin pagar los fuertes derechos impuestos a los barcos que cambian a pabellón español, al igual que podrán estar capitaneados por simples *patrones* titulados en vez de por capitanes, siempre y cuando se dediquen exclusivamente al comercio interinsular. Se ha establecido un período de seis meses, a partir del 4 de enero de 1906, para que los propietarios gestionen la transferencia, pero ya hay algunos buques (en los tres últimos meses) que han izado bandera española. No cabe duda de que la ley, al obligar prácticamente el cambio, ha resultado perjudicial para los propietarios de vapores costeros, cuyo número ha aumentado considerablemente, llevando la competencia a bajar los fletes hasta el punto de que se haga imposible obtener un adecuado margen de ganancia.

Cada año se ve un mayor número de vapores en el puerto de Santa Cruz. El total de buques entrados en 1905 fue de 3.529 con un tonelaje total de 3.875.348 toneladas. De esta cantidad, al Reino Unido le corresponden 1.071 buques con un tonelaje de 1.811.565 toneladas. El tráfico marítimo alemán ascendió a 354 barcos con un tonelaje total de 899.217 toneladas. Los buques franceses fueron 191, con 353.238 toneladas.

El incremento del tráfico total del puerto fue de 330 buques y 332.705 toneladas frente al año 1904. La parte del Reino Unido en este aumento fue de 74 barcos y 1.924 toneladas. El aumento alemán fue, en proporción, mucho mayor con 53 barcos y 89.584 toneladas; también creció el tráfico francés, tanto en el número de barcos como en tonelaje.

EMIGRACION

En el año que nos ocupa ha habido un gran aumento en el número de emigrantes. En 1901 fueron 2.484 y el año pasado emigraron más de 10.000 personas, casi todos hombres jóvenes. Su destino suele ser Cuba, aunque hay algunos que aún se sienten atraídos por el Río de la Plata. Venezuela, debido sin duda a su situación de continua inestabilidad, no atrae a tantos como en épocas anteriores.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO B.—AGIO DEL ORO DURANTE EL AÑO 1905 FRENTE AL AÑO 1904 (PROMEDIO MENSUAL)

Mes	Porcentaje	
	1904	1905
Enero	36,90	32,62
Febrero	38,43	31,36
Marzo	38,90	32,15
Abril	38,94	32,35
Mayo	38,85	31,75
Junio	38,61	32,10
Julio	38,01	32,25
Agosto	37,94	32,13
Septiembre	37,54	31,20
Octubre	37,04	28,26
Noviembre	36,50	27,80
Diciembre	34,93	27,30
Promedio anual	37,72	30,94

El punto más alto se obtuvo el 2 de enero de 1905 con un 34-35%; el punto más bajo fue el 29 de diciembre de 1905, con un índice del 26,40%; lo que supone una disminución neta en el año 1905 de un 8,05%.

ANEXO C.—CUADRO DE LAS EXPORTACIONES DE PLATANOS, TOMATES Y PAPAS DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE LOS AÑOS 1903-1905

Artículos	1903		1904		1905	
	Cantidad	£	Cantidad	£	Cantidad	£
Plátanos ... Cajas ...	1.879.258	375.851	2.048.111	384.285	2.578.781	451.286
Tomates ... Bultos ...	609.555	182.000	682.322	236.350	780.972	241.054
Papas ..... Cajas ...	210.025	30.886	233.711	41.200	280.832	56.166

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—RELACION DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ, TENERIFE, DURANTE LOS AÑOS 1904 Y 1905

Artículos		España		Reino Unido		Alemania		Bélgica		Francia	
		1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905
Alcohol	Galones	—	—	—	—	25.008	16.320	—	—	—	—
Galletas	Tm.	13	16	220	129	14	10	—	1	¼	1
Cerveza	Galones	3.256	3.520	7.900	7.840	44.700	40.084	—	—	—	—
Carbón	Tm.	—	—	510.000	488.000	—	—	—	—	—	—
Cemento	Tm.	64	87	267	440	73	72	1.458	1.969	626	734
Velas	Tm.	2½	3	222	248	½	5	1	1	—	1
Abonos químicos	Tm.	42	579	3.938	3.438	196	101	1	—	2	1
Productos enlatados	Tm.	40	61	76	94	1	1	—	—	7	4
Frutos secos	Tm.	92	93	164	87	—	1	—	—	—	1
Harina	Tm.	—	—	3.672	4.818	—	—	—	—	151	40
Sombreros	Tm.	—	3	—	4	—	1	—	1	—	3
Hierro y acero	Tm.	83	100	804	1.136	95	107	1.339	1.444	17	22
Manteca	Tm.	21	48	176	118	—	—	—	—	½	—
Maíz	Tm.	—	—	1.804	235	—	—	—	—	—	15
Fósforos	Tm.	—	1	—	1	7½	—	41	—	—	—
Aceite de oliva	Tm.	127	412	½	1	—	—	—	—	¾	—
Papel	Tm.	80	51	178	282	138	133	12	11	10	6
Guisantes y judías	Tm.	14	19	—	—	—	—	—	—	185	312
Arroz	Tm.	118	222	381	237	13	76	—	—	—	—
Azúcar	Tm.	—	—	225	511	255	46	—	—	—	—
Serrín	Tm.	37	18	909	708	611	2	—	—	56	68
Jabón	Tm.	¼	67	751	902	—	1	—	33	—	2
Paja	Tm.	—	52	—	709	—	62	—	—	—	7
Azufre	Tm.	—	—	—	1	—	—	—	—	256	207
Tabaco	Tm.	—	7	166¼	195	100½	98	14	2	—	—
Tejidos de algodón	Tm.	156	356	238	495	18	51	3	14	5	8

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—RELACION DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ, TENERIFE, DURANTE LOS AÑOS 1904 Y 1905 *(continuación)*

Artículos	España		Reino Unido		Alemania		Bélgica		Francia	
	1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905
Tejidos de lana ..... Tm.	16	15	37	49	12¼	14	1½	3	12	15
Madera ..... Tm.	—	8	1.700	—	70	7	—	—	—	—
Trigo ..... Tm.	—	—	1.302	2.387	—	—	—	—	—	—
Vino ..... Galones	84.110	122.282	660	430	295	293	—	64	1.910	5.308

Artículos	Italia		Austria-Hungría		Marruecos		Holanda		Estados Unidos y Cuba	
	1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905
Alcohol ..... Galones	—	—	2.900	8.522	656	—	—	—	111.004	52.856
Galletas ..... Tm.	½	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Cerveza ..... Galones	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Carbón ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cemento ..... Tm.	—	13	—	—	—	—	480	—	—	—
Velas ..... Tm.	½	5	—	—	—	—	—	—	—	—
Abonos químicos ..... Tm.	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Productos enlatados ..... Tm.	4	6	—	—	—	—	—	—	—	—
Frutos secos ..... Tm.	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Harina ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sombreros ..... Tm.	—	46	—	—	—	—	—	—	—	—
Hierro y acero ..... Tm.	—	1	—	—	—	—	—	46	104	—
Manteca ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—
Maíz ..... Tm.	—	—	—	—	293	2.175	—	—	—	—
Fósforos ..... Tm.	15	22	—	—	—	—	—	—	—	—
Aceite de oliva ..... Tm.	½	—	—	—	—	—	—	—	7	—
Papel ..... Tm.	7	4	—	—	—	—	2	2	—	—
Guisantes y judías ..... Tm.	—	—	1	—	1.917	2.395	—	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos		Italia		Austria-Hungría		Marruecos		Holanda		Estados Unidos y Cuba	
		1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905
Arroz	Tm.	11	24	—	—	—	—	—	—	—	—
Azúcar	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Serrín	Tm.	—	—	—	—	15	1	—	—	—	—
Jabón	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paja	Tm.	—	—	—	—	—	2	—	30	—	—
Azufre	Tm.	241	93	—	—	—	—	—	—	—	—
Tabaco	Tm.	—	—	—	—	—	—	10	6	8 3/4	38
Tejidos de algodón	Tm.	16	—	—	—	—	—	2	8	—	—
Tejidos de lana	Tm.	2½	6	—	—	—	—	1 3/4	2	—	—
Madera	Tm.	—	1	722	—	—	—	—	—	4.880	3.262
Trigo	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vino	Galones	4.600	1.690	171	2.375	—	—	—	632	1.768	—

Artículos		Argentina		Portugal	Escandinavia	Comentarios
		1904	1905	1905	1905	
Alcohol	Galones	—	—	—	—	Las cifras del año pasado incluyen unos 40.000 galones que se volvieron a embarcar con destino a puertos de Africa Occidental y otros.
Galletas	Tm.	—	—	—	—	
Cerveza	Galones	—	—	—	—	
Carbón	Tm.	—	—	—	—	
Cemento	Tm.	—	—	—	—	Un negocio en el que podría trabajar más el Reino Unido.
Velas	Tm.	—	—	—	—	En esta línea el Reino Unido no tiene competencia.
Abonos químicos	Tm.	—	—	—	—	La madre patria se esfuerza por introducirse en este mercado.
Productos enlatados	Tm.	—	—	—	—	
Frutos secos	Tm.	—	—	—	—	
Harina	Tm.	157	53	—	—	El Reino Unido ha vuelto a ocupar su lugar en este negocio.
Sombreros	Tm.	—	—	—	—	

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—RELACION DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ, TENERIFE, DURANTE LOS AÑOS 1904 Y 1905 *(continuación)*

Artículos		Argentina		Portugal	Escandinavia	Comentarios
		1904	1905	1905	1905	
Hierro y acero	Tm.	—	—	—	—	Aunque Bélgica conserva su parte, el Reino Unido trabaja el artículo de mayor calidad.
Manteca	Tm.	—	—	—	—	
Maiz	Tm.	1.810	4.712	—	—	Los exportadores argentinos trabajan bien esta línea.
Fósforos	Tm.	—	—	—	—	
Aceite de oliva	Tm.	—	—	—	—	
Papel	Tm.	—	—	—	—	
Guisantes y judías	Tm.	—	—	—	—	
Arroz	Tm.	—	—	—	—	
Azúcar	Tm.	—	—	—	—	Como se ha reducido el cultivo de la caña de azúcar, este negocio puede prosperar. De momento está en manos británicas.
Serrín	Tm.	—	—	—	504	Un negocio en expansión. El artículo se usa para empaquetado.
Jabón	Tm.	—	—	—	—	Un negocio exclusivamente británico.
Paja	Tm.	—	—	—	—	
Azufre	Tm.	—	—	—	—	
Tabaco	Tm.	—	—	—	—	El Reino Unido mantiene su liderato en el tabaco manufacturado.
Tejidos de algodón	Tm.	—	—	—	—	Los embarques de 1904 fueron poco importantes.
Tejidos de lana	Tm.	—	—	—	—	Un negocio en aumento. Mayor demanda de artículos de calidad.
Madera	Tm.	—	—	—	5.739	Escandinavia y los Estados Unidos se repartieron este negocio en 1905.
Trigo	Tm.	579	569	—	—	
Vino	Galones	—	—	1.852	—	

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO D.—CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE EL AÑO 1905

	Veleros		Vapores		Total	
Nacionalidad	Número	Toncladas	Número	Toncladas	Número	Toncladas
Británica	4	1.611	1.067	1.809.954	1.071	1.811.565
Alemana	—	—	345	899.217	345	899.217
Francesa	1	17	190	353.221	191	353.238
Española	1.229	169.340	495	292.764	1.724	462.104
Italiana	4	2.696	77	177.922	81	180.618
Belga	—	—	36	99.327	36	99.327
Noruega	—	—	64	53.061	64	53.061
Austro-húngara .	—	—	3	4.905	3	4.905
Holandesa	—	—	2	3.513	2	3.513
Danesa	—	—	2	3.444	2	3.444
Rusa	—	—	2	1.524	2	1.524
Brasileña	—	—	2	137	2	137
Congo	—	—	1	95	1	95
Uruguaya	1	1.261	1	28	2	1.289
Estados Unidos .	1	886	—	—	1	886
Portuguesa	2	425	—	—	2	425
Total	1.242	176.236	2.287	3.699.112	3.529	3.875.348
Total 1904 ...	1.163	151.125	2.036	3.391.518	3.199	3.542.643
Total 1903 ...	1.111	140.081	1.857	2.932.061	2.968	3.072.142

LAS PALMAS

El vicecónsul Swanston presenta el siguiente informe:

Debido a la gran dificultad para obtener estadísticas de las autoridades aduaneras, solamente después de incontables molestias y gastos he podido obtener una relación de las principales importaciones. Estoy seguro de que esta relación no es exacta ni mucho menos, ya que, por ejemplo, pequeñas cantidades de ciertas mercancías procedentes de Hamburgo en vapores británicos constan como procedentes del Reino Unido.

No cabe duda de que el comercio en la isla de Gran Canaria ha aumentado en 1905, tanto las exportaciones como las importaciones, especialmente las procedentes del y con destino al Reino Unido, y la isla nunca había vivido una situación tan próspera.

El precio de la tierra ha aumentado considerablemente, especialmen-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

te en el sector de Las Palmas y el Puerto de La Luz, tanto para la construcción como para la agricultura.

1905 ha sido para los agricultores y cultivadores de fruta un año corriente, aunque los plátanos no alcanzaron en el Reino Unido precios tan buenos como en 1904, lo que probablemente se debió a las grandes importaciones de Jamaica y a la depresión de nuestro comercio.

Las cosechas de tomates fueron excepcionalmente buenas, sin ningún tipo de plagas, y se mantuvieron los precios.

El suave tomate redondo tipo «manzana», cuyo nombre comercial es *perfección,* es el único que se cultiva ahora para la exportación, y aunque tiene la piel fina, se empaqueta y viaja mejor que ninguna otra clase, madura uniformemente en las cajas y tiene buen aspecto al exponerlo para la venta.

En las importaciones no se ha observado ningún cambio especial y el Reino Unido sigue monopolizando la mayor parte de todo el comercio general de la isla.

El año pasado se han recibido de Alemania más abonos químicos, especialmente potasa.

En cuanto a algodón y textiles, Alemania ha estado enviando un tipo de mercancías de baja calidad, vistosas y baratas, pero hay que señalar que están muy logradas, bien acabadas y con diseños muy elegantes; pero en productos de mejor calidad y más caros no los hay que compitan con los británicos.

Las tachas, que se usan en gran cantidad para las cajas de plátanos, tomates, etc., están viniendo de Bélgica, aunque el grueso de productos de ferretería sigue controlado por Gran Bretaña.

Se han enviado al Reino Unido 55.000 cajas de papas más que en 1904, además de grandes cantidades a Sudáfrica.

El año pasado hubo precipitaciones regulares, se han construido muchos nuevos tanques y, en general, se ha mejorado el regadío.

La cosecha de azúcar fue abundante.

La cochinilla se sigue produciendo en los distritos alejados y en pequeñas cantidades, y está resultando muy rentable con la mejora de los precios. El grueso se envía a Nueva York, Marsella y Hamburgo.

Las labores de *calados* proporcionan trabajo a un gran número de mujeres y sigue aumentando la demanda; el año pasado se hicieron envíos a Nueva York por valor de 4.000 dólares.

El comercio británico-hindú en Las Palmas y el Puerto de la Luz es digno de mención, pues ha aumentado mucho en los últimos años.

Actualmente hay cuatro tiendas importantes que trabajan mercan-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

cías de la India y de Cachemira, sedas, bordados, plata oriental y artículos de cobre, encajes de Malta, etc., y estas empresas dan empleo a unos 50 hindúes que venden a los vapores y a los pasajeros en tránsito.

El Anexo 1 muestra el gran aumento del tráfico marítimo que entra aquí y que aumenta de año en año.

Durante los últimos 20 años el número de trasatlánticos ha aumentado de 300 a 2.762 el año pasado; durante el año han utilizado este puerto 60 buques de guerra, de los que 27 eran británicos y 33 de otras nacionalidades.

El año 1905 ha sido excepcionalmente bueno para los hoteles, con numerosos visitantes durante todo el año, de los que muchos se han quedado hasta bien entrado el verano.

ANEXO 1.—CUADRO DE TODO EL TRAFICO MARITIMO EN EL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE EL AÑO 1905

Nacionalidad	Vapores		Veleros		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británica	1.577		1		1.578	
Americana	1		1		2	
Argentina	2		—		2	
Austro-húngara .	24		—		24	
Belga	2		—		2	
Brasileña	7		—		7	
Chilena	3		—		3	
Danesa	6		1		7	
Holandesa	20		—		20	
Francesa	115	4.674.787	—	91.777	115	4.766.564
Alemana	290		—		290	
Italiana	78		3		81	
Noruega	95		6		101	
Mexicana	2		—		2	
Peruana	2		—		2	
Portuguesa	13		—		13	
Rusa	11		1		12	
Española	495		2.057		2.552	
Sueca	16		1		17	
Uruguaya	3		—		3	
Total	2.762	4.674.787	2.071	91.777	4.833	4.766.564
Total 1904 ...	2.569	4.604.655	1.534	70.151	4.103	4.674.806

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO 2.—RELACION DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE LOS AÑOS 1904 Y 1905

Artículos		Reino Unido		Alemania		Francia		España		Italia	
		1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905
Judías, maíz y garbanzos ..	Tm.	2.009	427	—	—	—	—	8½	—	2¼	—
Cerveza	Galones	5.911	7.985	22.531	30.803	33	85	1.079	731	—	—
Galletas y dulces	Tm.	232½	299	12½	17¼	1/10	1 7/10	18½	8	½	6/10
Velas	Tm.	268	302	¼	—	¼	3/10	—	—	—	—
Cemento	Tm.	510	687	442	396	351	427	90	26	—	21
Carbón	Tm.	277.331	273.000	—	—	—	—	12	—	—	—
Carbón-alquitrán	Tm.	10	9	3	3	—	—	—	—	—	—
Café	Tm.	81	88	74	17	—	—	½	¼	—	—
Algodón y tejidos	Tm.	311	479	39	36½	7½	7	244	345	23	42
Loza	Tm.	43	24	22	24	2½	7	11	35	1½	—
Cubiertas	Tm.	3	3/4	2¼	1¼	¼	—	—	—	—	—
Medicinas	Tm.	29	13¼	13	30½	3½	3 3/4	44	22	1½	2½
Pescado seco	Tm.	7	7½	6	9 3/4	1	—	69	76½	—	—
Harina	Tm.	2.687	3.235	—	—	53	15	3½	3 3/4	—	—
Muebles	Tm.	55	34 4/10	59	52 3/4	1¼	—	487	98 3/4	7	3
Cristal	Tm.	4	5	9	11	6	4¼	9	27	½	1
Cristalerías	Tm.	55	49¼	132	105½	4	3½	49	77½	5	16
Ferretería	Tm.	187	207	81	46¼	2	14	68	37½	4	3/4
Sombreros	Tm.	2¼	1 1/10	¼	1	1	½	2	3/10	7	8
Hierro (anclas, tuberías) ...	Tm.	1.243	725	93	610	1	1	19	105	1½	—
Manteca	Tm.	154	103	8	3½	1¼	1 3/4	21	7½	3¼	2 1/10
Cuero	Tm.	3	1 2/10	2¼	2 3/10	4 3/4	5	128	165 6/10	—	25
Maquinaria	Tm.	288	206	9	16	½	2	32	5	10	—
Abonos químicos y guano .	Tm.	8.789	11.099	238	319	30½	½	139	44	6	20
Cerillas	Tm.	¼	8/10	—	1 1/10	—	—	—	—	30	85 4/10
Metales	Tm.	28	56	13	10½	1	1¼	6	11	3	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos		Reino Unido		Alemania		Francia		España		Italia	
		1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905
Clavos	Tm.	167	78	55	21	2¼	2 6/10	2	2	17¼	37
Aceite de oliva	Tm.	½	43	8	9¼	—	¼	298	298	½	¼
Otros	Tm.	51½	40	38	2½	—	¼	1	½	1½	—
Pinturas	Tm.	17	26	5	1½	¼	1	4½	1½	1	2¼
Papel	Tm.	433	598	160	115 3/4	3¼	5 3/4	45	622/10	1½	9/10
Guisantes	Tm.	87¼	10½	1	—	142	97	32½	393/10	2½	¼
Petróleo	Tm.	1½	—	3/4	—	—	—	—	—	—	—
Porcelana	Tm.	4½	2½	8¼	7½	½	5/10	—	½	—	—
Provisiones	Tm.	15	21¼	12	83/10	39	37 3/4	20	17½	17	151/10
Arroz	Tm.	507	427½	3¼	107/10	—	—	58	951/10	17	22½
Cuerdas	Tm.	74	91	38½	45	2½	1/10	3	351/10	9	151/10
Ron	Galones	—	—	—	2	—	1.720	—	138	—	—
Perfumes	Tm.	5 3/4	8½	3	2	¼	31/10	8	4	—	—
Seda	Tm.	8¼	7¼	1¼	1½	3/4	3/4	11/10	1	—	—
Jabón	Tm.	804	957½	—	—	½	—	11/10	3/4	—	2/10
Bebidas alcohólicas	Galones	3.208	3.808	18.761	17.870	261	421	2.986	1.036	46	641
Almidón	Tm.	3/4	3/4	5	68/10	—	—	—	—	—	—
Acero	Tm.	31	45¼	8	67/10	1	4/10	—	—	—	—
Paja y forraje	Tm.	1.171	81	—	—	3.082	4.899	1.202	952½	—	—
Azúcar	Tm.	394	644½	70	45	¼	3/10	—	—	—	—
Azufre	Tm.	86	—	¼	1/10	32½	51	61	—	168	53
Hilo	Tm.	70½	— 85	7	4	1½	2/10	6¼	5½	17	35/10
Madera	Tm.	615	8	123	93/10	—	—	180	28	—	—
Estaño	Tm.	50	46¼	8	11½	¼	16/10	4	—	1	—
Tabaco	Tm.	123	142 2/10	61	35¼	—	1/10	—	¼	—	—
Turba	Tm.	1.085	654	300	45	—	—	4	—	—	—
Barnices	Tm.	6	2	1 3/4	½	1	1	3/4	1	—	—
Trigo	Tm.	322	228 4/10	—	—	—	—	—	—	—	—
Mimbres	Tm.	1½	3/10	1¼	6/10	7	¼	—	2/10	—	5/10

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO 2.—RELACION DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE LOS AÑOS 1904 Y 1905 *(continuación)*

Artículos		Reino Unido		Alemania		Francia		España		Italia	
		1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905
Vino	Galones	3.663	2.155	116	529	2.971	5.100	123.671	109.747	2.676	3.700
Prendas de lana	Tm.	35	27 7/10	12	10 1/10	4½	4	10	19	4	8
Zinc	Tm.	8	9	6½	10 3/10	—	—	½	1/10	—	—

Artículos		Estados Unidos		Bélgica		Marruecos		Argentina		Noruega	
		1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905
Judías, maiz y garbanzos	Tm.	—	—	—	—	1.846	2.080	11.286	14.256	—	—
Cerveza	Galones	339	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Galletas y dulces	Tm.	—	—	1/10	—	—	—	—	—	—	—
Velas	Tm.	—	—	3/4	6	—	—	—	—	—	—
Cemento	Tm.	—	—	1.105	2.076	—	—	—	—	—	2
Carbón	Tm.	—	—	170	—	—	—	—	—	—	—
Carbón-alquitrán	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Café	Tm.	2¼	—	1¼	3/4	—	—	—	—	—	—
Algodón y tejidos	Tm.	36	16½	16	28 3/10	½	—	—	—	—	—
Loza	Tm.	—	—	34	96	—	—	—	—	—	—
Cubiertas	Tm.	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Medicinas	Tm.	½	1¼	8½	2 6/10	3¼	—	—	—	—	—
Pescado seco	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	4	—	1 4/10
Harina	Tm.	—	—	12	—	—	—	432	585½	—	—
Muebles	Tm.	45	17½	7½	1¼	—	—	—	—	—	—
Cristal	Tm.	—	1/10	14	156½	—	—	—	—	—	—
Cristalerías	Tm.	1½	1½	34	31	—	—	—	—	—	—
Ferretería	Tm.	7¼	7 2/10	12	46	—	—	—	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos		Estados Unidos		Bélgica		Marruecos		Argentina		Noruega	
		1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905
Sombreros	Tm.	—	—	—	4/10	—	—	—	—	—	—
Hierro (anclas, tubería)	Tm.	1	1	219	507	—	—	—	—	—	—
Manteca	Tm.	—	11½	—	—	—	2/10	—	—	—	—
Cuero	Tm.	—	—	1/10	2 5/10	½	3/10	—	3	—	—
Maquinaria	Tm.	3½	8½	24	5½	—	—	—	—	—	—
Abonos químicos y guano	Tm.	158	149	¼	1	5	—	—	28½	—	4 1/10
Cerillas	Tm.	—	—	7	45 3/4	—	—	—	—	—	—
Metales	Tm.	¼	1	3	10	—	—	—	—	—	—
Clavos	Tm.	—	37	128	138½	—	—	—	—	—	10 2/16
Aceite oliva	Tm.	—	¼	—	—	—	—	—	—	—	—
Otros aceites	Tm.	¼	—	4¼	18	—	—	—	—	—	—
Pinturas	Tm.	—	—	—	2¼	—	—	—	—	—	—
Papel	Tm.	—	—	23	41¼	—	—	—	—	—	20 3/4
Guisantes	Tm.	—	—	—	10¼	412	152¼	—	—	—	—
Petróleo	Tm.	1.871	1.108	—	2½	—	—	—	—	—	—
Porcelana	Tm.	—	—	3/4	6/10	—	—	—	—	—	—
Provisiones	Tm.	2	4/10	12	7 1/10	3	2½	—	—	—	—
Arroz	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cuerdas	Tm.	—	5 8/10	19	25 3/10	—	—	—	—	—	—
Ron	Galones	—	—	—	—	233	—	—	—	—	—
Perfumes	Tm.	12½	3 3/10	¼	1/10	—	—	—	—	—	—
Seda	Tm.	—	—	—	1/10	—	—	—	—	—	—
Jabón	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bebidas alcohólicas	Galones	—	—	77	3.954	—	—	—	—	—	—
Almidón	Tm.	—	—	40½	79½	—	—	—	—	—	—
Acero	Tm.	—	—	26	—	—	—	—	—	—	—
Paja y forraje	Tm.	—	—	62	3	7½	—	1.200	2.734	—	—
Azúcar	Tm.	—	—	—	—	½	—	—	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO 2.—RELACION DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE LOS AÑOS 1904 Y 1905 *(continuación)*

Artículos	Estados Unidos		Bélgica		Marruecos		Argentina		Noruega	
	1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905
Azufre ..... Tm.	—	1/10	3	7	—	—	—	—	—	—
Hilo ..... Tm.	—	—	¼	3/10	—	—	—	—	¼	—
Madera ..... Tm.	1.187	233½	—	—	—	—	—	—	9.187¼	12.756
Estaño ..... Tm.	1¼	—	2½	½	—	—	—	—	—	—
Tabaco ..... Tm.	161½	159 3/4	¼	½	½	—	—	—	—	—
Turba ..... Tm.	1 3/4	—	10¼	—	—	—	—	—	537	588
Barnices ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Trigo ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	657	1.265 6/10	—	—
Mimbres ..... Tm.	—	—	1¼	1 5/10	—	—	—	—	—	—
Vino ..... Galones	—	—	—	2.045	—	—	—	—	—	—
Prendas de lana ..... Tm.	—	—	1 3/4	5 1/10	1/10	—	—	—	—	—
Zinc ..... Tm.	—	—	6 1/10	—	—	—	—	—	—	—

Artículos	Cuba		Portugal		Austria-Hungría		Brasil	Comentarios
	1904	1905	1904	1905	1904	1905	1905	
Judías, maiz y garbanzos .. Tm.	—	—	—	—	—	—	—	En 1903 sólo se importaron de Argentina 5.974 Tm. Este comercio aumenta rápidamente.
Cerveza ..... Galones	—	—	—	—	—	—	—	Se prefiere la cerveza alemana, barata y ligera.
Galletas y dulces ..... Tm.	3	3	—	—	—	—	—	
Velas ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Cemento ..... Tm.	—	—	—	—	—	75	—	
Carbón ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	La cantidad que se relaciona no es exacta, probablemente haya sido mucho mayor.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos	Cuba		Portugal		Austria-Hungría		Brasil	Comentarios
	1904	1905	1904	1905	1904	1905	1905	
Carbón-alquitrán ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Café ..... Tm.	1¼	4/10	—	—	—	—	17½	
Algodón y tejidos ..... Tm.	—	—	—	—	—	2/10	—	Aumentan las mercancías procedentes ce Barcelona.
Loza ..... Tm.	—	—	—	¼	—	—	—	
Cuberterías ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Medicinas ..... Tm.	¼	—	—	—	—	—	—	
Pescado seco ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Harina ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Muebles ..... Tm.	2½	½	2	—	—	—	—	La mayoría de Barcelona, baratos y vistosos.
Cristal ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Cristalerías ..... Tm.	—	—	—	1½	5½	—	—	Más baratas las alemanas.
Ferretería ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	La mejor es británica.
Sombreros ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Hierro (anclas, tuberías) ... Tm.	—	—	—	6/10	4	24	—	
Manteca ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Cuero ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Maquinaria ..... Tm.	—	—	—	1/20	—	—	—	
Abonos químicos y guano . Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Cerillas ..... Tm.	—	—	—	—	—	14½	—	Todo el negocio está en manos italianas y belgas.
Metales ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Clavos ..... Tm.	—	—	—	—	1¼	28	—	
Aceite oliva ..... Tm.	—	—	—	2¼	—	—	—	
Otros aceites ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Pinturas ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Papel ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	Usado en abundancia para el empaquetado de fruta.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO 2.—RELACION DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE LOS AÑOS 1904 Y 1905 *(continuación)*

Artículos		Cuba		Portugal		Austria-Hungría		Brasil	Comentarios
		1904	1905	1904	1905	1904	1905	1905	
Guisantes	Tm.	—	—	—	—	—	2 6/10	—	
Petróleo	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	Traído de los Estados Unidos de América en barcos de vela, gran parte se reexpide a la costa occidental africana.
Porcelana	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Provisiones	Tm.	—	—	—	—	3¼	—	—	
Arroz	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Cuerdas	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Ron	Galones	245.735	126.337	—	—	—	—	—	
Perfumes	Tm.	—	1/10	—	—	—	—	—	
Seda	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Jabon	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	El británico no tiene competencia.
Bebidas alcohólicas	Galones	7.506	5.477	—	18	145	3.274	—	Una gran cantidad se reexpide a la costa occidental de Africa.
Almidón	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	Este comercio está en manos inglesas.
Acero	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Paja y forraje	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	En su mayoría procedente de Calais se usa para el empaquetado de la fruta.
Azúcar	Tm.	58	21 3/4	—	—	—	½	—	
Azufre	Tm.	—	—	—	—	15¼	—	—	Se utiliza en los viñedos para prevenir las enfermedades.
Hilo	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Madera	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Estaño	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Tabaco	Tm.	11½	14 3/4	—	—	—	—	—	
Turba	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	Se usa para el empaquetado de tomates.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos		Cuba		Portugal		Austria-Hungría		Brasil	Comentarios
		1904	1905	1904	1905	1904	1905	1905	
Barnices	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Trigo	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Mimbres	Tm.	—	—	5	22	—	—	—	Mobiliario de Madeira, etc.
Vino	Galones	—	—	608	904	2.197	467	—	
Prendas de lana	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	
Zinc	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO 3.—CUADRO DE LAS FRUTAS Y VERDURAS EXPORTADAS DESDE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE EL AÑO 1905

A LONDRES

Mes	Cantidades				
	Plátanos Cajas	Tomates Bultos	Papas Cajas	Naranjas Cajas	Varios Bultos
Enero	65.431	12.966	1.847	19	216
Febrero	37.510	20.382	1.803	61	22
Marzo	44.767	41.559	12.309	175	12
Abril	74.639	31.544	52.295	381	402
Mayo	78.672	16.269	20.217	—	—
Junio	75.118	2.329	8.874	—	59
Julio	81.319	—	209	—	81
Agosto	86.015	—	—	—	640
Septiembre	78.338	143	—	—	173
Octubre	75.121	9,153	1	2.000*	287
Noviembre	60.588	24.609	—	—	3.138
Diciembre	49.922	17.827	21	—	2.247
Total	807.440	176.781	97.576	2.636	7.277
Total 1904	591.468	132.358	66.411	1.619	2.410

* Maíz

A LIVERPOOL

Mes	Cantidades				
	Plátanos Cajas	Tomates Bultos	Papas Cajas	Naranjas Cajas	Varios Bultos
Enero	50.850	11.578	143	89	37
Febrero	45.350	26.516	214	496	1.640
Marzo	47.562	45.633	4.134	1.338	—
Abril	70.691	29.670	39.476	100	113
Mayo	95.179	20.632	20.828	—	37
Junio	119.960	1.306	10.420	—	12
Julio	128.358	—	294	—	161
Agosto	118.322	—	—	—	53
Septiembre	132.561	200	—	—	12
Octubre	99.454	8.177	—	5.558*	104
Noviembre	47.616	27.017	—	—	486
Diciembre	50.780	18.905	14	—	246
Total	1.006.683	189.634	75.533	7.581	2.901
Total 1904	835.652	163.607	51.826	3.054	986

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1906

SUMARIO

Introducción.—Coste de la vida.—Impuestos de consumo.—Impuestos de aduanas.—Concesión de fábrica de gas.—Importaciones: Carbón.—Exportaciones: Plátanos. Tomates. Papas. Calados.—Tráfico marítimo: Fletes. Propuesta de nueva línea de vapores española.—Población.—Sanidad.—Cuadros: Tablas de cambio. Precios de artículos básicos. Impuestos de consumo. Tarifa aduanera. Cuadro de importaciones. Cuadro de las principales exportaciones. Cuadro del tráfico marítimo. Informe sobre el comercio de Las Palmas.

INTRODUCCION

A excepción del negocio del carbón, el comercio en las Islas Canarias durante el año 1906 ha estado prácticamente paralizado. Alcanzó su nivel más alto en 1904 y la disminución en el volumen de negocios a la que ya se había hecho referencia en el último informe anual ha sido más acusada en el año que nos ocupa. Son varias las causas que han contribuido a esta situación, siendo sin lugar a dudas la principal los tipos de cambio extraordinariamente bajos que imperaron durante el año (en el Anexo A, se incluye una nota adjunta sobre el agio en oro durante 1906).

El principal comercio de las islas y del que vive la mayoría de sus ha-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

bitantes es, por supuesto, el de la fruta, y ha sido precisamente en este negocio donde más profunda e intensamente se han sentido los efectos de los tipos bajos. Los pagos por la fruta se realizan mediante transferencias desde Europa en libras esterlinas, que ahora representan muchas menos pesetas que antes, mientras que los sueldos y otros gastos de cultivo, que se pagan en pesetas, siguen tan altos como cuando la peseta presentaba un valor mucho más bajo en relación a la libra esterlina.

El comercio de la isla de Tenerife estuvo seriamente afectado durante las últimas cinco semanas del año por una causa que no tuvo efectos en las otras islas. Se extendió el rumor de que había un brote de epidemia en la isla. Todos los puertos del Archipiélago estuvieron cerrados a Santa Cruz, muchas líneas de vapores dejaron de entrar en el puerto y el comercio en general se paralizó, afectando más gravemente a los propietarios de comercios, pues muchos de ellos dependen en gran medida de la clientela constituida por los pasajeros que desembarcan de los numerosos vapores que entran en Santa Cruz y, al verse privados de esa fuente de ingresos, han pasado una dura prueba.

Pero la desgracia de Tenerife ha beneficiado a Gran Canaria, ya que muchos de los vapores que antes acudían en Santa Cruz dejaron de hacerlo temporalmente y en su lugar entraban a Las Palmas. Oficialmente se negó la existencia de epidemia en Santa Cruz, pero sí se admitió que hubo fiebre tifoidea y se siguieron dando algunos casos esporádicos de esta enfermedad desde la fecha mencionada anteriormente hasta el 19 de febrero, cuando se produjo el último caso de que se tuvo noticia, y a partir de entonces la salud del puerto se ha mantenido en su situación satisfactoria habitual. Los vapores han vuelto a entrar a puerto y los negocios han experimentado una recuperación general.

COSTE DE LA VIDA

La caída del agio en oro también ha producido un aumento considerable del coste de la vida. A pesar del mayor valor de la peseta no se ha realizado ningún tipo de rebaja en los alquileres de las casas, en los sueldos de los criados ni en el precio de productos locales. Muy al contrario, los precios de muchos de ellos han aumentado considerablemente y ciertamente puede decirse otro tanto de los alquileres de las casas y los salarios de los empleados. E igual han hecho los importadores que, en vez de reducir el precio al por menor de los artículos importados, siguen calculando el agio en oro en torno al 40 por 100 cuando el índice del

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

cierre del año fue de sólo 8,70 por 100, dando lugar con ello a un cambio total en las condiciones de vida. Las islas han pasado de ser un lugar relativamente barato para vivir a convertirse gradualmente durante los últimos años en un sitio excesivamente caro. Puede que resulte de interés citar los precios actuales al por menor de artículos básicos para el hogar que figuran en la lista del Anexo B.

IMPUESTOS DE CONSUMO

En el Anexo C se encuentra una lista de aquellos artículos sobre los que se perciben *impuestos de consumo* y se puede observar que el impuesto afecta a casi todos los artículos de consumo en el hogar y aquellos que escapan a este impuesto, como el café, cacao, especias, té, azúcar, pagan unos fuertes arbitrios de entrada. En el Anexo D se relacionan los artículos y sus correspondientes arbitrios.

IMPUESTOS DE ADUANAS

Se recordará que hay entablado un proceso respecto a las rentas de los puertos francos entre el gobierno español y la sociedad formada por comerciantes locales, agricultores e intermediarios, a quienes se había arrendado estas rentas. El Gobierno rescindió su arriendo, pero el proceso se resolvió a favor de la sociedad que volvió a hacerse cargo de ellas en enero del año en curso. El Gobierno aún no ha entregado las cantidades cobradas durante el período en que se debatía este asunto, pero se espera que el pago se realice en fechas próximas y que los comerciantes se recuperen de sus pérdidas. Sin embargo, en los términos del contrato original, el arriendo expira a principios del año que viene y de momento no se sabe si el Gobierno piensa renovarlo. Este asunto es de gran importancia para el comercio de las islas y no cabe duda de que se han obtenido grandes beneficios con estas rentas y de que éstos se han invertido.

CONCESION PARA FABRICA DE GAS

El Ayuntamiento de Santa Cruz ha otorgado una concesión a un comerciante de Bremen para construir una fábrica de gas. Dicha concesión comprende un período de 75 años y también incluye el derecho exclusivo

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

a tender tuberías por las calles de Santa Cruz y el abastecimiento de gas a casas particulares, para iluminación y cocinas. A fin de cumplir el contrato, en Bremen se ha constituido una sociedad de responsabilidad limitada con el nombre de *Gaswerk Santa Cruz de Tenerife Aktien-Gesellschaft,* con un capital de 850.000 marcos (42.500 libras) repartido en 500 acciones ordinarias y 350 acciones preferentes a 1.000 marcos cada acción. Los derechos de concesión se han transferido a esta empresa, que ha puesto en manos del concesionario original la orden para el comienzo de las obras. Los trabajos empezaron el pasado febrero y se dice que culminarán a final de año; en este sentido, hay que decir que en Santa Cruz se ha generalizado el uso de luz eléctrica, lo que probablemente incidirá contra el éxito de estas instalaciones de gas.

Suministro de tuberías para el agua.—Antes de finalizar esta parte del informe cabe mencionar que si se llegasen a desarrollar los diversos proyectos para el agua se necesitarán grandes cantidades de conductos de agua y tuberías de hierro.

IMPORTACIONES

Como de costumbre, ha sido del todo imposible obtener estadísticas oficiales de las importaciones en estas islas; los cuadros que aparecen en el Anexo E de las importaciones en Tenerife se han recopilado, a costa de grandes esfuerzos, a partir de los manifiestos de embarque y las cifras son sólo aproximadas. Los artículos no requieren muchos comentarios. Se ha producido un descenso considerable en las importaciones de tejidos de algodón y de lana, en artículos de hierro y de acero y en cemento. En tejidos de algodón la cuota de mercado que le correspondió al Reino Unido fue apenas superior a la de la madre patria.

Carbón.—El comercio del carbón fue muy activo durante el año 1906 —de hecho el único que resultó positivo— y sus importaciones indican un aumento sustancial frente a las de años anteriores. El carbón que se importó en Tenerife y Las Palmas con destino a los depósitos de los buques se elevó a 595.000 toneladas. De este total, 543.500 proceden de empresas británicas y las restantes 51.500 toneladas fueron suministrados a los vapores por una nueva empresa alemana de carbón establecida en Las Palmas.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Año	Toneladas
1903	580.000
1904	510.000
1905	488.000
1906	595.000

Las importaciones en 1902 ascendieron a 730.000 toneladas pero esta cantidad se debió a la guerra de Sudáfrica y no puede considerarse un elemento de comparación válido.

EXPORTACIONES

El Anexo F contiene un cuadro con los envíos de plátanos, tomates y papas desde estas islas en 1906 y en los tres años anteriores.

Plátanos.—La producción de plátanos durante el año 1906 muestra un descenso frente a 1905, siendo las cantidades las que se relacionan a continuación:

Año	Bultos
1905	2.578.781
1906	2.476.044

Pero esta disminución sólo es aparente y se explica por el hecho de que hay un gran número de racimos que los exportadores han estado empaquetando de dos en dos por caja para economizar fletes, ya que éstos se pagan por cajas y no por racimos. Por ello podemos considerar que el número total de racimos que se han producido ha sido prácticamente el mismo en 1906 que en 1905.

Del cuadro del Anexo F se desprende que el número total de bultos enviados a Reino Unido se elevó a 2.286.871 y 189.171 se exportaron a otros países de Europa, principalmente a Alemania, donde el comercio de fruta con estas islas parece estar en aumento; las exportaciones a ese país estarían francamente mejor si se dieran mayores ayudas a la exportación. Es seguro que llegarán en su momento, y se dice que la demanda de fruta canaria en el Imperio alemán crece considerablemente.

Por lo que respecta a las ganancias del exportador, éstas han sido de dudoso valor. El tipo de cambio ha sido indudablemente un factor

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

influyente en la desorganización de la exportación de plátanos y de fruta en general. Algunos agricultores albergaban la esperanza de que la caída del cambio revirtiera en su favor, pero, por supuesto, estas esperanzas eran totalmente infundadas y, al final, muchos de ellos tuvieron que desprenderse de sus fincas, ya que las empresas exportadoras no podían ofrecerles los antiguos precios por la fruta y los terratenientes no se avinieron a ninguna rebaja en los arrendamientos. Así es como muchas fincas volvieron a manos de sus propietarios, quienes a su vez, parece que no han sabido ver que la peseta vale ahora más que cuando el tipo de cambio estaba más alto y por ello no aceptan un precio más bajo del exportador y han comenzado no sólo a cultivar sus tierras por su cuenta, sino también a exportar ellos mismos sus productos, lo que explica el hecho del mayor número de exportadores que figuran en los manifiestos de los barcos.

Por todo ello, de momento hay dos tipos de actividades en las que el número de personas ha disminuido considerablemente; a saber, la de agricultor y la de exportador, mientras que los terratenientes se han convertido en agricultores y exportadores. Este cambio, sin embargo, no ha afectado a las clases trabajadoras, pues siguen percibiendo los mismos salarios si no más altos. De hecho, hay una mayor demanda de mano de obra, sin duda debido a la nueva figura del terrateniente-agricultor, quien no se encuentra en situación de prestarle toda su atención al trabajo, ya que también tiene que ocuparse de la exportación además del cultivo.

Estos cambios han repercutido negativamente en la calidad del fruto y durante los meses de verano llegaron a destino cargamentos completos de fruta en malas condiciones, pasada y en embalajes destrozados. Por lo demás, la fruta buena se ha pagado muy bien en los mercados británicos y, al parecer, el plátano de las Indias Occidentales no ha obstaculizado la rápida venta del producto canario.

Las empresas exportadoras que aún existen, aunque a menor escala, casi están pagando precios más altos que los que se obtienen en el Reino Unido, y si las cosas no mejoran, al final acabarán quedando totalmente eliminados de este comercio. Nuevas empresas han salido al terreno con ofertas para la exportación, pero obviamente no van a poder desarrollar un negocio a gran escala si tienen que pagar los precios tan altos que exigen los agricultores.

El sistema de compra de plátanos a que nos referíamos en el informe anterior sigue manteniéndose, aunque no todos lo emplean, debido a la

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

oposición tenaz de los agricultores que, naturalmente, prefieren vender racimos «por manos» sin tener en cuenta la calidad.

El tiempo determinará si este negocio se volverá a encarrilar volviendo a los antiguos cauces o si, por el contrario, va a permanecer en manos de muchos, como pasa en España con los cultivadores de naranjas.

Por otra parte, no cabe duda de que los arriendos han bajado y ha disminuido el valor de la tierra, pero la gente está a la espera de que entre en funcionamiento el abastecimiento de agua del que tanto se ha hablado, sobre todo en Tenerife. Si estos proyectos se realizan, habrá más tierra disponible para cultivo y los pequeños propietarios, a pesar de los bajos precios que se están pagando por la fruta, encontrarán rentable el cultivo del plátano. De momento se diría que se ha llegado al límite y que no hay más tierras disponibles para cultivo.

Una gran dificultad que se hará sentir en el negocio del cultivo de fruta va a ser, con seguridad, la falta de mano de obra. Normalmente se emplea a un número de mujeres para el empaquetado de plátanos, tomates y papas, pero debido al gran desarrollo de la industria de los calados, muchas encuentran más agradable dedicarse a estas labores, por lo que ya se está notando una gran escasez de mano de obra femenina en el negocio de la fruta.

Puede referirse que durante este último año ha habido un gran aumento de los envíos efectuados a Marsella.

Tomates.—Los cuadros indican una disminución en los envíos de tomates, así como en los de plátanos, pero de nuevo esta disminución es, hasta cierto punto, sólo aparente al haber cambiado los exportadores el sistema de empaquetado. Antes la fruta se embalaba en cajas, pero ahora muchos las han desechado y han empezado a realizar sus envíos en cajones de empaquetado, ya que tienen doble capacidad que una caja. Aun así, queda por determinar si se ha utilizado tan ampliamente esta práctica que justifique la disminución de los embarques.

Papas.—En los cuadros puede observarse que siguen aumentando los embarques de papas.

«Calados».—La artesanía de los *calados* ha comenzado a mostrar una tendencia al descenso, en parte por la competencia de Japón y en parte por la política miope de colocar en el mercado labores de baja calidad. En consecuencia, han disminuido las importaciones de tejidos de lino y de hilos de costura.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

TRAFICO MARITIMO

En los cuadros del Anexo G puede observarse que el tráfico marítimo en el puerto de Santa Cruz sigue aumentando de año en año. El número total de buques entrados en 1906 fue de 3.663, lo que representa un total de 4.055.721 toneladas. De estas cantidades, al Reino Unido le corresponden 706 barcos con un tonelaje de 1.757.440 toneladas. El tráfico marítimo alemán se elevó a 404 buques y 1.082.257 toneladas. El incremento absoluto fue de 134 barcos y 180.373 toneladas frente a 1905. Sin embargo, el Reino Unido no participó en este aumento, y las cifras muestran un descenso del tráfico británico de 365 buques y 54.125 toneladas. Este descenso se ha debido a la nueva ley española a que hacíamos referencia en el informe del año pasado que prohibía a los buques extranjeros dedicarse al cabotaje en las Islas Canarias; este comercio había estado durante los últimos años en manos de unos vapores pequeños que a principios del año pasado se pusieron bajo bandera española, por lo que el tráfico marítimo español presenta el correspondiente aumento en 1906. El tráfico marítimo alemán presenta un aumento de 59 buques y 183.040 toneladas frente al año pasado.

Fletes.—Los precios que han regido durante el año han sido como se relaciona a continuación:

	Fletes
Plátanos:	
A Londres	1 chelín y 10 por ciento por cajón.
A Liverpool	9 peniques en total por cajón.
Tomates, papas y otros víveres:	
A Londres	10 chelines y 10 por ciento por Tm. de 40 pies cúbicos.
A Liverpool	10 chelines en total por Tm. de 40 pies cúbicos.
Carga general:	
Desde Londres	10 chelines y 10 por ciento por Tm.
Desde Liverpool	7 chelines 6 peniques a 10 chelines y 10 por ciento por Tm.
Fletes por carbón:	6 chelines 6 peniques a 7 chelines. 3 peniques.

Propuesta de un nuevo servicio de vapores españoles.—A fin de estimular el comercio entre las islas y la madre patria, el Gobierno ofrece

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

una amplia subvención anual para el correo durante un período de 10 años a fin de establecer un servicio semanal de vapores rápidos entre Cádiz y las islas y viceversa, que debe comenzar en julio. Se dice que ya se han enviado varias propuestas; no cabe duda de que un servicio de este tipo supondría un nuevo impulso para el comercio de las islas.

POBLACION

Según el último censo (1900) la población del Archipiélago canario se eleva a 358.554 habitantes, distribuidos de la siguiente manera: 138.008 en Tenerife; 127.471 en Gran Canaria; 41.994 en La Palma; 17.546 en Lanzarote; 15.358 en La Gomera; 11.669 en Fuerteventura, y 6.508 en el Hierro.

SANIDAD

La salud en general de las islas ha sido buena como de costumbre, encontrándose el promedio de mortandad en un 18 por 1.000 aproximadamente.

ANEXO A.—AGIO DEL ORO EN EL AÑO 1906 COMPARADO CON EL DE 1905 (PROMEDIO MENSUAL)

Mes	Porcentaje	
	1905	1906
Enero	32,62	23,98
Febrero	31,36	19,70
Marzo	32,15	15,94
Abril	32,35	15,25
Mayo	31,75	9,30
Junio	32,10	10,17
Julio	32,25	10,97
Agosto	32,13	11,12
Septiembre	31,20	11,05
Octubre	28,26	9,34
Noviembre	27,80	9,63
Diciembre	27,30	9,12
Promedio anual	30,94	12,96

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

El agio más alto en 1906 se dio el día 2 de enero, con un 26,20 por 100; y el más bajo el 16 de mayo con un 20,45 por 100. El 31 de diciembre de 1906, el agio fue de 8,70 por 100.

ANEXO B.—PRECIOS DE LOS ARTICULOS BASICOS

Artículos	Por	De		A	
		Chelines	Peniques	Chelines	Peniques
Pan	Libra	—		0	2
Mantequilla (enlatada-fresca)	Libra	—		1	9
Queso	Libra	0	10½	1	3
Café (verde)	Libra	1	1	1	9
Huevos	Docena	—		1	6
Harina	Libra	—		0	2½
Aves	Unidad	3	0	4	0
Jamón	Libra	—		1	1
Cordero	Libra	—		1	0½
Manteca	Libra	—		0	8½
Carne	Libra	—		0	7½
Con huesos, limpia	Libra	—		1	0½
Carne de calidad	Libra	—		1	5½
Leche:					
De vaca	¼ galón	—		0	6½
De cabra	¼ galón	—		0	5½
Arroz	Libra	0	2½	0	5
Sal:					
De mesa	Libra	—		0	3
Gruesa	Libra	—		0	2
Azúcar:					
En terrones	Libra	—		0	7
Granulada	Libra	—		0	5½
Té	Libra	2	3	4	2
Carne de tenera	Libra	—		1	0½

ANEXO C.—IMPUESTOS DE CONSUMOS VIGENTES EN SANTA CRUZ DE TENERIFE, 1907

Artículos		Moneda local	Libras esterlinas		
		Pesetas	£	Chelines	Peniques
1. Carne fresca	Kilo	0,19	0	0	1¾
2. Carne	Kilo	0,231	0	0	2
3. Cerdo y manteca	Kilo	0,231	0	0	2
4. Cerdo salado	Kilo	0,236	0	0	2

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos		Moneda local	Libras esterlinas		
		Pesetas	£	Chelines	Peniques
5. Aceite de todas clases .	Kilo	0,231	0	0	2
6. Vino de todas clases ...	100 litros	15,75	0	11	8
7. Vinagre	100 litros	3,675	0	2	8 3/4
8. Cerveza y sidra	100 litros	2,31	0	1	8 1/2
9. Arroz, guisantes y harina correspondiente	100 kilos	2,415	0	1	9 1/2
10. Trigo y sus harinas	100 kilos	2,105	0	1	6 3/4
11. Harina refinada, pan y pastelería	100 kilos	2,526	0	1	11
12. Cebada, centeno, maíz y mijo	100 kilos	0,74	0	0	6 1/2
13. Otros cereales, legumbres secas y sus harinas	100 kilos	0,442	0	0	4
14. Pescado fresco, salado o en conserva	Kilo	0,085	0	0	0 3/4
15. Jabón, duro o blando .	Kilo	0,169	0	0	1 1/2
16. Carbón vegetal	100 kilos	0,63	0	0	5 1/2
17. Coque	100 kilos	0,315	0	0	3
18. Fruta enlatada	Kilo	0,21	0	0	2
19. Verduras enlatadas	Kilo	0,168	0	0	1 1/2
20. Sal	Kilo	0,198	0	0	1 3/4
21. Desperdicios de carne .	Kilo	0,063	0	0	0 1/2
22. Alcohol y coñac	Cada grado por 100 litros	1,155	0	0	10 1/4
23. Licores	Litros	0,84	0	0	7 1/2
24. Pichones, perdices, codornices y aves similares.	Cada	0,084	0	0	0 3/4
25. Pavos	Cada	0,84	0	0	7 1/2
26. Capones	Cada	0,42	0	0	3 3/4
27. Faisanes	Cada	1,05	0	0	9 1/4
28. Ocas, patos, aves, conejos y liebres	Cada	0,21	0	0	2
29. Aves trufadas	Cada	1,05	0	0	9 1/4
30. Aves en conserva	Kilo	0,42	0	0	4
31. Hielo, natural o artificial.	100 kilos	3,564	0	2	7 3/4
32. Velas, cera	100 kilos	38,64	1	8	7 1/2
33. Velas, esperma, parafina.	100 kilos	34,02	1	5	2 1/2
34. Huevos	100 kilos	0,42	0	0	4
35. Queso	100 kilos	9,24	0	6	10 1/4
36. Leche	100 kilos	4,84	0	3	7
37. Mantequilla fresca	100 kilos	8,665	0	6	5
38. Paja, heno o hierba ...	100 kilos	0,165	0	0	1 1/2
39. Madera en astillas	100 kilos	0,275	0	0	2 1/2

NOTA.—Cambio a 27 pesetas por 1 libra esterlina, sujeto a fluctuaciones.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO D.—TARIFA ADUANERA DE LAS ISLAS CANARIAS.

Artículos		Tarifa				
		Moneda local		Libras esterlinas		
		Pesetas	Céntimos	(£)	Chelines	Peniques
Alcohol	100 litros	112	50	4	3	4
Bebidas alcohólicas con menos de 50°	100 litros	82	50	3	1	1
Licores, coñac y otros	100 litros	200	0	7	8	2
Ron y ginebra	100 litros	150	0	5	11	1
Azúcar	100 kilos	70	0	2	11	10
Bacalao	100 kilos	24	0	0	17	9
Chocolate	100 kilos	50	0	1	17	0
Cacao:						
De Fernando Poo	100 kilos	50	0	1	17	0
De otros países	100 kilos	65	0	2	8	2
Molido o tostado	100 kilos	200	0	7	8	2
Café:						
De Fernando Poo	100 kilos	80	0	2	19	3
De otros países	100 kilos	107	0	3	19	3
Molido o tostado	100 kilos	250	0	9	5	2
Miel, con más del 5% de azúcar cristalizable	100 kilos	80	0	2	19	3
Especias	100 kilos	100	0	3	14	1
Té	100 kilos	150	0	5	11	1
Tabaco (Hoja):						
De Cuba	100 kilos	108	0	4	0	0
De Filipinas	100 kilos	82	0	3	0	9
Virginia y Kentucky	100 kilos	54	0	2	0	0
Manufacturado:						
De Cuba	100 kilos	217	0	8	0	9
De Filipinas	100 kilos	163	0	6	0	9
Virginia y Kentucky	100 kilos	108	0	4	0	0
Otros países	100 kilos	136	0	5	0	9
Rapé	100 kilos	108	0	4	0	0
Todos los líquidos que contienen alcohol, como la colonia, el agua de Florida y perfumes	100 litros	50	0	1	17	0
Todo tipo de vinos de 15 a 21 grados	100 litros	50	0	1	17	0

NOTA: Todos los vinos de más de 21° pagan como el alcohol o las bebidas alcohólicas, según sus grados. El cambio es de 27 pesetas por 1 £, sujeto a fluctuaciones.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO E.—RELACION DE LOS PRINCIPALES ARTICULOS IMPORTADOS EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1905-06

Artículos		Reino Unido		Alemania		Francia		España		Italia	
		1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906
Alcohol	Galones	—	—	16.320	26.437	—	—	—	—	—	274
Cerveza	Tm.	7.840	16.085	40.084	65.658	—	551	3.520	1.384	—	—
Galletas	Tm.	129	127	10	3	1	1	16	11	1	1
Velas	Tm.	248	289	5	7	1	—	3	2	5	8
Productos enlatados	Tm.	94	64	1	4	4	13	61	29	6	8
Cemento	Tm.	440	341	72	93	734	225	87	123	13	6
Carbón	Tm.	488.000	595.000	—	—	—	—	—	—	—	—
Fruta seca	Tm.	87	140	1	—	1	1	93	59	—	—
Judías, guisantes, etc.	Tm.	—	—	—	622	312	215	19	21	—	—
Harina	Tm.	4.818	5.250	—	—	49	65	—	1	—	—
Abonos químicos	Tm.	3.438	5.041	101	253	1	5	579	79	—	—
Ferretería	Tm.	—	190	—	20	—	26	—	22	—	2
Sombreros	Tm.	4	2	1	—	3	3	3	3	46	42
Hierro y acero	Tm.	1.136	335	107	38	22	1	100	7	—	—
Manteca	Tm.	118	172	—	5	—	1	48	13	—	1
Licores	Galones	—	1.365	—	409	—	1.168	—	1.401	—	32
Maíz	Tm.	235	5.207	—	—	15	1	—	—	—	—
Aceites	Galones	—	1.129	—	—	—	2.674	—	92.162	—	43
Papel	Tm.	282	229	133	115	6	16	51	70	4	2
Petróleo	Galones	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Arroz	Tm.	237	413	76	1	—	—	222	138	24	18
Jabón	Tm.	902	869	1	—	2	4	67	1	—	—
Paja	Tm.	709	749	62	133	7	2	52	90	—	—
Azúcar	Tm.	511	239	46	485	—	10	—	—	—	—
Azufre	Tm.	1	27	—	—	207	414	—	20	93	116
Tejidos, algodón	Tm.	495	235	51	34	8	43	356	194	—	31

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO E.—RELACION DE LOS PRINCIPALES ARTICULOS IMPORTADOS EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1905-06 *(continuación)*

Artículos	Reino Unido		Alemania		Francia		España		Italia	
	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906
Tejidos, lana ..... Tm.	49	25	14	11	15	1	15	—	—	3
Tabaco ..... Tm.	195	204	98	58	—	—	7	—	—	1
Trigo ..... Tm.	2.387	2.885	—	—	—	—	—	—	—	—
Vino ..... Galones	430	644	293	444	5.808	2.881	122.282	132.441	1.690	910
Madera ..... Tm.	—	13	7	1	—	—	8	1	—	—

Artículos	Bélgica		EE.UU. y Puerto Rico		Cuba		Holanda		Noruega	
	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906
Alcohol ..... Galones	—	—	—	—	52.856	20.008	—	—	—	—
Cerveza ..... Tm.	—	219	—	—	—	—	—	—	—	1.684
Galletas ..... Tm.	—	1	—	—	—	4	—	—	—	—
Velas ..... Tm.	1	9	—	—	—	—	—	—	—	—
Productos enlatados ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cemento ..... Tm.	1.969	457	—	—	—	—	—	434	—	—
Carbón ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fruta seca ..... Tm.	—	—	—	3	—	1	—	—	—	—
Judías, guisantes, etc. ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Harina ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Abonos químicos ..... Tm.	—	1	—	—	—	—	—	476	—	—
Ferretería ..... Tm.	—	82	—	28	—	—	—	—	—	—
Sombreros ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hierro y acero ..... Tm.	1.414	105	—	—	—	—	—	—	—	—
Manteca ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Licores ..... Galones	—	319	—	—	—	—	—	160	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos	Bélgica		EE.UU. y Puerto Rico		Cuba		Holanda		Noruega	
	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906
Maíz ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aceites ..... Galones	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Papel ..... Tm.	11	19	—	—	—	—	—	6	—	72
Petróleo ..... Galones	—	—	361.890	499.010	—	—	—	—	—	—
Arroz ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jabón ..... Tm.	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paja ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	166
Azúcar ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Azufre ..... Tm.	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—
Tejidos, algodón ..... Tm.	14	28	—	—	—	—	—	6	—	—
Tejidos, lana ..... Tm.	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tabaco ..... Tm.	2	1	38	16	—	9	—	2	—	—
Trigo ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vino ..... Galones	64	153	—	—	—	—	632	72	—	—
Madera ..... Tm.	—	1	3.262	3.426	—	—	—	—	5.739	5.068

Artículos	Marruecos		Argentina		Observaciones
	1905	1906	1905	1906	
Alcohol ..... Galones	—	—	—	—	
Cerveza ..... Tm.	—	—	—	—	
Galletas ..... Tm.	—	—	—	—	*Un buen negocio en manos británicas.*
Velas ..... Tm.	—	—	—	—	Un monopolio británico.
Productos enlatados ..... Tm.	—	—	—	—	
Cemento ..... Tm.	—	—	—	—	Un negocio que podía trabajar más el Reino Unido.
Carbón ..... Tm.	—	—	—	—	
Fruta seca ..... Tm.	—	—	—	—	
Judías, guisantes, etc ..... Tm.	2.395	2.458	—	—	
Harina ..... Tm.	—	—	—	—	Los exportadores británicos siguen controlando este mercado que durante unos años se les había ido de las manos.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO E.—RELACION DE LOS PRINCIPALES ARTICULOS IMPORTADOS EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1905-06 *(continuación)*

Artículos	Marruecos		Argentina		Observaciones
	1905	1906	1905	1906	
Abonos químicos ..... Tm.	—	—	—	—	
Ferreteria ..... Tm.	—	—	—	—	
Sombreros ..... Tm.	—	—	—	—	Italia domina este mercado.
Hierro y acero ..... Tm.	—	—	—	—	
Manteca ..... Tm.	—	—	—	—	
Licores ..... Galones	—	—	—	—	
Maíz ..... Tm.	2.175	—	4.712	2.810	
Aceites ..... Galones	—	—	—	—	
Papel ..... Tm.	—	—	—	—	
Petróleo ..... Galones	—	—	—	—	
Arroz ..... Tm.	—	—	—	—	
Jabón ..... Tm.	—	—	—	—	
Paja ..... Tm.	—	—	—	—	España trata de controlar ese negocio pero sigue siendo casi un monopolio británico.
Azúcar ..... Tm.	—	—	—	—	Han aumentado las importaciones de Alemania y han disminuido las del Reino Unido. El azúcar que más se importa es de remolacha.
Azufre ..... Tm.	—	—	—	—	
Tejidos, algodón ..... Tm.	—	—	—	—	
Tejidos, lana ..... Tm.	—	—	—	—	
Tabaco ..... Tm.	—	—	—	—	
Trigo ..... Tm.	—	—	569	1.091	
Vino ..... Galones	—	—	—	—	
Madera ..... Tm.	—	—	—	—	

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO F.—RELACION DE PLATANOS, TOMATES Y PAPAS EXPORTADOS DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE LOS AÑOS DE 1903-1906

A LONDRES

Mes		Cantidad			
		1903	1904	1905	1906
Plátanos	Cajas	1.879.258	2.048.111	2.578.781	2.476.044
Tomates	Bultos	609.555	682.322	780.972	722.082
Papas	Cajas	210.025	233.711	280.832	354.195

CUADRO DE LOS EMBARQUES DURANTE EL AÑO 1906

PLATANOS

	Núm. de cajas
Enviados a:	
Reino Unido	2.286.871
Alemania y otros países	168.143
España	21.030
Total	2.476.044

TOMATES

	Núm. de cajas
Enviados a:	
Reino Unido	678.408
Otros países	43.674
Total	722.082

PAPAS

	Núm. de cajas
Enviados a:	
Reino Unido	330.559
Otros países	23.636
Total	354.195

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO G.—CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ, TENERIFE, DURANTE EL AÑO 1906

Nacionalidad	Veleros		Vapores		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británica	3	1.721	703	1.755.719	706	1.757.440
Alemana	—	—	404	1.082.257	404	1.082.257
Francesa	—	—	174	341.203	174	341.203
Española	1.256	171.521	893	315.457	2.149	486.978
Italiana	3	2.359	88	204.327	91	206.686
Noruega	1	1.024	65	53.419	66	54.443
Belga	—	—	34	94.316	34	94.316
Argentina	—	—	8	1.440	8	1.440
Danesa	—	—	7	6.297	7	6.297
Holandesa	—	—	5	8.883	5	8.883
Chilena	—	—	3	1.218	3	1.218
Americana	1	881	2	1.930	3	2.811
Brasileña	—	—	2	312	2	312
Portuguesa	1	125	—	—	1	125
Uruguaya	3	3.360	2	4.164	5	7.524
Austro-húngara .	—	—	1	576	1	576
Griega	—	—	1	1.588	1	1.588
Sueca	—	—	1	1.292	1	2.292
Rusa	1	246	—	—	1	246
Haitiana	1	86	—	—	1	86
Total	1.270	181.323	2.393	3.874.398	3.663	4.055.721
Total 1905 ...	1.242	176.236	2.287	3.699.112	3.529	3.875.348
Total 1904 ...	1.163	151.125	2.036	3.391.518	3.199	3.542.643

LAS PALMAS

El vicecónsul Yanes presenta el siguiente informe:

Durante el año 1906 no ha habido ningún cambio de importancia en el comercio general de la isla de Gran Canaria, aunque por todas partes se aprecian síntomas inconfundibles de creciente prosperidad comercial y agrícola, siendo ésta quizás más evidente en las regiones del campo que en Las Palmas y el Puerto de La Luz.

Se han hecho cultivables nuevos terrenos por medio de sistemas de riego y se ha gastado mucho dinero en la construcción de depósitos de agua, presas y acequias, especialmente en la rica región de Arucas y en

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

la zona norte de la isla, donde los terratenientes son más emprendedores y más modernos que en otras zonas.

Los terrenos que se encuentran en las vertientes más bajas de la isla pueden producir hasta tres o incluso cuatro cosechas al año desde que dispongan de suficiente agua.

Recientemente se han construido muchos tanques de cemento reforzado de gran capacidad. Hasta la fecha han resultado fuertes y de construcción más barata que los antiguos estanques excavados de albañilería y forrados de cemento.

Se habla mucho de ferrocarriles, de tranvías eléctricos y de tracción a vapor y motor, y más tarde o más temprano acabarán llegando.

TRAFICO MARITIMO

El Anexo I indica una ligera disminución del tráfico marítimo frente a 1905, que se puede deber a que durante una gran parte del año varios puertos sudamericanos han estado vendiendo carbón a precios muy bajos debido a la competencia local. El descenso en vapores arribados se verificó principalmente en los de tipo irregular o volanderos; ello no obstante, se ha vendido más carbón que en 1905. El depósito de carbón de la empresa alemana *Woermann Line* en el Puerto de La Luz empezó a suministrar carbón a vapores en enero de 1906, y el aumento del tráfico marítimo alemán que arriba con regularidad puede explicar el aumento en los embarques de carbón.

Varios buques que anteriormente navegaban con bandera británica y que estaban empleados en el transporte interinsular de fruta se han transferido a bandera española en 1906.

TARIFAS PORTUARIAS

	Tarifa	
	Pesetas	*Céntimos*
Práctico (obligatorio)	33	76
—Oficina de Sanidad		
Buques de:		
101 a 300 Tm. de registro	5	0
301 a 500 Tm. de registro	10	0
501 a 1.000 Tm. de registro	15	0

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

	Tarifa	
	Pesetas	Céntimos
1.001 a 2.000 Tm. de registro	20	0
2.001 a 3.000 Tm. de registro	25	0
3.001 Tm. de registro y más	30	0
Entrada y salida (sólo vapores que entran por suministro)	(£) 1	

DERECHOS DE TRAFICO

	Derechos por 1.000 kg.	
	Pesetas	Céntimos
Carga desembarcada (pagada por el consignatario)		
Madera para:		
Empaquetado	Nada	
Otros fines	2	50
Abonos	2	50
Serrín	1	0
Cereales	2	0
Carbón	0	25
Otras mercancías	2	50
Carga embarcada (pagada por el barco)		
Por cada 100 kilos	1	25

IMPORTACIONES

Sin datos oficiales publicados o asequibles, a no ser que se obtengan de cada uno de los manifiestos de embarque, no es fácil dar un informe detallado y fiable de las importaciones.

Los derechos de aduana fueron arrendados a una sociedad.

El Reino Unido mantiene la cuota mayor de mercado en el total de importaciones en la isla. Ello se pone especialmente de manifiesto en todos los establecimientos de venta al por menor, sobre todo en las tiendas de ultramarinos y almacenes de comestibles de toda la isla, donde se ven profusamente géneros británicos y carteles publicitarios de productos británicos.

Al ser de carácter muy ahorrativo la mayoría de los consumidores y ser muy frugales en sus hábitos, los artículos de mayor demanda son invariablemente los más baratos.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

En cuanto a textiles, los calicós grises y blanqueados, la camisería, los pantalones azules de dril y los estampados de Manchester negros y de fantasía tienen por único competidor el artículo barato procedente de Barcelona.

Los artículos de lana y las mantas son en su mayoría británicas.

Los productos químicos que se utilizan en la preparación de abonos artificiales y cuyo uso está muy extendido proceden casi exclusivamente de Liverpool y Londres, pero últimamente se están recibiendo mayores cantidades de España.

La ferretería de buena calidad procede en su mayor parte de Birmingham y de Sheffield, pero en lo que se refiere a las variedades más baratas, Alemania y España están ganando terreno; el carpintero canario, ebanista y artesano, invariablemente prefiere herramientas de fabricación británica.

El jabón y las velas son casi exclusivamente británicos. En el Anexo II se incluye más información.

EXPORTACIONES

El Anexo III relaciona las exportaciones de frutas a Londres y Liverpool tomadas a partir de las declaraciones de aduana a la entrada en estos puertos. Se observará que parece haber una disminución en el número de embarques de cajas de plátanos. No ha sido así realmente; en años anteriores sólo se embalaba un racimo de plátanos por caja y en 1906 los exportadores empezaron a utilizar cajas mayores con capacidad para dos racimos, y si éstos fueran pequeños cabrían hasta tres en una caja. Los mejores y mayores, que ahora en el negocio les llaman «gigantes», se empaquetan por unidad. En 1906 se han enviado cantidades mucho mayores que en años anteriores a Hamburgo, Marsella y Génova, y los embarques a dichos puertos siguen aumentando con buenos resultados.

Durante 1906 los visitantes británicos y alemanes a la isla fueron más numerosos que de costumbre; todos los hoteles disfrutaron de una temporada de invierno excepcionalmente buena y larga.

VISITANTES

Los caprichosos climas de Europa propician el que cada año haya un número creciente de buscadores de sol y de salud que visitan Gran

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Canaria todos los inviernos, y gran parte de la prosperidad que ahora se vive aquí se debe a estos visitantes y a las comodidades que ofrecen las navieras cuyos vapores arriban aquí.

Esta fuente de riqueza y de ganancias en una comunidad no demasiado numerosa hasta ahora no ha sido ni fomentada ni desarrollada, y podrían hacerse muchas mejoras, así como proporcionar atracciones para los turistas que sumadas a las ventajas naturales y climáticas harían de la isla de Gran Canaria, efectuando una pequeña inversión, uno de los mejores centros de salud, para aquellos que no tengan inconveniente en viajar por mar unos cuantos días.

ANEXO I.—CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO EN EL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, EN EL AÑO 1906

	Vapores		Veleros		Total	
Nacionalidad	Número	Toneladas	Número	Toneladas	Número	Toneladas
Británica	1.369	2.669.338	5	2.177	1.374	2.671.515
Americana	6		4		10	
Argentina	8		—		8	
Austro-Húngara ..	24		—		24	
Belga	3		—		3	
Brasileña	12		—		12	
Chilena	4		—		4	
Danesa	5		1		6	
Holandesa	12		1		13	
Francesa	126		1		127	
Alemana	350		—		350	
Griega	1	1.743.368	—	103.226	1	1.846.594
Haitiano	1		—		1	
Italiano	106		2		108	
Mexicano	4		—		4	
Noruego	105		5		110	
Peruano	1		—		1	
Portuguesa	5		—		5	
Ruso	9		—		9	
Español	538		2.202		2.740	
Sueco	12		—		12	
Uruguayo	2		1		3	
Total	2.703	4.412.706	2.222	105.403	4.925	4.518.109

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO II.—CUADRO DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE LOS AÑOS 1905-1906

Artículos	Reino Unido		Alemania		Francia		España		Italia	
	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906
Judías, maíz y garbanzos ... Tm.	427	2.386 3/10	—	2 3/10	—	160 3/4	—	91 6/10	—	12
Cerveza ..... Galones	7.985	8.100	30.803	31.200	85	70	731	814	—	—
Galletas y dulces..... Tm.	299	487	17 1/4	14	1 7/10	2/10	8	6	6/10	2/10
Velas ..... Tm.	302	295 3/10	—	2/10	3/10	—	—	—	—	—
Cemento ..... Tm.	687	710 3/10	396	525	427	385 7/10	26	105	21	85
Carbón ..... Tm.	273.000	343.625	—	1.895	—	—	—	—	—	—
Algodón y tejidos..... Tm.	479	401 1/2	36 1/2	31	7	7 1/2	345	288 6/10	42	29 3/4
Loza ..... Tm.	24	29	24	23	7	8	35	39	—	1
Harina..... Tm.	3.255	2.967	—	—	15	30 1/2	3 3/4	4 1/2	—	12 1/2
Ferretería ..... Tm.	207	299 3/10	46 1/4	90	14	2 3/4	37 1/2	57 1/4	3/4	5
Hierro, anclas y tuberías.... Tm.	725	1.295	610	134 1/2	1	1	105	19 1/10	—	—
Maquinaria..... Tm.	206	394	16	37	2	6/10	5	71	—	2 3/4
Abonos (químicos y guano). Tm.	11.099	9.070	319	78	1/2	2 1/10	44	118	20	—
Metales..... Tm.	56	91	10 1/2	11	1 1/4	1 3/4	11	13	—	—
Clavos..... Tm.	78	235 3/10	21	85 3/10	2 6/10	10 4/20	2	2 1/4	37	35 3/4
Papel..... Tm.	598	527 2/10	115 3/4	192 8/10	5 3/4	8 1/4	62 2/10	783/10	9/10	3 6/10
Petróleo ..... Tm.	—	1 3/4	—	1	—	—	—	—	—	—
Arroz..... Tm.	427 1/2	635 1/2	10 7/10	28 6/10	—	—	95 1/10	117 1/10	22 1/2	35 7/10
Jabón ..... Tm.	957 1/2	1.116	—	—	—	—	3/4	1 1/2	2/10	—
Bebidas alcohólicas ..... Galones	3.808	5.109	17.870	18.402	421	503	1.056	976	641	701
Paja y forraje ..... Tm.	81	1.226	—	—	4.899	3.336	952 1/2	1.526	—	—
Azúcar ..... Tm.	644 1/2	692 3/4	45	148 7/10	3/10	—	—	—	—	—
Madera ..... Tm.	8	133 1/2	9 3/10	17 3/4	—	2 1/2	28	787 1/2	—	64 10
Turba ..... Tm.	654	950	45	186	—	—	—	—	—	—
Trigo ..... Tm.	228 4/10	3.358 7/10	—	—	—	—	—	—	—	—
Vino ..... Galones	2.155	2.500	529	528	5.100	6.000	109.747	111.101	3.700	4.001
Prendas de lana ..... Tm.	27 1/10	38 1/2	10 1/10	15 1/10	4	4 2/10	19	16 1/4	8	5 1/10

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO II.—CUADRO DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE LOS AÑOS 1905-1906 *(continuación)*

Artículos	Estados Unidos		Bélgica		Marruecos		Argentina		Noruega	
	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906
Judías, maíz y garbanzos ... Tm.	—	—	—	—	2.080	604 3/10	14.256	13.581	—	—
Cerveza ..... Galones	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Galletas y dulces ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Velas ..... Tm.	—	—	6	3 1/10	—	—	—	—	—	—
Cemento ..... Tm.	—	—	2.076.	1.451	—	—	—	—	2	—
Carbón ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Algodón y tejidos ..... Tm.	16 1/2	15 1/10	28 3/10	7	—	—	—	—	—	86
Loza ..... Tm.	—	—	96	103	—	—	—	—	—	—
Harina ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	585 1/2	535 7/10	—	—
Ferretería ..... Tm.	7 3/10	9 2/10	46	15 3/4	—	—	—	—	—	—
Hierro, anclas y tuberías ... Tm.	1	1 1/2	507	316 2/10	—	—	—	—	—	35 5/10
Maquinaria ..... Tm.	8 1/2	13	5 1/2	3 1/2	—	—	—	—	—	—
Abonos (químicos y guano) . Tm.	149	—	1	—	—	—	28 1/2	—	4 1/10	—
Metales ..... Tm.	1	—	10	11	—	—	—	—	—	—
Clavos ..... Tm.	37	1 4/20	138 1/2	165 1/2	—	—	—	—	10 3/10	—
Papel ..... Tm.	—	—	41 1/4	37 4/10	—	—	—	—	20 3/4	95 3/10
Petróleo ..... Tm.	1.108	2.325 6/10	2 1/2	—	—	—	—	—	—	—
Arroz ..... Tm.	—	—	—	—	—	6 3/10	—	—	—	—
Jabón ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bebidas alcohólicas ..... Galones	—	—	3.954	4.002	—	—	—	—	—	—
Paja y forraje ..... Tm.	—	—	3	70	—	—	2.734	1.158 3/10	—	—
Azúcar ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madera ..... Tm.	233 1/2	395	—	—	—	—	—	—	12.756	193
Turba ..... Tm.	—	9 1/10	—	35 1/4	—	—	—	—	588	425
Trigo ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	1.265 6/10	734 1/2	—	—
Vino ..... Galones	—	—	2.045	1.758	—	—	—	—	—	—
Prendas de lana..... Tm.	—	—	5 1/10	3 1/4	—	—	—	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO II.—CUADRO DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE LOS AÑOS 1905-1906 *(continuación)*

Artículos	Cuba		Portugal		Austria-Hungría		Observaciones
	1905	1906	1905	1906	1905	1906	
Judías, maíz y garbanzos ... Tm.	—	—	—	—	—	—	
Cerveza ..... Galones	—	—	—	—	—	—	Se prefiere la cerveza ligera alemana.
Galletas y dulces ..... Tm.	3	1 6/10	—	—	—	—	
Velas ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	
Cemento ..... Tm.	—	—	—	—	75	—	El belga de Amberes resulta más barato que el británico.
Carbón ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	
Algodón y textiles ..... Tm.	—	—	—	—	2/10	—	
Loza ..... Tm.	—	—	1/4	—	—	—	Gran aumento del belga, más barato que el británico.
Harina ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	
Ferretería ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	El mejor, todo británico.
Hierro, anclas y tuberías ... Tm.	—	—	6/10	—	24	7 1/2	Tuberías de hierro de Lieja.
Maquinaria ..... Tm.	—	1/20		—	—	—	
Abonos (químico y guano) . Tm.	—	—	—	—	—	—	
Metales ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	
Clavos ..... Tm.	—	—	—	—	28	8/10	
Papel ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	Se usa mucho para el empaquetado de fruta, periódicos viejos.
Petróleo ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	Mucho se vuelve a mandar a la costa occd. de Africa.
Arroz ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	
Jabón ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	
Bebidas alcohólicas ..... Galones	5.477	7.321	18	—	3.274	3.306	Ron de Cuba.
Paja y forraje ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	Paja de Calais para el empaquetado de plátanos de Argentina para forraje.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO II.—CUADRO DE LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE LOS AÑOS 1905-1906 *(continuación)*

Artículos	Cuba		Portugal		Austria-Hungría		Observaciones
	1905	1906	1905	1906	1905	1906	
Azúcar ..... Tm.	21 3/4	—	—	—	1/2	—	
Madera ..... Tm.	—	17 1/2	—	—	—	—	Cajas de madera para fruta sólo de Noruega.
Turba ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	
Trigo ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	
Vino ..... Galones	—	—	904	1.002	467	581	Vermut de Trieste e Italia.
Prendas de algodon ..... Tm.	—	—	—	—	—	—	

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO III.—CUADRO DE FRUTAS Y VERDURAS EXPORTADAS DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE EL AÑO 1906

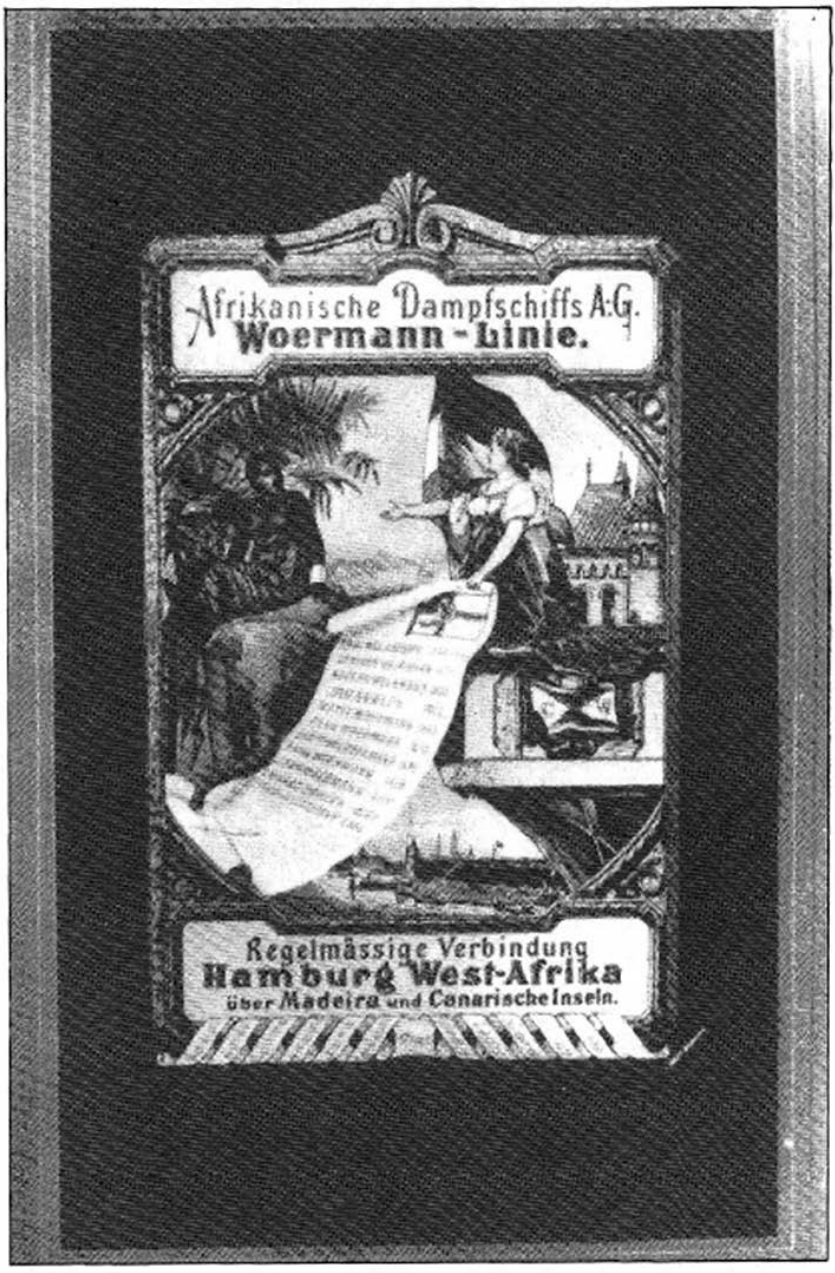
A LONDRES

Mes	Cantidad				
	Plátanos (cajones)	Tomates (bultos)	Papas (sacos)	Varios (paquetes)	Total
Enero	49.267	9.823	1.278	211	60.579
Febrero	50.992	11.882	1.075	278	64.227
Marzo	48.506	30.244	8.984	55	87.789
Abril	75.070	32.655	57.048	216	164.989
Mayo	72.416	31.258	25.171	—	128.845
Junio	85.369	2.497	3.219	51	91.136
Julio	77.306	—	—	64	77.370
Agosto	86.766	—	—	9	86.775
Septiembre	75.767	199	—	30	75.996
Octubre	51.109	4.045	—	93	55.247
Noviembre	53.338	12.657	—	1.508	67.502
Diciembre	44.038	10.342	—	890	55.270
Total	769.944	145.602	96.775	3.405	1.015.726
Total 1905	807.440	176.781	97.576	7.277	1.089.074

A LIVERPOOL

Mes	Cantidad				
	Plátanos (cajones)	Tomates (bultos)	Papas (sacos)	Varios (paquetes)	Total
Enero	47.520	10.973	63	47	58.603
Febrero	46.397	13.118	864	370	60.749
Marzo	45.899	41.582	9.701	176	97.358
Abril	61.615	27.603	42.524	30	131.772
Mayo	67.059	22.940	23.906	15	113.920
Junio	106.994	3.017	1.961	207	112.179
Julio	99.513	—	—	194	99.707
Agosto	126.787	—	—	94	126.881
Septiembre	104.735	389	—	82	105.206
Octubre	77.736	3.952	—	60	81.748
Noviembre	49.119	13.268	—	70	62.457
Diciembre	20.751	12.469	89	470	33.779
Total	854.125	149.311	79.108	1.815	1.084.359
Total 1905	1.006.683	189.634	75.533	2.901	1.274.751

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003



Cartel publicitario de una compañía alemana.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria, Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1907

SUMARIO

Introducción.—Rentas de puertos francos.—Cambio.—Fábrica de gas.—Importaciones y exportaciones: valores estimados.—Importaciones: Tejidos de algodón. Tejidos de lana. Madera. Maíz. Cemento. Carbón.—Exportaciones: Plátanos. Tomates. Papas. Tráfico marítimo.—Fletes.—Sanidad.—Mapa de las islas comentado.—Población.—Obras públicas.—Cuadros: Cuadro de importaciones. Cuadro del cambio. Cuadro de las principales exportaciones.—Cuadro del tráfico marítimo. Cuadro de las actuales tarifas de fletes.—Informe sobre el comercio de La Orotava.—Informe sobre el comercio de Las Palmas.

INTRODUCCION

La depresión del comercio a que se hacía referencia en el informe de 1906 continuó durante 1907, con la sola excepción del comercio del carbón y el de la fruta, que prácticamente mantuvo el volumen de sus embarques aunque tuvo que contentarse con un margen de beneficios muy reducido. Aparte de estas dos actividades ha habido un descenso general en el volumen de negocios y, de momento, las perspectivas no son muy halagüeñas, aunque sí mejores que en el mismo período de 1906. Las

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

causas de la depresión fueron principalmente el estancamiento financiero general en Europa, el bajo tipo de cambio que se ha mantenido pertinazmente durante todo el año y, por lo que respecta a Tenerife, el desgraciado rumor que llegó al extranjero a principios de año de que había un brote epidémico en la isla. Este rumor tuvo el efecto lógico de disuadir a los visitantes de venir a las islas y los hoteles, junto a los negocios relacionados con la hostelería, se vieron gravemente afectados. Sin embargo, cabe mencionar que la temporada actual es excepcionalmente buena y que de momento los hoteles están completamente llenos.

El comercio del carbón ha sido más activo que hace mucho tiempo y se ha exportado fruta en mayores cantidades que el año pasado.

RENTAS DE PUERTOS FRANCOS

Ya ha expirado el arrendamiento de las rentas de puertos francos y el Gobierno se ha hecho cargo de la administración de las aduanas y de recaudar los derechos de importación. La sociedad a la que se había adjudicado el arrendamiento de las rentas y que estaba formada por mercaderes españoles locales, comerciantes y agricultores, hizo grandes esfuerzos para conseguir del Gobierno la renovación de la concesión, pero sin resultado, pues era del dominio público que los accionistas, muy numerosos y distribuidos entre todas las islas, habían tenido grandes ganancias. Debe hacerse constar que este dinero se gastó en la región y que hoy el comercio local está acusando la falta de esta fuente de ingresos. A fin de aprovechar al máximo los últimos días del arriendo, los comerciantes locales, miembros de la sociedad, importaron y pagaron derechos sobre surtidos extraordinariamente grandes de mercancías gravables, principalmente azúcar y café. Al darse cuenta el Gobierno de que esto le privaría de los ingresos procedentes de estas mercancías durante los próximos meses, promulgó inesperadamente una Real Orden que reducía temporalmente el impuesto sobre el café, el azúcar y el cacao hasta un 25 por 100 desde la fecha en que asumiría la administración, el 17 de agosto, habiéndose promulgado la Real Orden unos días antes. Así pues, se colocó a los comerciantes en una situación extraordinariamente difícil, dejándoles con los enormes surtidos de azúcar y café que habían pasado a toda prisa por la aduana en el último momento a la antigua tarifa de arbitrios. Las importaciones excepcionalmente grandes de café y azúcar que figuran en el cuadro adjunto de importaciones (Anexo A) tienen su explicación en lo expuesto. Se rumorea que el Gobierno quiere volver

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

a arrendar las rentas y hay una gran expectación entre los posibles licitantes. En vista de los grandes beneficios obtenidos por los accionistas del anterior arrendamiento, se prevé que el Gobierno pida un fuerte incremento sobre la renta anterior de 1.000.000 de pesetas al año.

Se recordará que el Gobierno, al principio, volvió a asumir la administración de las rentas en enero de 1906 al rescindir la concesión a la sociedad arrendataria y que el proceso consiguiente se resolvió a favor de aquélla. Las cantidades cobradas por el Gobierno en el período en que administró las rentas se abonaron a la sociedad el pasado diciembre, habiéndose cobrado durante el tiempo que duró el pleito más de 3.000.000 de pesetas.

CAMBIO

El tipo medio del año es, cosa curiosa, exactamente el mismo que en 1906, el 12,96 por 100, pero ha habido una tendencia al alza bastante estable en el agio a lo largo del año en vez de a la baja como sucedió en 1906.

Puede verse en el cuadro adjunto (Anexo B) que el índice del mes de enero fue del 8,11 por 100 frente al 23,98 por 100 de enero de 1906, y del 13,48 por 100 en diciembre, frente al 9,12 por 100 en diciembre de 1906.

FABRICA DE GAS

Se han concluido las instalaciones de gas, de las que en el informe del año pasado decíamos que habían sido iniciadas por una compañía de responsabilidad limitada de Bremen con una concesión de 75 años. El uso de gas, tanto para iluminación como para cocinar, está ya generalmente extendido, pero la competencia de la luz eléctrica hace dudar de si el resultado económico será satisfactorio. El precio es alto y hay numerosas quejas a este respecto; es posible que se produzca un gasto considerable debido a la ignorancia de los sirvientes que no están habituados al uso de gas para cocinar.

IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES

Hasta ahora las autoridades no han hecho el menor intento de proporcionar estadísticas oficiales de las importaciones y exportaciones, pe-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ro el siguiente cálculo estimado del valor total del comercio en el año que nos ocupa se aproxima bastante:

IMPORTACIONES

	£
Carbón	800.000
General	800.000
Total	1.600.000

EXPORTACIONES

	£
Frutas y verduras	900.000
General (Labores de «calado», vino, cebollas, semilla, cochinilla, etc.)	100.000
Total	1.000.000

A este respecto, no puede olvidarse que el carbón vuelve nuevamente a embarcarse. El grueso del negocio está en manos británicas y funciona con capital británico.

IMPORTACIONES

Las estadísticas de las importaciones que figuran en el Anexo A se han recopilado a partir de los manifiestos de embarque y su exactitud es sólo aproximada. Por lo que respecta a artículos concretos, las cantidades que se han importado de alcohol y cerveza han experimentado una disminución considerable, pero ha habido un aumento importante en las importaciones de vino y de licores espiritosos.

Tejidos de algodón.—Los tejidos de algodón han experimentado un aumento respecto al año anterior. El grueso del comercio ha sido de artículos de fabricación británica, pero Alemania sigue dominando en pantalones de algodón y sus embarques han sido muy superiores a los de 1906. Bélgica, Holanda, Italia y la madre patria también han tenido su parte en el creciente comercio.

Tejidos de lana.—El comercio de tejidos de lana también mejoró respecto a 1906, obteniendo el Reino Unido la mayor parte del negocio.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Madera.—El comercio habitual de madera para empaquetado se efectuó con Noruega y los Estados Unidos, y Canadá envió pino blanco para la construcción.

Maíz.—El grueso del negocio del maíz estuvo de nuevo en manos del Reino Unido y los envíos de Argentina siguieron disminuyendo mientras que Marruecos volvió a enviar maíz. Natal entró en este campo por primera vez con unos cuantos embarques y si los exportadores estuviesen preparados para estudiar las necesidades de este mercado, especialmente en la selección del grano, éste podría llegar a constituir un negocio importante.

Cemento.—Los embarques de cemento fueron muy superiores a los del año anterior. Este artículo se usa principalmente para construir estanques para el riego y obras relacionadas con los trabajos en el Puerto de Santa Cruz de La Palma. Los exportadores belgas controlan la mayor parte del negocio.

Carbón.—El principal negocio de importación es, por supuesto, el del carbón y en las cifras que se dan a continuación podrá observarse que ha habido un gran aumento en los embarques frente a los de 1906 (86.000 toneladas). De hecho, las cifras se acercan mucho a las de 1902, el año de la guerra en Sudáfrica, cuando las importaciones se elevaron a 730.000 toneladas.

	Toneladas
1903	580.000
1904	510.000
1905	488.000
1906	595.000
1907	681.000

De esta última cantidad, a las empresas británicas corresponden 623.000 toneladas; las restantes 58.000 fueron suministradas a los vapores por la nueva compañía alemana de carbón de Las Palmas. Los precios oscilaron entre 1 libra 5 chelines 6 peniques y 1 libra 10 chelines por toneladas, y a principios de este año se obtuvo entre 1 libra 10 chelines y 1 libra 11 chelines. El 1 de febrero el precio volvió a bajar, siendo la cotización entre 1 libra 9 chelines y 1 libra 10 chelines. Los fletes durante 1907 oscilaron entre 5 chelines 9 peniques y 7 chelines 6 peniques, siendo la primera de estas cantidades aproximadamente la tarifa del año en curso.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

EXPORTACIONES

En el Anexo C se ofrece un cuadro de los embarques de plátanos, tomates y papas con destino a Londres, Liverpool y el Continente.

Plátanos.—La exportación de plátanos en el año 1907 presenta un ligero descenso frente a 1906, siendo las cantidades las que se relacionan a continuación:

	Cajas
1906	2.476.044
1907	2.391.297

La bajada experimentada en 1907 se debe principalmente a las dificultades que surgieron a principios de año por la existencia en Santa Cruz de una enfermedad de la que se informó que se trataba de epidemia asiática. Como consecuencia de ello, los distritos alejados así como las otras islas se incomunicaron e incluso rehusaron tener cualquier tipo de comunicación con los vapores costeros que entraban a recoger fruta para la exportación. Se perdió gran cantidad de fruta, por lo que las cantidades son prácticamente las mismas que el año anterior.

Se nos ha informado que la calidad del fruto está degenerando debido al número de años en que los terrenos han estado sometidos al mismo tipo de cultivo y también al método en boga de abonar. Así, en determinada época del año, muchos racimos presentan una enfermedad llamada «*Gloesporium musarum*» que en opinión de los expertos se produce por negligencia por parte de los agricultores en sus métodos de abono y de cultivo.

En los cuadros adjuntos puede observarse que hay un continuo aumento de las exportaciones a puertos continentales, sobre todo a Alemania. Pero conviene destacar que la mayoría de las cantidades enviadas a Europa son en cumplimiento de pedidos en firme a precios fijos f.o.b. entregados en los puertos de estas islas y son muy pocas las cantidades que se envían en consignación.

Hay necesidad de facilidades para el transporte a puertos continentales, que de concederse favorecerían la exportación a mayor escala. Nadie parece dudar ya de que el paladar continental ha desarrollado un gusto por el plátano, y si se mejorasen las ayudas a la exportación y se llevase a cabo un buen sistema de distribución el comercio de esta fruta alcanzaría gran importancia en muy poco tiempo.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Un aspecto a destacar es que una parte de los plátanos enviados a Marsella luego se dirige a Egipto, donde su consumo es inmediato a pesar del gran aumento del precio debido a las actuales dificultades de transporte, y si hubiese alguna posibilidad de colocar esta fruta en el mercado a un precio razonable, la demanda subiría a pasos agigantados.

El comercio con el Reino Unido no ha supuesto grandes ganancias a los exportadores. La competencia en la adquisición de la fruta ha sido más intensa que nunca, dando con ello lugar a que el agricultor se beneficiara en perjuicio del exportador.

Como en años anteriores, la fruta enviada durante el verano no siempre llegó en buenas condiciones a su destino; por lo demás, en el Reino Unido los precios se han mantenido bastante bien.

En el mes de noviembre las distintas compañías de barcos de vapor, con una excepción, acordaron subir los fletes de 1 chelín y un 10 por 100 por caja de plátanos a 1 chelín 3 peniques y un 10 por 100 a Londres. A principios de año la tarifa a Liverpool se redujo a 6 peniques por bulto, pero por último se subió a 1 chelín. La inseguridad que ello originó en cuanto a la situación de los fletes contribuyó a desorganizar el negocio, e indudablemente fue otra de las causas de las pérdidas sufridas por las navieras, pues es bien sabido que toda reducción de los fletes favorece al agricultor, mientras que es muy difícil reducir el precio que se le paga si suben aquéllos.

En el informe de 1906 se destacó que el negocio de la fruta se encontraba padeciendo falta de mano de obra, principalmente femenina, y ahora hay también escasez de mano de obra masculina debido a la continua emigración a la isla de Cuba.

Tomates.—Las exportaciones totales durante 1907 fueron de 875.084 bultos y, en general, el año resultó normalmente bueno en esta actividad. Aunque la lluvia fue escasa, el clima en su conjunto fue favorable para el cultivo del tomate y en los mercados británicos los precios fueron buenos. Prácticamente no hubo enfermedades y la temperatura se mantuvo igual y uniforme, aunque se perdieron algunas cantidades debido a la dificultad de recolección en las zonas más alejadas a principios de año por la llamada «epidemia».

Los buenos resultados de este año pueden considerarse una excepción. Un invierno suave es el factor principal que mantiene el consumo de tomate en el Reino Unido, y si coincide con una buena cosecha aquí el resultado ha de ser, naturalmente, beneficioso. Conviene destacar, sin embargo, que un año próspero de estas características suele conducir a una catástrofe al año siguiente, pues no sólo sirve de estímulo para que

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

los agricultores aumenten sus plantaciones sin tener en cuenta la calidad del terreno, sino que además, en Inglaterra, induce a la gente de carácter especulativo a embarcarse en transacciones que a menudo les acarrean pérdidas considerables. Así muchas personas que tienen poca o ninguna experiencia en el negocio del tomate están tentadas a comprarlos embalados a precios fijos f.o.b. que se les entregarán durante todo el invierno, y al final se dan cuenta a su costa de cómo han actuado a la ligera; y si el fruto viene enfermo, como sucede a menudo, y aún más, si el clima en Gran Bretaña no es favorable, lo que suele ser frecuente, es fácil imaginarse los resultados. Se dice que hay ya bastantes personas que han caído víctimas de las seductoras perspectivas del negocio del tomate, perspectivas que se basan, por lo general, en la experiencia de una temporada excepcionalmente buena.

Papas.—La estación fue favorable en general para el cultivo de la papa. La cosecha resultó buena y los precios locales estuvieron altos debido a la competencia entre compradores, teniendo los agricultores razones para estar satisfechos. Sin embargo, el exportador no ha salido muy bien parado y en muchos casos ha llegado a tener pérdidas. Se embarcaron 484.018 sacos, la mayoría con destino a Reino Unido.

TRAFICO MARITIMO

Puede verse en el cuadro adjunto (Anexo D) que el tráfico marítimo en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife sigue aumentando regularmente. El tráfico británico presenta un aumento de 74.000 toneladas frente al año anterior, con Alemania como principal competidor, seguida a su vez, a una distancia considerable, por la madre patria. La mayor parte del resto de actividad corresponde a los italianos, franceses y belgas. El comercio de cabotaje costero se hace bajo bandera española.

En el último informe anual se hizo referencia a que el gobierno español, para estimular el comercio entre las islas y la madre patria, había ofrecido una subvención anual por un período de 10 años a un servicio semanal de vapores rápidos entre Cádiz y las islas. Este servicio se inauguró el pasado julio y ahora funciona con regularidad; ha tenido gran aceptación y, además de promover las relaciones entre las islas y la madre patria, ha supuesto un decidido impulso al comercio de aquéllas. Se espera que con la mejora de la actividad se desarrolle más este servicio.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

FLETES

Desde el anterior informe los fletes han cambiado mucho, y en el Anexo E (en que figuran las tarifas actuales) podrá observarse que los de Londres han subido. Y se rumorea que se piensa reducir los precios a las anteriores tarifas de 1 chelín y un 10 por 100 por caja y 10 chelines y un 10 por 100 por tonelada.

SALUD PUBLICA

Es muy grato poder informar de que sigue el buen estado sanitario de las islas, manteniéndose el índice de mortandad en su bajo nivel habitual.

MAPA DE LAS ISLAS

Adjunto a este informe (véase pág. 744) se encontrará un pequeño mapa de las islas reproducido con el permiso del autor y tomado de la *Brown's Guide to the Canaries*. Los únicos puertos de carga para exportación son Santa Cruz, en Tenerife, y Las Palmas, en Gran Canaria. Hay aproximadamente unos doce vapores pequeños de propiedad británica, pero navegando con bandera española, que están continuamente empleados en el transporte de fruta y verduras desde las zonas más alejadas y de otras islas a los dos puertos antes mencionados para su exportación al extranjero.

El orden de las islas en cuanto a la producción de plátanos, tomates y papas, los tres productos principales de exportación, es el siguiente:

— Plátanos: 1) Gran Canaria, 2)Tenerife, 3) La Palma. Hubo contribuciones relativamente insignificantes de las otras islas.

— Tomates: 1) Tenerife, 2) Gran Canaria, 3) Gomera, 4) La Palma.

— Papas: 1) Tenerife, 2) Gran Canaria, 3) La Palma, 4) Gomera.

POPULARIDAD DE LAS ISLAS COMO BALNEARIOS DE SALUD

Podrá verse fácilmente que Tenerife y Gran Canaria, con sus estaciones carboneras hermanas, son en todos los aspectos las dos islas más importantes del Archipiélago, y sus atractivos y ventajas desde el punto de vista de balnearios de salud son más famosos cada año. Su popularidad como estación invernal la confirman numerosos testimonios de los

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

muchos visitantes que aumentan anualmente y que encuentran confort y comodidades en los hoteles bien equipados, pero aún no se ha descubierto todo el atractivo que tienen las islas en verano. Es verdad que el calor en las ciudades puede resultar molesto, pero el clima en la montaña es delicioso; localidades como Tacoronte, La Laguna y Güímar en Tenerife, y el Monte en Gran Canaria constituyen los más encantadores puntos de veraneo. La altura de estos sitios oscila entre los 1.200 pies (Güímar) y los 1.800 pies (La Laguna).

El siguiente lugar en orden de importancia lo ocupa la isla de La Palma, aunque muchos la ponen en primer puesto por su belleza y paisajes pintorescos. No cabe duda de que a medida que sus atractivos se conozcan más ampliamente y que se mejoren los alojamientos se empezará a desarrollar su prosperidad. Por lo que respecta a las otras islas del Archipiélago, Hierro, Gomera, Fuerteventura y Lanzarote, puede decirse que cada una tiene sus propios atractivos para los amantes del paisaje igual que cada una tiene su propio clima característico, pero los alojamientos con que cuentan de momento los visitantes no son muy apetecibles.

POBLACION

Según el último censo (1900) la población del Archipiélago canario se eleva a 358.554 habitantes, con la siguiente distribución: Tenerife, 138.008; Gran Canaria, 127.471; La Palma, 41.994; Lanzarote, 17.546; Gomera, 15.358; Fuerteventura, 11.669; Hierro, 6.508. Sin embargo, la población general ha aumentado considerablemente desde el año 1900.

OBRAS PUBLICAS

Después de una paralización aparente de 20 años, las obras del puerto de La Palma avanzan ahora rápidamente y es muy posible que dentro de dos o tres años Santa Cruz de La Palma se encuentre en posesión de un rompeolas de 500 yardas de longitud, lo que supondría un buen puerto capaz de alojar barcos de cualquier calado y tonelaje. La profundidad del agua será de 12 brazas con un suelo muy apto para el anclaje. Las obras portuarias en Santa Cruz de Tenerife también han adelantado durante el año que nos ocupa, pero el trabajo avanza muy lentamente.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—CUADRO DE LAS PRINCIPALES IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LAS AÑOS 1906-1097

Artículos		Reino Unido		Alemania		Francia		España		Italia	
		1906	1907	1906	1907	1906	1907	1906	1907	1906	1907
Alcohol	Galones	—	—	26.437	14.803	—	—	—	30	274	—
Cerveza	Galones	16.085	8.450	65.658	62.500	551	1.080	1.384	2.850	—	—
Galletas	Tm. Met.	127	129	3	13	1	2	11	18	1	2
Judías, guisantes, etc.	Tm. Met.	—	1.504	622	470	215	78	21	33	—	—
Velas	Tm. Met.	289	254	7	12	—	—	2	3	8	17
Artículos enlatados	Tm. Met.	64	54	4	14	13	14	29	29	8	22
Cemento	Tm. Met.	341	250	93	242	225	459	123	31	6	—
Carbón	Tm. Met.	595.000	681.000	—	—	—	—	—	—	—	—
Café	Tm. Met.	—	222	—	68	—	—	—	—	—	—
Abonos químicos	Tm. Met.	5.041	4.660	253	145	5	—	79	1	—	—
Harina	Tm. Met.	5.250	4.799	—	1	65	59	1	1	—	—
Frutos secos	Tm. Met.	140	298	—	—	59	—	21	433	—	—
Ferretería	Tm. Met.	190	368	20	209	26	58	22	149	2	—
Sombreros	Tm. Met.	2	2	—	1	3	1	3	1	42	14
Hierro y acero	Tm. Met.	335	382	38	660	1	110	7	14	—	—
Manteca	Tm. Met.	172	154	5	23	1	2	13	22	1	4
Licores	Galones	1.365	2.250	409	270	1.168	1.504	1.401	2.257	32	36
Maíz	Tm.	5.207	5.291	—	—	1	15	—	—	—	—
Aceite	Galones	1.129	200	—	—	2.674	19.904	92.162	78.800	43	5.955
Papel	Tm.	229	231	115	223	10	58	70	72	2	13
Petróleo	Galones	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Arroz	Tm.	413	272	1	2	—	—	138	167	18	35
Jabón	Tm.	869	491	—	7	4	—	1	1	—	—
Paja	Tm.	749	280	133	4	2	26	90	43	—	—
Azúcar	Tm.	239	819	485	561	10	—	—	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—CUADRO DE LAS PRINCIPALES IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LAS AÑOS 1906-1097 *(continuación)*

Artículos	Reino Unido		Alemania		Francia		España		Italia	
	1906	1907	1906	1907	1906	1907	1906	1907	1906	1907
Azufre .....Tm.	27	57	—	—	414	184	20	—	116	113
Tejidos de algodón .....Tm.	235	285	34	141	43	43	194	205	31	62
Tejidos de lana .....Tm.	25	51	1	24	1	20	—	—	3	—
Tabaco .....Tm.	204	174	58	31	—	—	—	—	1	—
Madera .....Tm.	13	678*	1	37	—	10	1	—	—	—
Trigo .....Tm.	2.885	2.680	—	—	—	—	—	—	—	—
Vino .....Galones	644	1.403	444	426	2.881	4.404	132.441	258.000	910	2.256

* Canadá

Artículos	Bélgica		Holanda		Cuba		Noruega		Estados Unidos	
	1906	1907	1906	1907	1906	1907	1906	1907	1906	1907
Alcohol .....Galones	—	—	—	—	20.008	14.200	—	—	—	—
Cerveza .....Galones	249	160	—	220	—	—	1.684	1.300	—	—
Galletas .....Tm. Met....	1	—	—	—	4	—	—	—	—	—
Judías, guisantes, etc. .....Tm. Met....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Velas .....Tm. Met....	9	13	—	—	—	—	—	—	—	—
Artículos enlatados .....Tm. Met....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cemento .....Tm. Met....	457	3.030	434	350	—	—	—	—	—	—
Carbón .....Tm. Met....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Café .....Tm. Met....	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—
Abonos químicos .....Tm. Met....	1	—	476	103	—	—	—	—	—	—
Harina .....Tm. Met....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos		Bélgica		Holanda		Cuba		Noruega		Estados Unidos	
		1906	1907	1906	1907	1906	1907	1906	1907	1906	1907
Frutos secos	Tm. Met.	—	—	—	—	1	1	—	—	3	—
Ferretería	Tm. Met.	82	328	—	—	—	—	—	—	28	—
Sombreros	Tm. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hierro y acero	Tm. Met.	105	649	—	104	—	—	—	—	—	—
Manteca	Tm. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Licores	Galones	319	—	160	220	—	—	—	—	—	—
Maíz	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aceite	Galones	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Papel	Tm.	19	99	6	39	—	—	72	198	—	—
Petróleo	Galones	—	—	—	—	—	—	—	—	499.010	250.000
Arroz	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jabón	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paja	Tm.	—	—	—	—	—	—	166	431	—	—
Azúcar	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Azufre	Tm.	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tejidos de algodón	Tm.	28	60	6	63	—	—	—	—	—	20
Tejidos de lana	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tabaco	Tm.	1	2	2	2	9	15	—	—	16	9
Madera	Tm.	1	—	—	—	—	—	5.608	5.893	3.426	3.391
Trigo	Tm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vino	Galones	153	390	72	—	—	—	—	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—CUADRO DE LAS PRINCIPALES IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LAS AÑOS 1906-1097 *(continuación)*

Artículos		Argentina		Marruecos		Observaciones
		1906	1907	1906	1907	
Alcohol	Galones	—	—	—	—	Un gran descenso frente a 1906.
Cerveza	Galones	—	—	—	—	Las cervezas pesadas no tiene mercado. La demanda es de cerveza ligera.
Galletas	Tm. Met.	—	—	—	—	
Judías, guisantes, etc.	Tm. Met.	—	—	2.458	792	Antes exclusivamente en manos de los exportadores marroquíes.
Velas	Tm. Met.	—	—	—	—	
Artículos enlatados	Tm. Met.	—	—	—	—	
Cemento	Tm. Met.	—	—	—	—	Ver comentarios en el informe.
Carbón	Tm. Met.	—	—	—	—	La gran cantidad que se ha importado se explica en el informe.
Café	Tm. Met.	—	9	—	10+	
Abonos químicos	Tm. Met.	—	—	—	—	Un negocio regular y que vale la pena conservar en manos británicas.
Harina	Tm. Met.	—	—	—	—	
Frutos secos	Tm. Met.	—	—	—	—	
Ferreterías	Tm. Met.	—	—	—	—	Los artículos de calidad proceden de Sheffiel, los más baratos de Alemania y Bélgica. Hay demanda de los dos tipos.
Sombreros	Tm. Met.	—	—	—	—	Con excepción de los artículos de 1.ª clase, este mercado se encuentra ahora prácticamente en manos de los exportadores italianos.
Hierro y acero	Tm. Met.	—	—	—	—	
Manteca	Tm. Met.	—	—	—	—	
Licores	Galones	—	—	—	—	

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos		Argentina		Marruecos		Observaciones
		1906	1907	1906	1907	
Maíz	Tm.	2.810	1.641	—	363	Antes este negocio estaba dividido entre Marruecos y Argentina. (Ver comentarios en el informe).
Aceite	Galones	—	—	—	—	
Papel	Tm.	—	—	—	—	
Petróleo	Galones	—	—	—	—	
Arroz	Tm.	—	—	—	—	
Jabón	Tm.	—	—	—	—	Las reservas de 1906 explican en parte el declive aparente.
Paja	Tm.	—	—	—	—	
Azúcar	Tm.	—	—	—	—	
Azufre	Tm.	—	—	—	—	
Tejidos de algodón	Tm.	—	—	—	—	Ver comentarios en el informe.
Tejidos de lana	Tm.	—	—	—	—	Ver comentarios en el informe.
Tabaco	Tm.	—	—	—	—	Se ha hecho menos negocio.
Madera	Tm.	—	—	—	—	Ver comentarios en el informe.
Trigo	Tm.	1.019	249	—	—	
Vino	Galones	—	—	—	—	

* Brasil + Venezuela

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO B.—AGIO DEL ORO EN EL AÑO 1907 FRENTE A 1906 (PROMEDIO MENSUAL)

Mes	1906 Por ciento	1907 Por ciento
Enero	23,98	8,11
Febrero	19,70	8,81
Marzo	15,94	9,68
Abril	15,25	10,75
Mayo	9,30	10,87
Junio	10,17	12,06
Julio	10,97	12,27
Agosto	11,12	13,92
Septiembre	11,05	13,41
Octubre	9,34	12,20
Noviembre	9,63	13,11
Diciembre	9,12	13,48
Promedio anual	12,96	12,96

Durante el año se experimentó una fluctuación del 7,15% entre el punto más alto y el más bajo.

ANEXO C.—RELACION DE PLATANOS, TOMATES Y PAPAS EXPORTADOS DESDE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE LOS AÑOS 1904-1907

Artículos	1904	1905	1906	1907
Plátanos .... Cajas	2.048.111	2.578.781	2.476.044	2.391.297
Tomates ..... Bultos	682.322	780.972	722.082	875.084
Papas ..... Cajas	233.711	280.832	354.195	484.018

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

MEMORADUN DE LOS EMBARQUES DURANTE 1907

PLATANOS

	Cajas
Al Reino Unido:	
Desde Tenerife	848.225
Desde Las Palmas	1.271.459
	2.119.684
A Alemania, desde ambas islas	168.098
A Francia, desde ambas islas	77.510
A España, desde ambas islas	26.005
	271.613
Total	2.391.297

TOMATES

	Bultos
Al Reino Unido:	
Desde Tenerife	416.458
Desde Las Palmas	410.354
	826.812
A Alemania, desde ambas islas	44.377
A otros países, desde ambas islas	4.895
	49.272
Total	876.084

PAPAS

	Cajas
Al Reino Unido:	
Desde Tenerife	242.166
Desde Las Palmas	212.742
	454.908
A otros países, desde ambas islas	29.110
Total	484.018

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO D.—RELACION DEL TRAFICO MARITIMO EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ, TENERIFE, DURANTE EL AÑO 1907

Nacionalidad	Veleros		Vapores		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británica	4	1.296	692	1.830.133	696	1.831.429
Alemana	—	—	398	1.086.985	398	1.086.985
Francesa	—	—	155	269.464	155	269.464
Española	1.038	144.492	996	434.538	2.034	579.030
Italiana	—	—	114	283.834	114	283.834
Noruega	—	—	79	68.934	79	68.934
Belga	—	—	41	105.265	41	105.265
Argentina	—	—	3	3.688	3	3.688
Danesa	—	—	6	1.715	6	1.715
Holandesa	—	—	2	5.476	2	5.476
Chilena	—	—	3	403	3	403
Americana	2	1.396	1	144	3	1.540
Sueca	—	—	2	2.871	2	2.871
Rusa	—	—	2	2.310	2	2.310

COMERCIO DE CABOTAJE DURANTE EL AÑO 1907
(incluido arriba)

	Buques	Toneladas
Español		
Vela	1.033	142.559
Vapor	816	252.017
Total	*1.849*	*394.576*

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO E.—TARIFAS ACTUALES DE FLETES

Plátanos	
A Londres	1 chelín 3 peniques y 10 por 100 por caja (algunos vapores aceptan 1 chelín neto).
A Liverpool	8 peniques neto por caja.
Tomates, papas y otros víveres embalados:	
A Londres	15 chelines y 10 por 100 por Tm. de 40 pies cúbicos (algunos vapores aceptan 12 chelines 6 peniques neto).
A Liverpool	A partir de 10 chelines en total a 10 chelines y 10 por 100 por Tm. de 40 pies cúbicos
Carga general:	
Desde Londres	10 chelines y 10 por 100 por Tm.
Desde Liverpool	10 chelines y 10 por 100 por Tm.
Fletes del carbón:	5 chelines 9 peniques por Tm.

LA OROTAVA

El vicecónsul Reid presenta el siguiente informe:

Calados.—Este comercio ha sido escaso en el distrito de La Orotava el año pasado. La industria de la artesanía de los calados ha seguido disminuyendo y ahora es una décima parte de lo que era hace unos cuantos años y ello ha supuesto una pérdida considerable para la zona, pues representaba una entrada considerable de dinero para una clase necesitada que no lo puede ganar de ninguna otra forma, reduciendo el poder adquisitivo de la población.

La importación de tejidos de lino, hilos de costura y otros materiales para este trabajo ha descendido aún más en proporción, pues había existencias de reserva que se han estado utilizando lentamente.

Importaciones.—Las principales importaciones a este puerto procedentes directamente del Reino Unido han sido de granos, harina, jabón, fertilizantes químicos y provisiones. Otros artículos llegaron principalmente vía Santa Cruz y son en gran medida de origen alemán, español y sobre todo francés. Además, se han importado grandes cantidades de materiales para el empaquetado de fruta, madera, papel, turba, etc., procedentes de Suecia y Noruega.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Comercio de fruta.—El comercio de fruta sigue siendo con diferencia el principal negocio de la zona y continúa en aumento la extensión de las plantaciones de plátanos. Esta temporada no se produjeron buenas cosechas de tomates.

LAS PALMAS Y PUERTO DE LA LUZ

El vicecónsul Swanston presenta el siguiente informe:

Desde 1898, el año de la guerra hispano-americana, el comercio de la isla de Gran Canaria ha experimentado una notable mejoría. Pero el año 1907 debe registrarse como un año de depresión general del comercio.

El coste del cultivo del plátano (la principal industria de esta isla) ha aumentado considerablemente, debido principalmente a la escasez y al precio del agua de riego y a que ahora se usan muchos más abonos químicos que antes.

El plátano jamaicano, que ha comenzado una intensa competencia con el fruto canario, viaja bien sin necesidad de empaquetarlo, pero el plátano canario ha de estar cuidadosamente empaquetado en cajas para poder llegar a los mercados en buenas condiciones. Las ganancias del agricultor han experimentado un gran descenso y su efecto se ha sentido inmediatamente en el comercio local.

Las empresas navieras y carboneras, que juntas representan los intereses mercantiles británicos más importantes de la isla, no han sido afectadas en ningún sentido. El cuadro del tráfico marítimo, Anexo A, indica un aumento total de vapores entrados al puerto de Las Palmas para proveerse de carbón, suministros, etc., de 315 barcos más que en 1906; de ellos, 71 eran británicos, 84 alemanes y 153 españoles. El aumento de estos últimos se debe al nuevo servicio semanal de correos de la *Compañía de Navegación e Industria de Cádiz* cuyos vapores comunican dos veces a la semana el puerto gaditano con estas islas.

El tonelaje total del tráfico marítimo británico entrado al puerto de Las Palmas en 1907 fue de 3.209.774 toneladas.

El total de carbón importado ascendió a 375.000 toneladas.

Las exportaciones de fruta al Reino Unido, Anexo B, muestran un descenso de 165.000 bultos, pero los embarques al continente han aumentado mucho.

A Hamburgo, durante 1907, se envió desde Las Palmas:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

	Cajas
Plátanos	117.480
Tomates	22.232
Papas	10.000
Varias frutas y verduras	5.400bultos

Grandes cantidades salieron también con destino a Marsella y Génova.

Es prácticamente imposible obtener estadísticas relativas a las importaciones generales, ya que no se publican y su compilación a partir de los diversos manifiestos de embarques, que no se obtienen fácilmente, es una tarea de la mayor dificultad.

Las importaciones generales estuvieron muy por debajo de la media y se recibieron suministros reducidos de mercancías.

Un viajante comercial, representante de una firma conocida de Manchester y que suele pasar en la isla de cinco a seis semanas, sólo se quedó cuatro días en 1907, pues había muy poco movimiento, a excepción de unas cuantas letras que renovar.

La mayoría de los consumidores pertenece a las clases trabajadoras, y al ser sumamente frugales en su forma de vida es muy poco lo que necesitan para vestir en un clima como éste.

El Reino Unido suministra la mayor parte de los tejidos, pero los artículos de Barcelona se están haciendo muy populares.

No ha habido cambios de importancia en las fuentes de suministro de las importaciones principales de la isla.

Los vapores entran principalmente a abastecerse de carbón, agua y provisiones, y al ser extraordinariamente limitadas las existencias de estos últimos, los precios son altos, y el coste de la vida es casi el doble que en los últimos años.

El número de visitantes en 1907 alcanzó casi la media y la mayor parte de los hoteles tuvo un buen año.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO EN EL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE 1907

Nacionalidad	Vapores		Veleros		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británica	1.440		2		1.442	
Americana	3		2		5	
Argentina	9		—		9	
Austro-Húngara .	35		—		35	
Belga	5		—		5	
Brasileña	11		—		11	
Cubana	1		—		1	
Chilena	2		—		2	
Danesa	6		—		6	
Holandesa	16		1		17	
Francesa	131	5.729.985	3	88.351	134	5.818.336
Alemana	434		1		435	
Griega	3		—		3	
Italiana	118		1		119	
Mexicana	1		—		1	
Noruega	80		5		85	
Peruana	3		—		3	
Portuguesa	6		—		6	
Rusa	8		—		8	
Española	691		1.958		2.649	
Sueca	13		1		14	
Uruguaya	2		—		2	

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO B.—RELACION DE LAS FRUTAS Y VERDURAS EXPORTADAS DESDE EL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE EL AÑO 1907

A LONDRES

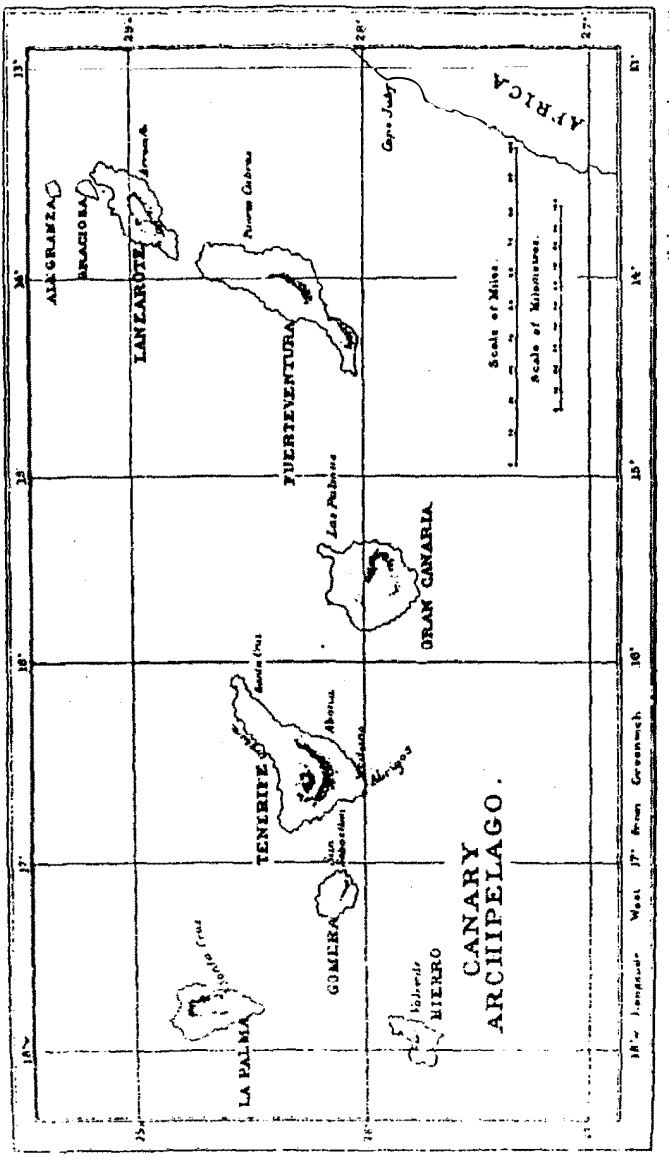
Mes	Plátanos (cajas)	Tomates (bultos)	Papas (sacos)	Varios (paquetes)
Enero	35.206	7.480	162	169
Febrero	28.719	14.920	478	80
Marzo	45.106	32.457	9.240	79
Abril	50.459	28.091	46.451	41
Mayo	69.068	43.558	68.864	9
Junio	69.329	7.902	5.174	641
Julio	59.378	—	—	—
Agosto	57.965	—	—	59
Septiembre	59.336	1.587	—	25
Octubre	45.335	8.404	—	51
Noviembre	28.903	21.110	—	1.977
Diciembre	27.556	16.707	207	700

A LIVERPOOL

Mes	Plátanos (cajas)	Tomates (bultos)	Papas (sacos)	Varios (paquetes)
Enero	35.290	9.471	53	158
Febrero	23.308	17.260	25	25
Marzo	39.938	37.839	8.024	159
Abril	55.802	43.459	47.450	9
Mayo	60.282	37.146	52.026	151
Junio	89.713	8.874	6.532	2.483
Julio	82.842	—	222	1.000
Agosto	90.892	—	—	22
Septiembre	85.186	2.137	—	37
Octubre	61.025	11.286	—	41
Noviembre	44.138	30.894	4	357
Diciembre	26.683	28.885	19	820

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003



INFORME SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1908

SUMARIO

Introducción.—Rentas de puertos francos.—Cambio.—Telégrafo sin hilos.—Importaciones: Carbón. Tejidos de algodón. Tejidos de lana. Cerveza. Cemento. Ferretería. Acero y hierro. Maíz. Aceite. Petróleo. Azúcar. Madera.—Exportaciones: Plátanos. Tomates. Papas.—Tráfico marítimo.—Cuadros: Cuadro de cambios. Cuadro de importaciones. Cuadro de las principales exportaciones. Cuadro del tráfico marítimo.—Informe sobre el comercio de La Palma.—Informe del comercio de Orotava, Tenerife.—Informe del comercio de Las Palmas y Puerto de La Luz.

CAMBIO

	Pesetas
Máximo	28,72
Mínimo	27,84
Promedio	28,25

Tarifa actual: 28 pesetas por libra.

PESOS Y MEDIDAS

1 tonelada	2.204 Libras
1 kilo	2.20462 Libras
1 litro	1,76 Pintas

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

POBLACION

Tenerife	138.008
Gran Canaria	127.471
La Palma	41.991
Lanzarote	17.546
Gomera	15.358
Fuerteventura	11.669
Hierro	6.508

Productos agrícolas.—Plátanos, tomates, papas y cebollas.
Puertos principales.—Santa Cruz, Tenerife; Las Palmas, Gran Canaria.
Idioma.—Español.

INTRODUCCION

Durante el año 1908 ha habido relativamente pocas cosas interesantes acerca del comercio de las islas de las que informar. Ha sido un año sin incidentes y el volumen de negocio ha sido menor de lo habitual, tanto en importaciones como en exportaciones. El carbón, principal producto de importación, y la fruta, la más importante exportación, arrojaron cifras bajas. Hubo un descenso del número de visitantes a las islas y al haber una parte de la población que depende en gran medida del turismo que gasta con liberalidad y al que no afectan las cuestiones del cambio o de paralización económica, al contrario que a los residentes, ha habido un sector de la población que ha sentido intensamente esta disminución del turismo.

Casi las únicas estadísticas disponibles son las compiladas a partir de los manifiestos de embarques y con estos documentos es imposible un cálculo exacto de los negocios del año, pues sólo pretenden ser aproximadamente correctos, y bajo ninguna circunstancia se han podido conseguir los valores. Las cifras indican un gran descenso en la importación de mercancías sujetos a arbitrios, lo que se explica debido a que los comerciantes se quedaron en su poder con grandes surtidos en los últimos meses del año anterior. Se recordará que el Gobierno se hizo cargo de la administración de las rentas de puertos francos y que los comerciantes que forman la anterior sociedad arrendataria de estas rentas importaron y pagaron los derechos de grandes stocks de mercancías sometidas a derechos justo antes de que expirase el arrendamiento.

Más adelante detallaremos la exportación de plátanos, tomates y papas, pero en términos generales se puede decir que el margen de beneficio de los exportadores en el negocio de estos productos ha sido muy reducido.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

RENTAS DE PUERTOS FRANCOS

Vuelven a circular rumores acerca de estas rentas. De momento, se encuentran en manos del Gobierno, pero se dice que las autoridades creen que el sistema anterior les resultaba más rentable, además de ser más satisfactorio para los comerciantes locales y para la gente en general. Por ello se prevé que en breve estas rentas vuelvan a salir a licitación pública, pero a un precio más elevado. A no ser que los precios sean demasiado altos, no habrá problema en conseguirles licitadores, pues con los anteriores arrendatarios demostraron ser una inversión muy rentable. Esta sociedad pagaba 1.000.000 de pesetas al año de renta.

CAMBIO

Se adjunta un cuadro con las fluctuaciones del cambio (Anexo 1), donde puede observarse que se ha mantenido regularmente una tarifa baja durante todo el año. Podría parecer que esto beneficiaría a los importadores, que como resultado apenas estarán expuestos a ningún riesgo especulativo, pero como contrapartida el coste de vida ha aumentado tanto que las clases acomodadas están recortando sus gastos en todos los sentidos; tienen que pagar el mismo número de pesetas que antes por artículos tales como casa, sueldos del servicio y productos locales, aunque la peseta tiene ahora un valor en oro muy superior al que tenía, digamos, hace cuatro años.

TELEGRAFIA SIN HILOS

Es posible que dentro de poco tiempo se instale un sistema de telegrafía sin hilos desde estas islas a Europa, Colonia del Cabo y Sudamérica. Santa Cruz de Tenerife va a ser la estación principal de las islas y se va a establecer comunicación con: (1) todas las islas adyacentes; (2) con Cádiz, y de allí directo con París; (3) con Casablanca, y de allí directo con París; (4) con Pernambuco, y de allí con Buenos Aires; (5) con una estación en Senegambia, Dakar probablemente, y de allí con Ciudad del Cabo. Las obras estarán a cargo de dos compañías en colaboración, que se dedican a promocionar la telegrafía sin hilos, una de ellas registrada en París con una capital de 1.250.000 francos y la otra en Madrid con un capital de 1.000.000 de pesetas. Las autoridades de Santa

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Cruz han cedido un local para las instalaciones y lo mismo han hecho las de Las Palmas, no sólo con la cesión del terreno, sino además con un empréstito de 20.000 pesetas. El plazo de amortización del préstamo es de 10 años y las instalaciones se entregarán al gobierno español tras un período de 20 años. Se dice que en breve se establecerá la comunicación entre Tenerife y Cádiz. Es posible que la distancia entre Tenerife y Pernambuco sea excesiva para lograr comunicación, en cuyo caso se piensa establecer una instalación en San Vicente.

IMPORTACIONES

Adjunto (Anexo 2) se encuentra un cuadro de las importaciones en Santa Cruz de Tenerife, recopilado a partir de los manifiestos de embarque, como dijimos anteriormente, y por lo tanto su exactitud es sólo aproximada. Puede decirse que la importación se encuentra principalmente en manos de exportadores británicos. Uno de los factores principales de este predominio es la regularidad del sistema de transportes británico, pudiendo los importadores contar siempre con la llegada puntual de sus compras procedentes de Reino Unido.

Precios del carbón.—Durante el año que nos ocupa, los precios oscilaron entre 1 libra 7 chelines y 1 libra 11 chelines. La cotización al cierre del año para el ejercicio siguiente (1909) fue de 1 libra 5 chelines a 1 libra 6 chelines, pero no se llegó a negociar a estos precios, y el precio osciló con una baja de 1 libra 4 chelines a 1 libra 5 chelines, cotizaciones éstas que se han mantenido estables durante los primeros meses del año en curso. Los fletes del carbón durante 1908 estuvieron entre los 5 chelines 3 peniques y los 7 chelines, pero actualmente se está tendiendo a unas tarifas ligeramente superiores.

En las cifras que se dan a continuación puede verse que las importaciones de 1908 fueron menores que las de 1907 en 144.000 toneladas:

	Tm.
1904	510.000
1905	488.000
1906	595.000
1907	681.000
1908	537.000

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

A las empresas británicas les correspondieron 484.000 toneladas de las 537.000 toneladas, suministrando el depósito alemán de Las Palmas las restantes 53.000 toneladas.

El descenso de los embarques se debe principalmente a la disminución del tráfico alemán en los puertos canarios, principalmente Santa Cruz, debido a la depresión general del comercio marítimo alemán; se vararon muchos buques germanos y otros tomaron un mayor suministro de carbón en lugar de carga en los puertos europeos, a fin de llenar su espacio libre. Otra causa del descenso fue la intensa competencia del negocio del carbón en Madeira, que desvió hacia aquella isla muchos de los barcos alemanes que arribaban a las Islas Canarias en sus viajes tanto de ida como de regreso.

A excepción del comercio del carbón, las importaciones de 1908 requieren pocos comentarios específicos.

Tejidos de algodón.—El rasgo más notable de este comercio ha sido el colapso de los envíos alemanes que el año anterior habían invadido ampliamente el comercio británico. En 1907 Alemania envió 141 toneladas frente a 285 del Reino Unido. En 1908 las cifras son: 29 toneladas de Alemania, 350 del Reino Unido, con lo que los embarques alemanes quedan incluso por debajo de los de 1906, cuando alcanzaron 34 toneladas. Se está haciendo más negocio con la madre patria, especialmente a costa de Bélgica e Italia. El Reino Unido se benefició en gran parte del declive de los envíos alemanes, así como también los exportadores franceses.

Tejidos de lana.—La mejoría experimentada en 1907 no se mantuvo en 1908. Las más afectadas fueron Alemania y Francia, pero los embarques británicos también disminuyeron de 51 toneladas en 1907 a 32 en 1908. Sin embargo, prácticamente todo el negocio efectuado ha recaído en manos británicas. Al parecer, lo sucedido se debe a que los habitantes de estas islas se conforman con imitaciones baratas de algodón de los artículos de lana, debido a la subida de precios que éstos han experimentado en los últimos dos o tres años.

Cerveza.—Alemania conserva el grueso del negocio en cervezas ligeras, aunque envió menos este año que el pasado. Noruega ha aumentado sus envíos aprovechando los fletes baratos ofrecidos por los barcos que traen madera para el empaquetado de fruta.

Cemento.—Hay una demanda constante de este artículo y el Reino Unido podría tener una parte mayor de este negocio que la que tiene actualmente.

Ferretería.—Tanto el Reino Unido como Alemania sólo hicieron la

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

mitad de negocio que el año anterior, pero los exportadores franceses se las arreglaron para conseguir unos cuantos pedidos importantes y sus embarques se elevaron de 58 toneladas en 1907 a 199 en 1908.

Acero y Hierro.—Tanto Alemania como Bélgica hicieron mucho menos negocio en esta línea que el año anterior, pero los embarques del Reino Unido fueron muy superiores a los de 1907.

Maíz.—Este es el negocio que oscila entre tres competidores, el Reino Unido, Argentina y Marruecos. Este año la parte del león correspondió a Argentina, pero en conjunto el negocio no resultó tan bien como el año anterior. Sin embargo, hay una continua demanda de este grano, pues uno de los tipos de *gofio*, que constituye un elemento habitual de la dieta alimenticia de la población, se hace de maíz, aunque la clase superior se hace de trigo. Hay que referir que Natal no repitió sus envíos de 1907.

Aceite.—La madre patria se hace gradualmente con el monopolio de este negocio, sobre todo a costa de Francia e Italia.

Petróleo.—Circula el rumor de que la *Standard Oil Company* de Nueva York está a punto de abrir un depósito en Santa Cruz de Tenerife para el suministro de petróleo a las Islas Canarias y a la costa occidental de Africa. Este negocio lleva ya algunos años en manos de comerciantes locales que importaron el petróleo de América.

Azúcar.—El azúcar, al igual que el café, es aquí un artículo sujeto a arbitrios y los comerciantes de la sociedad arrendataria de las rentas de puertos francos, introdujeron apresuradamente excesivos stocks a principios de agosto de 1907. Sin embargo, no pudieron beneficiarse de su desesperada acción, pues el Gobierno redujo temporalmente los arbitrios hasta un 25 por 100 desde la fecha en que asumió la administración. Se introdujeron ulteriores cantidades de suministros, con lo que quedó cubierta la demanda con muchos meses de adelanto.

Madera.—Los exportadores escandinavos siguen suministrando la mayor parte de la madera aserrada para la fabricación de cajas. El suministro en 1908 fue bastante superior a la demanda, y de momento se dispone de stocks algo grandes; pero éste es un buen negocio con perspectiva de crecimiento. Procedentes de los Estados Unidos se recibieron grandes consignaciones de madera para la construcción.

EXPORTACIONES

El Anexo 3 incluye un cuadro del negocio de la exportación de plátanos, tomates y papas.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Plátanos.—La exportación de plátanos durante 1908 no difiere mucho en cantidad de la del año anterior, siendo las cifras como sigue:

	Cajas
1907	2.391.297
1908	2.355.778

La enfermedad a que hicimos referencia en el informe anterior sigue teniendo un grave efecto en el estado de la fruta, por lo que hay muchos racimos que no se han podido exportar.

Han aumentado considerablemente los embarques a puertos continentales, especialmente a Hamburgo. Durante el año se efectuaron embarques directos en vapores especiales a La Pallice y, en general, da la sensación de que el comercio con los puertos continentales se desarrolla rápidamente. Desgraciadamente los embarques de Tenerife al Continente se encuentran gravemente obstaculizados por falta de facilidades para la exportación.

El año pasado, desde el punto de vista del exportador, el negocio no ha ido demasiado bien; la necesidad de cantidades mayores para el Continente ha provocado la competencia en la compra con lo que han subido los precios, precios altos que no se justifican por las condiciones del mercado en el Reino Unido.

En general, la fruta enviada al Reino Unido ha llegado en condiciones bastante buenas.

Tomates.—La exportación total del año fue de 829.940 bultos, lo que representa un descenso respecto al año anterior. Ello se debió en gran medida a una plaga que, en ciertas zonas, destruyó totalmente la cosecha.

Ha habido un aumento notable en los embarques de tomates a puertos continentales y parece haber razones de peso para suponer que en un futuro próximo las cantidades seguirán aumentando, lo que probablemente sucederá desde que se mejoren las ayudas a la exportación.

Papas.—Durante el año se enviaron 550.225 cajas, lo que representa un aumento considerable respecto al año anterior.

Debido a las condiciones del mercado en el Reino Unido, el negocio de las papas no fue bien a los exportadores en general, pero la mayor parte de los agricultores habían hecho sus contratos al principio de la temporada, con lo que tuvieron ganancias.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

TRAFICO MARITIMO

El Anexo 4 es un cuadro del tráfico marítimo en Santa Cruz durante el año 1908. El tráfico británico vuelve a presentar un aumento (unas 62.000 toneladas), respecto al año anterior. Por otra parte, Alemania presenta un descenso de hasta 142 barcos con un tonelaje de 369.028 toneladas, todos vapores. Francia e Italia presentan cifras más altas, pero el tonelaje de la madre patria no igualó al de 1907.

ANEXO 1.—AGIO DEL ORO Y CAMBIO DE LA LIBRA EN 1908, EN RELACION A 1907 (PROMEDIO MENSUAL)

Mes	1907		1908	
	Agio	Cambio	Agio	Cambio
Enero	8,11	27,3	14.07	28,52
Febrero	8,81	27,20	11,88	29,72
Marzo	9,68	27,42	14,51	28,63
Abril	10,75	27,69	14,64	28,66
Mayo	10,87	27,72	14,37	28,59
Junio	12,06	28,1	12,85	28,21
Julio	12,27	28,7	12,28	28,7
Agosto	13,92	28,48	12,06	28,1
Septiembre	13,41	28,35	11,85	27,96
Octubre	12,20	28,5	11,63	27,91
Noviembre	13,11	28,28	11,54	27,88
Diciembre	13,48	28,37	11,37	27,84
Promedio	11,55	27,89	13	28,25

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO 2.—CUADRO DE LAS PRINCIPALES IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE, DURANTE LAS AÑOS 1906-1908

Artículos		Reino Unido			Alemania			Francia		
		1906	1907	1908	1906	1907	1908	1906	1907	1908
Alcohol	Galones	—	—	—	26.437	14.803	24.082	—	—	—
Cerveza	Galones	16.085	8.450	7.539	65.658	62.500	58.879	551	1.080	58
Galletas	Tom. Met.	127	129	82	3	13	1	1	2	1
Judías, guisantes, etc.	Tom. Met.	—	1.504	119	622	470	—	215	78	114
Velas	Tom. Met.	289	254	463	7	12	1	—	—	—
Cemento	Tom. Met.	341	250	127	93	242	129	225	459	141
Carbón	Tom. Met.	595.000	681.000	537.000	—	—	—	—	—	—
Café	Tom. Met.	—	222	11	—	68	15	—	—	—
Abonos químicos	Tom. Met.	5.041	4.660	4.569	253	145	363	5	—	11
Harina	Tom. Met.	5.250	4.799	4.721	—	1	1	65	59	79
Ferretería	Tom. Met.	190	368	185	20	209	94	26	58	199
Hierro y acero	Tom. Met.	335	382	576	38	660	43	1	110	2
Licores	Galones	1.365	2.250	2.643	409	270	673	1.168	1.504	1.701
Maíz	Tom. Met.	5.207	5.291	1.965	—	—	—	1	15	—
Aceite	Galones	1.129	200	7.943	—	—	803	2.674	19.940	914
Papel	Tom. Met.	229	231	125	115	223	111	10	58	3
Petróleo	Galones	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Arroz	Tom. Met.	413	272	309	1	2	3	—	—	—
Jabón	Tom. Met.	869	491	856	—	7	1	—	—	2
Azúcar	Tom. Met.	239	819	44	485	561	241	—	—	—
Tejidos de algodón	Tom. Met.	235	285	350	34	141	29	43	43	3
Tejidos de lana	Tom. Met.	25	51	32	11	24	3	1	20	4
Tabaco	Tom. Met.	204	174	206	58	31	122	—	—	1
Madera	Tom. Met.	13	678	2	1	37	139	—	10	2
Trigo	Tom. Met.	2.885	2.680	1.781	—	—	—	—	—	—
Vino	Galones	644	1.403	—	444	426	692	2.881	4.404	232

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO 2.—CUADRO DE LAS PRINCIPALES IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LAS AÑOS 1906-1908 *(continuación)*

Artículos		España			Italia			Bélgica		
		1906	1907	1908	1906	1907	1908	1906	1907	1908
Alcohol	Galones	—	30	3.229	274	—	—	—	—	—
Cerveza	Galones	1.384	2.850	1.844	—	—	—	219	160	2
Galletas	Tom. Met.	11	18	9	1	2	—	1	—	—
Judías, guisantes, etc.	Tom. Met.	21	33	89	—	—	—	—	—	—
Velas	Tom. Met.	2	3	3	8	17	15	9	13	4
Cemento	Tom. Met.	123	31	3	6	—	—	457	3.030	808
Carbón	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Café	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Abonos químicos	Tom. Met.	79	1	360	—	—	—	1	—	31
Harina	Tom. Met.	1	1	—	—	—	—	—	—	—
Ferretería	Tom. Met.	22	149	22	2	—	8	82	328	78
Hierro y acero	Tom. Met.	7	14	82	—	—	2	105	649	214
Licores	Galones	1.401	2.257	12.702	32	36	880	—	—	312
Maíz	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aceite	Galones	92.162	78.800	101.447	43	5.955	1.409	—	—	1.625
Papel	Tom. Met.	70	72	33	2	13	—	19	99	11
Petróleo	Galones	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Arroz	Tom. Met.	138	167	160	18	35	51	—	—	—
Jabón	Tom. Met.	1	1	1	—	—	—	—	—	—
Azúcar	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tejidos de algodón	Tom. Met.	194	205	256	31	62	34	28	60	8
Tejidos de lana	Tom. Met.	—	—	4	—	—	3	—	—	1
Tabaco	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	1	2	6
Madera	Tom. Met.	1	—	3	—	—	16	1	—	78
Trigo	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vino	Galones	132.441	258.000	205.980	910	2.256	—	153	390	598

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO 2.—CUADRO DE LAS PRINCIPALES IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE, DURANTE LAS AÑOS 1906-1908 *(continuación)*

Artículos		Cuba			Noruega			Estados Unidos			Suecia
		1906	1907	1908	1906	1907	1908	1906	1907	1908	1908
Alcohol	Galones	20.008	14.200	9.981	—	—	—	—	—	—	—
Cerveza	Galones	—	—	—	1.684	1.300	2.894	—	—	—	—
Galletas	Tom. Met.	4	—	8	—	—	—	—	—	—	—
Judías, guisantes, etc.	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Velas	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cemento	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Carbón	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Café	Tom. Met.	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—
Abonos químicos	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Harina	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	28	—	—	—
Ferretería	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hierro y acero	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Licores	Galones	—	—	—	—	—	—	—	—	30	
Maíz	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aceite	Galones	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Papel	Tom. Met.	—	—	—	72	198	228	—	—	—	36
Petróleo	Galones	—	—	—	—	—	—	499.010	250.000	202.643	—
Arroz	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jabón	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Azúcar	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tejidos de algodón	Tom. Met.	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—
Tejidos de lana	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tabaco	Tom. Met.	9	15	13	—	—	—	16	9	16	—
Madera	Tom. Met.	—	—	—	5.068	5.893	10.112	3.426	3.391	13.820	6.803
Trigo	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vino	Galones	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO 2.—CUADRO DE LAS PRINCIPALES IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LAS AÑOS 1906-1908 *(continuación)*

Artículos	Argentina			Marruecos			Total			Comentarios
	1906	1907	1908	1906	1907	1908	1906	1907	1908	
Alcohol .....Galones ...	—	—	—	—	—	—	46.719	29.033	37.292	Alemania recuperó el terreno perdido.
Cerveza .....Galones ...	—	—	—	—	—	—	85.581	76.340	71.316	El Reino Unido podría tener una mayor parte del negocio.
Galletas .....Tom. Met..	—	—	—	—	—	—	148	164	101	
Judías, guisantes, etc.Tom. Met..	—	—	—	2.458	792	1.377	3.316	2.877	1.699	Marruecos ha recuperado parte de su anterior mercado.
Velas .....Tom. Met..	—	—	—	—	—	—	315	299	486	
Cemento .....Tom. Met..	—	—	—	—	—	—	1.245	4.012	1.208	Ver observaciones en el informe.
Carbón .....Tom. Met..	—	—	—	—	—	—	595.000	681.000	537.000	Ver observaciones en el informe.
Café .....Tom. Met..	—	9	—	—	10	—	—	313	26	Excesivas importaciones en 1907.
Abonos químicos .Tom. Met..	—	—	—	—	—	—	5.349	4.806	5.334	La madre patria ha empezado a competir en este producto.
Harina .....Tom. Met..	—	—	—	—	—	—	5.344	4.860	4.801	Casi exclusivamente en manos británicas.
Ferretería .....Tom. Met..	—	—	—	—	—	—	342	1.112	586	
Hierro y acero ...Tom. Met..	—	—	—	—	—	—	486	1.815	919	
Licores .....Galones ...	—	—	—	—	—	—	4.375	6.317	18.945	Mejor negocio en general.
Maíz .....Tom. Met..	2.810	1.641	3.117	—	363	386	8.018	7.310	5.468	
Aceite .....Galones ...	—	—	—	—	—	—	96.008	104.859	114.141	Un negocio en constante aumento.
Papel .....Tom. Met..	—	—	—	—	—	—	517	894	547	
Petróleo .....Galones ...	—	—	—	—	—	—	499.010	250.000	202.643	Un monopolio de los Estados Unidos. Ver comentarios en el informe.
Arroz .....Tom. Met..	—	—	—	—	—	—	570	476	523	
Jabón .....Tom. Met..	—	—	—	—	—	3	870	499	863	
Azúcar .....Tom. Met..	—	—	—	—	—	26	724	1.380	311	La razón de la disminución se explica en el informe.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos	Argentina			Marruecos			Total			Comentarios
	1906	1907	1908	1906	1907	1908	1906	1907	1908	
Tejidos de algodón Tom. Met. .	—	—	—	—	—	—	565	796	687	
Tejidos de lana .. Tom. Met. .	—	—	—	—	—	—	37	95	47	
Tabaco ..... Tom. Met. .	—	—	—	—	—	—	288	231	364	
Madera ..... Tom. Met. .	—	—	—	—	—	—	8.510	10.009	30.975	
Trigo ..... Tom. Met. .	1019	249	172	—	—	—	3.904	2.929	1.953	Sigue en manos británicas.
Vino ..... Galones ...	—	—	—	—	—	—	137.473	266.879	207.502	

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO 3.—CUADRO DE PLATANOS, TOMATES Y PAPAS EXPORTADOS DESDE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE LOS AÑOS 1905-1908

Artículos	1905	1096	1907	1908
Plátanos (Cajas)	2.578.781	2.476.044	2.391.297	2.355.778
Tomates (Bultos).....	780.972	722.082	875.084	829.940
Papas (Cajas).....	280.832	354.195	484.018	550.225

MEMORANDUM RELATIVO A LOS EMBARQUES DURANTE 1908

PLATANOS

	Cajas	Cajas
Al Reino Unido:		
Desde Tenerife.....	885.885	
Desde Las Palmas.....	1.149.670	
		2.035.555
A Alemania, de ambas islas	200.578	
A Francia, de ambas islas.....	101.113	
A España, de ambas islas	18.532	
		320.223
Total		2.355.778

TOMATES

	Bultos	Bultos
Al Reino Unido:		
Desde Tenerife.....	499.116	
Desde Las Palmas.....	267.723	
		766.839
A Alemania, de ambas islas	58.887	
A otros países, de ambas islas	4.214	
		63.101
Total		829.940

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

PAPAS

	Cajas	Cajas
Al Reino Unido:		
Desde Tenerife	212.013	
Desde Las Palmas	313.813	
		525.826
A otros países, de ambas islas		24.399
Total		550.225

ANEXO 4.—CUADRO DEL TRAFICO EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ, TENERIFE, DURANTE EL AÑO 1908

Nacionalidad	Vapores		Veleros		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británica	713	1.891.591	3	1.999	716	1.893.590
Alemana	256	717.957	—	—	256	717.957
Francesa	166	335.557	—	—	166	335.557
Española	1.137	395.639	576	35.874	1.713	431.513
Italiana	145	407.372	1	1.063	146	408.435
Noruega	107	89.725	4	3.884	111	93.609
Belga	45	116.896	—	—	45	116.896
Argentina	2	314	—	—	2	314
Danesa	1	29	—	—	1	29
Holandesa	1	789	—	—	1	789
Estados Unidos	—	—	1	946	1	946
Sueca	3	4.716	—	—	3	2
Brasileña	2	70	—	—	2	70
Austro-Húngara	1	1.949	—	—	1	1.949
Portuguesa	1	369	—	—	1	369
Uruguaya	4	9.092	—	—	4	9.092

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO DEL TRAFICO BRITANICO CON ENTRADAS Y SALIDAS EN COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE, DURANTE EL AÑO 1908

(a) VAPORES

Entrados (con carga)	Buques	Toneladas
De:		
Reino Unido	335	801.638
Nueva Zelanda	69	238.468
Bélgica	3	21.603
Costa Occ. Africa	53	196.081
Australia	24	100.736
Argentina	56	114.298
Brasil	50	103.651
Colonia del Cabo	20	50.453
Bahía Delagoa	29	70.723
Francia	2	5.777
Italia	1	5.904
Alemania	23	76.928
Cuba	2	7.146
Africa oriental portuguesa	3	14.183
Mexico	2	6.092
Uruguay	1	1.852
Estados Unidos	20	39.056
Portugal	1	1.756
Natal	15	29.789
España	1	1.985
Marruecos	1	1.473
Total	711	1.889.592

DESPACHADOS

Con destino a	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Reino Unido	411	1.074.890	1	1.995	412	1.076.885
Nueva Zelanda	56	181.948	—	—	56	181.948
Bélgica	10	37.713	—	—	10	37.713
Costa Oc. de Africa.	72	205.569	1	2.438	73	208.007
Australia	8	33.204	—	—	8	33.204
Argentina	3	13.084	4	11.362	7	24.446
Brasil	—	—	1	2.443	1	2.443
Colonia del Cabo	12	39.249	—	—	12	39.249
Bahía Delagoa	36	80.097	—	—	36	80.097

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Con destino a	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Francia	5	12.680	—	—	5	12.680
Alemania	30	60.121	—	—	30	60.121
Cuba	9	25.540	3	5.599	12	31.139
Uruguay	1	2.215	—	—	1	2.215
Estados Unidos ..	1	1.473	38	75.047	39	76.520
Natal	8	21.412	—	—	8	21.412
Guayana británica .	—	—	1	1.513	1	1.513
Total	662	1.789.195	49	100.397	711	1.889.592

(b) BUQUES DE VELA

Entrados (con carga)	Buques	Toneladas
De:		
Estados Unidos	2	1.750
Canadá	1	249
Total	3	1.999

Despachados	Buques	Toneladas
A:		
Estados Unidos	2	936
Canadá	1	1.063
Total	3	1.999

LA PALMA

El vicecónsul Fyfe Millar presenta el siguiente informe:

Durante el año 1908 el comercio de La Palma no ha estado al nivel de la media, debido principalmente a la reducción del área plantada de plátanos para exportación, por lo que los nativos han dispuesto de menos dinero que gastar en artículos importados que proceden principalmente del Reino Unido.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

La tierra que ya no se dedica al cultivo de plátanos se está utilizando para papas y maíz, que se consumen completamente en la isla, y para cebollas, que encuentran un mercado receptivo en Cuba a precios muy remunerativos.

El cultivo de tomates para exportación avanza rápidamente, aunque el precio que se paga, 7,5 pesetas (aproximadamente 5 chelines 3 peniques), no deja demasiado margen al productor.

El tabaco, que en 1908 dio la cosecha mejor y más abundante de los últimos años sigue enviándose, en forma de cigarros puros, al Reino Unido, donde siempre encuentra un mercado excelente.

Las obras del puerto avanzan con lentitud, aunque se alberga la esperanza de que en 1909 se adelanten mucho.

El tráfico, sigue aumentando lentamente, debiéndose el aumento principalmente a cascos británicos.

Se trabaja activamente en la construcción de carreteras, proporcionando así trabajo a una mano de obra que si no fuera por esto tendría que irse en busca de trabajo a Cuba, Venezuela y Argentina. Estos países siguen drenando la isla de su población más trabajadora y que aquí no gana más de 2 a 2,5 pesetas al día. Hace algunos años, éste se consideraba un sueldo altísimo y al que no podía aspirarse normalmente, pero aunque ahora ya constituye un sueldo habitual, su poder adquisitivo se ha reducido a un 33,3 por 100 respecto al valor que tenía hace sólo siete años.

LA OROTAVA

El vicecónsul Reid presenta el siguiente informe:

Durante todo el año pasado el comercio en La Orotava ha ido extraordinariamente mal. Aunque la agricultura, y especialmente el cultivo de fruta, sigue floreciendo y desarrollándose, prácticamente se ha acabado la oferta de trabajo local, privando a los campesinos y a las clases más pobres en general de una gran fuente de ingresos, mientras que la disminución del número de turistas y visitantes ha contribuido a causar un gran declive en la situación económica del grueso de la población y, en consecuencia, de su poder adquisitivo.

Las plantaciones de plátanos crecen constantemente, pero ha disminuido el área que se destina a la siembra de tomates y, como la mayoría de los exportadores de este fruto han tenido fuertes pérdidas, es muy posible que se reduzca aún más su cultivo en este valle.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Los embarques directos a Europa salidos de este puerto han sido de 179.000 cajas de plátanos, 2.644 bultos de tomates y 16.689 cajas de papas. Una gran parte de los plátanos se envió a Francia. Aparte de estos embarques directos, se han remitido grandes cantidades a Santa Cruz y Las Palmas para su embarque desde esos puertos.

Las principales importaciones directas han consistido en materiales de empaquetado (madera, paja, turba, papel y clavos), abonos químicos (principalmente sulfatos de amonio y potasio y superfosfatos), maíz, harina, trigo, tuberías de hierro, pinturas, aceites y barnices, comestibles, techumbres de hierro galvanizado, artículos sanitarios y tejidos de lino. De ellos, los más importantes con diferencia han sido los materiales de embalar y los productos químicos. Los primeros no proceden del Reino Unido, pero sí el grueso de los demás artículos mencionados. Los tejidos de lino han disminuido considerablemente y la cantidad que se importa ahora es insignificante.

A lo largo del año han entrado en el Puerto de La Orotava 43 vapores transatlánticos con un tonelaje total de 29.852 toneladas.

LAS PALMAS Y PUERTO DE LA LUZ

El vicecónsul Swanston presenta el siguiente informe:

El año 1908 ha sido de crisis general del comercio en la isla de Gran Canaria.

No se dispone de estadísticas exactas, pero no sería demasiado decir que la disminución del volumen de comercio durante 1908 habrá sido de un 20 por 100 con respecto al año anterior.

Ello puede deberse a diversas causas, principalmente a la baja situación económica de la isla, consecuencia de la pérdida parcial de las cosechas de tomates y papas; estos productos fueron atacados por una plaga y en los mercados del Reino Unido se obtuvieron precios muy bajos.

El verano pasado hubo fuertes vientos del este que trajeron consigo desde la costa de Marruecos enormes enjambres de langostas, que causaron gran alarma entre los agricultores. Pero aquéllas no provocaron daños de gravedad, aunque tanto la prensa española como la local exageraron mucho los relatos de la plaga.

La prosperidad de la isla se basa principalmente en la agricultura, y si falla esta rama, ello repercute naturalmente en todas las otras parcelas del comercio.

A pesar de la indudable crisis financiera de la segunda mitad de 1908,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

hubo pocas quiebras, hecho éste que demuestra la integridad y la solidez del comercio de la isla y convendría intentar revitalizar el comercio desde que se vuelva a la situación normal.

Entre las principales importaciones del Reino Unido que han experimentado un descenso, se pueden citar las siguientes:

Maíz.—Debido a las mayores provisiones traídas directamente de Argentina; sin embargo, este comercio está financiado sobre todo por capital británico.

Harina y trigo.—Las importaciones de harina y trigo bajaron debido a la buena cosecha que se obtuvo en la adyacente isla de Lanzarote, que se molió localmente.

Azúcar.—La mayoría se importa del Continente y la mayor parte del comercio está financiado con capital británico.

En un año como 1908 el consumo de azúcar ha sido menor debido al elevado impuesto, que lo convierte en un lujo para las clases más necesitadas cuando no hay trabajo suficiente ni buenos sueldos.

Abonos químicos.—Las importaciones disminuyeron debido a que muchos agricultores dejaron de cultivar por los escasos resultados obtenidos de la fruta.

Cochinilla.—Esta industria ha disminuido considerablemente debido a la menor demanda de este artículo en los mercados europeos y americanos.

Durante su prosperidad los precios eran excesivos, y como resultaron muy rentables al productor, durante los años siguientes se obtuvo una producción mucho mayor que superó la demanda, y en consecuencia los precios cayeron considerablemente.

A fin de permitir a los agricultores vender con ganancia a los precios que habían regido durante los últimos años se adulteró la cochinilla con arena de hierro, lo que contribuyó aún más a reducir la demanda, pues la adulteración causó grandes pérdidas en los tejidos dañados por el tinte.

Pero ahora se exporta cochinilla limpia y se espera que con una producción moderada puedan obtenerse precios rentables.

El tonelaje total del tráfico británico entrado al Puerto de Las Palmas en 1908 fue 3.203.542 toneladas (Anexo A).

En 1908 hubo un gran descenso del número de visitantes y los hoteles de toda la isla vivieron una temporada de invierno floja. Ello sólo se puede explicar por el hecho de que, a pesar de las ventajas naturales y climáticas, no se hace absolutamente nada para desarrollar la isla como balneario de salud y centro de vacaciones que proporcione atractivos a los turistas.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ANEXO A.—RELACION DE BUQUES DE TODAS LAS NACIONALIDADES CON ENTRADAS Y SALIDAS EN COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE LAS PALMAS DURANTE EL AÑO 1908

ENTRADOS

Nacionalidad	Vapores		Veleros		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británica	1.412	3.200.514	6	3.028	1.418	3.203.542
Alemana	405	961.033	—	—	405	961.033
Española	608	399.179	1.709	83.226	2.317	482.405
Francesa	103	182.068	2	1.048	105	183.116
Italiana	88	234.362	1	1.073	89	235.435
Noruega	77	76.889	6	5.475	83	82.364
Austro-Húngara .	43	119.358	—	—	43	119.358
Sueca	16	27.808	—	—	16	27.808
Holandés	14	10.192	—	—	14	10.192
Rusa	11	18.876	—	—	11	18.876
Brasileña	10	3.176	1	60	11	3.236
Griega	7	10.503	—	—	7	10.503
Portuguesa	9	8.599	—	—	9	8.599
Belga	4	11.918	—	—	4	11.918
Argentina	4	3.002	—	—	4	3.002
Estados Unidos .	1	99	3	2.451	4	2.550
Chilena	2	47	—	—	2	47
Peruana	1	558	—	—	1	558
Boliviana	1	170	—	—	1	170
Uruguaya	1	2.027	—	—	1	2.027
Mexicana	1	700	—	—	1	700
Total	2.818	5.271.078	1.728	96.361	4.546	5.367.439

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

RELACION DE BUQUES BRITANICOS CON ENTRADAS Y SALIDAS EN COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE LAS PALMAS, DURANTE EL AÑO 1908

(a) BUQUES A VAPOR

ENTRADOS

De	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Reino Unido ...	372	886.555	4	5.284	376,	891.839
Otros países	1.035	2.306.089	1	2.586	1.036	2.308.675

DESPACHADOS

A	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Reino Unido ...	651	1.552.886	6	7.964	657	1.560.850
Otros paísess ...	696	1.539.948	56	105.992	752	1.645.940

(b) BUQUES DE VELA

Entrados (con carga)	Buques	Toneladas
De otros países	6	3.028

Despachados (en lastre)	Buques	Toneladas
A otros países	7	3.363

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1909

SUMARIO

Introducción.—Cambio.—Telegrafía.—Telegrafía sin hilos.—Obras de abastecimiento de agua.—Rentas de puertos francos.—Importaciones: Carbón. Tejidos de algodón. Tejidos de lana. Cerveza. Cemento. Harina. Ferretería. Hierro y Acero. Maíz. Petróleo. Arroz. Azúcar.—Exportaciones: Plátanos. Tomates. Papas.—Tráfico marítimo.—Visitantes.—Cuadros: Cuadro de cambios. Cuadro de importaciones.—Cuadro de principales exportaciones.—Informe sobre el comercio de La Orotova, Tenerife.—Informe sobre el comercio de La Palma.—Informe sobre el comercio de Las Palmas y Puerto de La Luz.

CAMBIO

	Pesetas
Máximo	27,92
Mínimo	26,87
Promedio	27,71

Tarifa actual: 26,90 pesetas por libra.

PESOS Y MEDIDAS

1 tonelada	2.204 Libras
1 kilo	2.20462 Libras
1 litro	1,76 Pintas

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

POBLACION

Tenerife	138.008
Gran Canaria	127.471
La Palma	41.994
Lanzarote	17.546
Gomera	15.358
Fuerteventura	11.669
Hierro	6.508

Los residentes británicos suman aproximadamente 550 (incluyendo unos 100 sujetos británicos-hindúes)

Productos agrícolas.—Plátanos, tomates, papas y cebollas.

Puertos principales.—Santa Cruz, Tenerife: Las Palmas, Gran Canaria.

Idioma.—Español

INTRODUCCION

No es competencia de ningún departamento u oficial de estas islas el reunir y publicar estadísticas tanto del movimiento del comercio en general como de las entradas por aduana en particular, resultando que a falta de estas estadísticas oficiales es imposible establecer comparaciones entre el comercio de un año con el de otro. Sin embargo, no resulta difícil establecer un cálculo general del volumen de negocio realizado en un mercado tan limitado como es el de estas islas, y en dos o tres ramas del comercio puede hacerse un cómputo exacto a partir de las estadísticas de las principales empresas de comercio, puestas amablemente a nuestra disposición para efectuar este informe.

Cabe esperar que en las actuales circunstancias haya muchas opiniones diferentes en lo que respecta al volumen de comercio general. Sin embargo, en lo concerniente al de 1909, hay una opinión generalizada: el año ha sido tranquilo y el comercio flojo. El tipo de cambio se ha mantenido a un tipo bajo, y no obstante lo que cabría esperar de lo que parece un factor para la mejoría en los negocios, pues se elimina el elemento de la especulación, ha producido, al contrario, un estancamiento indudable.

Las estadísticas proporcionadas por las casas comerciales no incluyen información alguna acerca de los valores, y la información acerca

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

de las importaciones, obtenida por tabulación cuidadosa de manifiestos de embarques, sólo hace referencia a pesos y medidas.

Sin embargo, haciendo un cálculo aproximado de todo el comercio de las islas, las exportaciones podrían valorarse en 1.200.000 libras esterlinas, de las que a frutas y verduras corresponderían 1.000.000 de libras, y a productos en general, 200.000 libras.

Las importaciones, de las que el carbón constituye la partida principal, pueden valorarse en 1.600.000 libras esterlinas.

El comercio, tanto de exportación como de importación, está en gran medida en manos de comerciantes británicos. Ellos hacen el grueso del negocio en carbón, fruta e importaciones generales, y bajo estas circunstancias éste no es un mercado que ofrezca nuevas posibilidades al comercio británico, aunque en ciertos artículos como cerveza, cemento y madera de embalar, tanto el Reino Unido como sus colonias pueden aumentar sus intereses con beneficiosos resultados.

CAMBIO

Adjunto (Cuadro 1) se encontrará un estado de las fluctuaciones del cambio durante el año que nos ocupa, en el que se verá que el agio del oro subió durante los primeros meses del año (un 11,28 por ciento en enero), alcanzando el punto más alto el 15 de mayo en que llegó al 11,85 por ciento. A partir de esa fecha empezó a bajar regularmente hasta que el 21 de diciembre alcanzó la cotización extraordinariamente baja de 6,80 por ciento. El decreciente poder adquisitivo de la libra esterlina puede calcularse retrocediendo a las cotizaciones del año 1904 en que la tarifa media del agio del oro era 37,72 por ciento. Esta caída del valor del oro es lo que ha encarecido tanto la vida durante los últimos años, pues no se ha producido la correspondiente reducción en las rentas de las casas, los sueldos del servicio y el coste de los productos locales, los cuales se pagan, por supuesto, en la moneda local.

TELEGRAFO

El nuevo cable alemán directo desde Emden a Santa Cruz se terminó el pasado agosto, y se espera que en los próximos meses esta línea de comunicación se extienda hasta Monrovia y posteriormente a Pernambuco y al Africa occidental alemana.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

TELEGRAFO SIN HILOS

En el informe del año pasado se mencionaba la posible instalación de un sistema de telegrafía sin hilos desde las Islas Canarias a Europa, Colonia del Cabo y Sudamérica.

La instalación ya se ha hecho y ahora está casi terminada. Se espera que se establezca inmediatamente la comunicación entre Tenerife, Gran Canaria y Cádiz. Aquí cabe mencionar que ha sido adoptado el sistema Popp y que el radio de comunicación es de 3.000 millas.

OBRAS DE ABASTECIMIENTO DE AGUA

La Corporación Municipal de Santa Cruz de Tenerife ha emitido un empréstito de 700.000 pesetas (aproximadamente 26.000 libras esterlinas), del que la mayor parte debe destinarse al suministro de agua potable para la ciudad de Santa Cruz. El capital ha sido totalmente suscrito y ahora se buscan adjudicatarios para las obras.

El proyecto consiste en traer agua de las montañas de Roque Negro (a unas 6 millas de distancia) hasta la ciudad de Santa Cruz. Los detalles del proyecto se encuentran en poder del Servicio de Información Comercial del *Board of Trade.*

RENTAS DE PUERTOS FRANCOS

No ha habido ningún cambio en lo que respecta a estas rentas, que siguen en manos del Gobierno; hay constantes rumores sobre ellas y cabe la posibilidad de que dentro de poco vuelvan a ofertarse públicamente. Pese al estancamiento del comercio y a la caída del cambio, nadie duda de que, de darse ese paso, el precio que se pedirá será muy superior al anterior de 1.000.000 de pesetas por año.

IMPORTACIONES

El adjunto cuadro 2 se ha recopilado a partir de los manifiestos de embarque, único lugar donde se pueden obtener los pesos y medidas. Las cifras apoyan la afirmación de que las empresas británicas controlan la mayor parte del negocio con diferencia.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Carbón.—Los embarques de los últimos cinco años han sido los siguientes:

	Toneladas
1905	488.000
1906	595.000
1907	681.000
1908	537.000
1909	484.000

Las empresas británicas suministaron 423.000 del total de 484.000 toneladas, vendiendo las restantes 61.000 el depósito alemán de Las Palmas.

Durante el año pasado el precio se mantuvo estable a 1 libra 4 chelines f.o.b., pero la cotización actual es algo más elevada, 1 libra 5 chelines f.o.b., cifras éstas mucho más bajas que las del año anterior.

Los fletes durante 1909 oscilaron entre 5 chelines 6 peniques y 7 chelines, como en 1908. En el momento de redactar este informe la cotización es de 8 chelines.

Tejidos de algodón.—Los exportadores alemanes parecen haber hecho muy pocos esfuerzos para recuperar el terreno perdido el año pasado, y sus embarques a Tenerife, que bajaron de 141 toneladas en 1907 a 29 en 1908, sólo sumaron 38 toneladas en 1909. Los embarques británicos mantuvieron el nivel del año anterior (345 toneladas frente a 350 en 1908), pero ha habido una reducción considerable en la cantidad de mercancía enviada desde España, siendo las cifras de 256 toneladas en 1908 y 188 en 1909. Los artículos franceses casi han desaparecido del mercado.

Tejidos de lana.—El comercio de tejidos de lana fue algo mejor que en 1908, pero las nuevas operaciones estuvieran en manos de los exportadores españoles, quienes sólo desde hace poco tiempo, uno o dos años, han entrado en el mercado. En ellos recayó casi una tercera parte del total del negocio y la diferencia correspondió casi exclusivamente a los fabricantes británicos; ni Alemania ni Francia hicieron nada para recuperar el terreno perdido.

Cerveza.—Los únicos rasgos notables de este comercio en 1909 han sido el aumento en los embarques procedentes del Reino Unido y Noruega y la reducción en los que proceden de Alemania, aunque esta última sigue controlando la mayor parte del negocio, con unos tres cuartos del total.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Cemento.—Bélgica, el Reino Unido, Alemania y Francia son los que participan en el negocio del cemento, pero los exportadores belgas ostentan más de la mitad del comercio. Hay un consumo regular y con las ventajas para la exportación con que cuentan los exportadores británicos podrían estar vendiendo más.

Harina.—Este es un artículo que podría tener mejores ventas si no fuera por la afición de los nativos al *gofio,* maíz o trigo molido y tostado.

Ferretería.—Ningún producto se dio peor en 1909. Las importaciones no llegaron ni a la mitad de las del año anterior, y apenas a un quinto de las de 1907. El Reino Unido no escapó a su parte de la depresión general.

Hierro y acero.—Los envíos de 1909 fueron ligeramente superiores a los del año anterior, aunque también estuvo flojo el negocio. En 1907 la isla importó casi el doble de la cantidad recibida en 1909.

Maíz.—Hubo mayor demanda de maíz y aunque el Reino Unido se hizo cargo de algunos pedidos mayores, el grueso de las nuevas operaciones recayó en Argentina, que sigue siendo una fuente regular de suministro de este grano.

Petróleo.—Los suministros de los Estados Unidos bajaron y los exportadores británicos, alemanes y españoles se aprovecharon de la oportunidad para entrar en el negocio, aunque el grueso por supuesto sigue procediendo de Estados Unidos.

Arroz.—Aumenta el gusto por el arroz y lo trabajan tanto los exportadores británicos como los españoles. Los primeros mantienen la mayor parte del negocio con un grano de buena calidad.

Azúcar.—Los exportadores de Hamburgo se aseguraron la mayor parte del negocio, pero las cantidades, aunque superiores a las de 1908, estuvieron muy por debajo de las de 1907.

EXPORTACIONES

Adjunto (Cuadro 3) se incluye un estado de las exportaciones de plátanos, tomates y papas.

Plátanos.—La cantidad total exportada fue de 2.782.299 cajas, lo que supone un aumento sobre la cantidad enviada durante el año anterior.

En conjunto, el resultado del comercio del año no fue demasiado satisfactorio para el exportador debido a los bajos precios obtenidos, especialmente en el Reino Unido. La competencia en la compra, aunque

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

menos intensa que el año anterior, volvió a favorecer al agricultor en los precios.

Siguen aumentando las exportaciones al Continente, especialmente a Hamburgo, Marsella y Génova, pero por desgracia para el exportador el grueso de la demanda para estos países se produce durante los meses de invierno, cuando la fruta es relativamente escasa y cuando el mercado del Reino Unido está en su mejor momento.

Tomates.—Se embarcó un total de 739.174 bultos, lo que supone un descenso considerable frente al año anterior. Esto se debe en gran medida a la escasez de lluvia en la primera parte del año, que prácticamente destruyó la cosecha de la zona de Santa Cruz desde enero hasta mayo, y redujo los embarques en los meses de octubre a diciembre.

Aunque se van a reducir los embarques de la temporada actual hasta mayo debido a la escasez de agua en ciertas zonas, en conjunto se espera obtener una cosecha abundante, pues hay partes de la isla que han tenido lluvias copiosas y las áreas dedicadas al cultivo son muy superiores a las de años anteriores.

El Continente importa cada año una mayor proporción de tomates y no cabe duda de que este comercio se desarrollaría mucho más rápidamente si se dispusiera de mejores facilidades para la exportación.

Debido a las pequeñas cantidades que se han estado recibiendo, tanto en el Reino Unido como en el Continente, los precios se han mantenido bien, pero a causa de que desgraciadamente una gran parte de la fruta llegó a su destino en malas condiciones por plagas, etc., a los exportadores no les fue demasiado bien.

Papas.—Los envíos al Reino Unido y Alemania sumaron 399.203 cajas, que suponen un descenso considerable respecto a años anteriores.

Los precios estuvieron, en general, muy bajos, y por esta razón y debido a la inseguridad del mercado, existe la tendencia a disminuir los embarques en vez de aumentarlos.

TRAFICO MARITIMO

El Cuadro 4 incluye el estado anual del tráfico entrado al Puerto de Santa Cruz durante el año 1909, y en el que se puede ver que más de la mitad del tonelaje fue británico. El Reino Unido prácticamente mantuvo el nivel del año precedente, pero el tráfico alemán volvió a experimentar un notable descenso, como también el italiano, aunque no en la misma proporción.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Hubo también un menor tonelaje francés y español, siendo Bélgica el único país de importancia que presentó cifras mayores que en 1908.

VISITANTES

Hubo un descenso en el número de visitantes a las islas, aunque los hoteles se llenaron hacia final de temporada. En conjunto, la actual ha sido excepcionalmente floja, habiendo venido pocos extranjeros en relación a lo que ha sucedido en años anteriores. No cabe duda de que ello se ha debido en parte a los exagerados relatos aparecidos en los periódicos ingleses acerca de las recientes erupciones volcánicas en la región noroeste de la isla de Tenerife. Sin embargo, los visitantes ya están llegando en mayores contingentes y los hoteles se encuentran bastante llenos.

CUADRO 1.—AGIO DEL ORO Y CAMBIO DE 1 LIBRA EN 1909, EN RELACION CON 1908 (PROMEDIO MENSUAL)

Mes	1908		1909	
	Agio	Cambio	Agio	Cambio
Enero	14,07	28,52	11,28	27,82
Febrero	14,88	28,72	11,39	27,85
Marzo	14,51	28,63	11,52	27,88
Abril	14,64	28,66	11,67	27,92
Mayo	14,37	28,59	11,59	27,90
Junio	12,85	28,21	9,96	27,49
Julio	12,28	28,7	9,60	27,40
Agosto	12,06	28,1	9,50	27,37
Septiembre	11,85	27,96	9,24	27,31
Octubre	11,63	27,91	9,17	27,29
Noviembre	11,54	27,88	8,58	27,14
Diciembre	11,37	27,84	7,50	26,87
Promedio	13	28,25	10,83	27,71

Nota.—El agio más alto se produjo el 15 de mayo con un 11,85% y el más bajo el 21 de diciembre con un 6,80%.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 2.—CUADRO DE LAS IMPORTACIONES PRINCIPALES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1907-09

Artículos		Reino Unido			Alemania			Francia		
		1907	1908	1909	1907	1908	1909	1907	1908	1909
Alcohol	Galones	—	—	—	14.803	24.082	17.700	—	—	—
Cerveza	Galones	8.450	7.539	11.748	62.500	58.879	47.775	1.080	158	150
Galletas	Tom. Met.	129	82	79	13	1	24	2	1	—
Judías, guisantes, etc.	Tom. Met.	1.504	119	60	470	—	—	78	114	202
Velas	Tom. Met.	254	463	311	12	1	—	—	—	—
Cemento	Tom. Met.	250	127	215	242	129	183	459	141	165
Carbón	Tom. Met.	681.000	537.000	423.000	—	—	61.000	—	—	—
Café	Tom. Met.	222	11	33	68	15	47	—	—	—
Abonos químicos	Tom. Met.	4.660	4.569	4.657	145	363	222	—	11	65
Harina	Tom. Met.	4.799	4.721	4.988	1	1	1	59	79	44
Ferretería	Tom. Met.	368	185	87	209	94	52	58	199	13
Hierro y acero	Tom. Met.	382	576	528	660	43	59	110	2	105
Licores	Galones	2.250	2.643	2.159	270	673	3.597	1.504	1.701	4.560
Maíz	Tom. Met.	5.291	1.965	2.458	—	—	—	15	—	—
Aceite	Galones	200	7.943	7.400	—	803	318	19.940	914	4.295
Papel	Tom. Met.	231	125	169	223	111	89	58	3	366
Petróleo	Galones	—	—	2.815	—	—	3.190	—	—	—
Arroz	Tom. Met.	272	309	378	2	3	4	—	—	—
Jabón	Tom. Met.	491	856	306	7	1	1	—	2	1
Azúcar	Tom. Met.	819	44	166	561	241	343	—	—	—
Tejidos de algodón	Tom. Met.	285	350	345	141	29	38	43	3	4
Tejidos de lana	Tom. Met.	51	32	30	24	3	4	20	4	2
Tabaco	Tom. Met.	174	206	171	31	122	107	—	1	13
Madera	Tom. Met.	678	2	55	37	139	44	10	2	10
Trigo	Tom. Met.	2.680	1.781	1.696	—	—	—	—	—	—
Vino	Galones	1.403	—	—	426	692	562	4.404	232	442

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 2.—CUADRO DE LAS IMPORTACIONES PRINCIPALES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1907-09 *(continuación)*

Artículos		España			Italia			Bélgica			Cuba		
		1907	1908	1909	1907	1908	1909	1907	1908	1909	1907	1908	1909
Alcohol	Galones ...	30	3.229	3.200	—	—	—	—	—	1.542	14.200	9.981	14.768
Cerveza	Galones ...	2.850	1.844	2.976	—	—	—	160	2	263	—	—	—
Galletas	Tom. Met.	18	9	12	2	—	—	—	—	—	—	8	9
Judías, guisantes, etc.	Tom. Met.	33	89	112	—	—	5	—	—	—	—	—	—
Velas	Tom. Met.	3	3	—	17	15	—	13	4	3	—	—	—
Cemento	Tom. Met.	31	3	24	—	—	—	3.030	808	708	—	—	—
Carbón	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Café	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	19	4	—	3
Abonos químicos	Tom. Met.	1	360	548	—	—	—	—	31	129	—	—	—
Harina	Tom. Met.	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ferretería	Tom. Met.	149	22	4	—	8	4	328	78	68	—	—	—
Hierro y acero	Tom. Met.	14	82	90	—	2	2	649	214	172	—	—	—
Licores	Galones ...	2.257	12.702	4.830	36	880	1.410	—	312	—	—	—	—
Maíz	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aceite	Galones ...	78.800	101.447	79.818	5.955	1.409	1.242	—	1.625	—	—	—	—
Papel	Tom. Met.	72	33	20	13	—	4	99	11	28	—	—	—
Petróleo	Galones ...	—	—	4.860	—	—	—	—	—	3.175	—	—	—
Arroz	Tom. Met.	167	160	155	35	51	28	—	—	—	—	—	—
Jabón	Tom. Met.	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Azúcar	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	55	—	—	—
Tejidos de algodón	Tom. Met.	205	256	188	62	34	24	60	8	16	—	—	—
Tejidos de lana	Tom. Met.	—	4	15	—	3	—	—	1	1	—	—	—
Tabaco	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	2	6	11	15	13	13
Madera	Tom. Met.	—	3	9	—	16	25	—	78	—	—	—	—
Trigo	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vino	Galones ...	258.000	205.980	197.022	2.256	—	—	390	598	269	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 2.—CUADRO DE LAS IMPORTACIONES PRINCIPALES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1907-09 *(continuación)*

Artículos	Suecia			Noruega			Estados Unidos			Argentina		
	1907	1908	1909	1907	1908	1909	1907	1908	1909	1907	1908	1909
Alcohol .....Galones ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cerveza .....Galones ...	—	—	1.300	2.894	5.760	—	—	—	—	—	—	—
Galletas .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Judías, guisantes, etc. .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Velas .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cemento .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Carbón .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Café .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	25
Abonos químicos .....Tom. Met.	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
Harina .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34
Ferretería .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hierro y acero .....Tom. Met.	—	6	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—
Licores .....Galones ...	—	—	—	—	—	—	30	—	—	—	—	—
Maíz .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	1.641	3.117	—	5.042
Aceite .....Galones ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Papel .....Tom. Met.	35	30	198	228	114	—	—	—	—	—	—	—
Petróleo .....Galones ...	—	—	—	—	—	250.000	202.643	165.050	—	—	—	—
Arroz .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jabón .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Azúcar .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tejidos de algodón .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tejidos de lana .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tabaco .....Tom. Met.	—	—	—	—	2	9	16	10	—	—	—	—
Madera .....Tom. Met.	6.803	3.371	5.893	10.112	6.976	3.391	13.820	1.746	—	—	—	—
Trigo .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	249	172	—	1.250
Vino .....Galones ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 2.—CUADRO DE LAS IMPORTACIONES PRINCIPALES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1907-09 *(continuación)*

Artículos	Marruecos			Total			Observaciones
	1907	1908	1909	1907	1908	1909	
Alcohol .....Galones ...	—	—	—	29.033	37.292	37.210	
Cerveza .....Galones ...	—	—	—	76.340	71.316	68.672	Ver comentarios en el informe.
Galletas .....Tom. Met.	—	—	—	164	101	124	Un notable aumento en los envíos procedentes de Alemania.
Judías, guisantes, etc. .....Tom. Met.	792	1.377	1.298	2.877	1.699	1.677	Desde 1907 los exportadores británicos han trabajado muy poco este artículo.
Velas .....Tom. Met.	—	—	—	299	486	314	Casi exclusivamente del Reino Unido.
Cemento .....Tom. Met.	—	—	—	4.012	1.208	1.295	Ver comentarios en el informe.
Carbón .....Tom. Met.	—	—	—	681.000	537.000	484.000	
Café .....Tom. Met.	10	—	—	313	26	127	
Abonos químicos .....Tom. Met.	—	—	—	4.806	5.334	5.623	Ver comentarios en el informe.
Harina .....Tom. Met.	—	—	—	4.860	4.801	5.068	Casi exclusivamente del Reino Unido.
Ferretería .....Tom. Met.	—	—	—	1.112	586	228	Año desastroso para este negocio
Hierro y acero .....Tom. Met.	—	—	—	1.815	919	972	Idem.
Licores .....Galones ...	—	—	—	6.317	18.945	16.556	
Maíz .....Tom. Met.	363	386	412	7.310	5.468	7.912	
Aceite .....Galones ...	—	—	—	104.859	114.141	93.073	Una caída general en los envíos.
Papel .....Tom. Met.	—	—	—	894	547	820	Mejora del negocio que está sobretodo en manos de los exportadores franceses.
Petróleo .....Galones ...	—	—	—	250.000	202.643	179.090	Ver en el informe.
Arroz .....Tom. Met.	—	—	—	476	523	565	
Jabón .....Tom. Met.	—	3	—	499	863	308	El Reino Unido no tiene competidores en esta línea.
Azúcar .....Tom. Met.	—	26	—	1.380	311	564	Ver en informe.
Tejidos de algodón .....Tom. Met.	—	—	—	796	687	615	Idem.
Tejidos de lana .....Tom. Met.	—	—	—	95	47	52	

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos	Marruecos			Total			Observaciones
	1907	1908	1909	1907	1908	1909	
Tabaco ..... Tom. Met.	—	—	—	231	364	327	
Madera ..... Tom. Met.	—	—	—	10.009	30.975	12.236	Los embarques de 1908 superaron la demanda.
Trigo ..... Tom. Met.	—	—	28	2.929	1.953	2.974	
Vino ..... Galones ...	—	—	—	266.879	207.502	198.295	Casi exclusivamente de España.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 3.—CUADRO DE PLATANOS, TOMATES Y PAPAS EXPORTADOS DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE LOS AÑOS 1906-1909

Artículos	1906	1907	1908	1909
Plátanos (Cajas)	2.476.044	2.391.297	2.355.778	2.782.299
Tomates (Bultos)	722.082	875.084	829.940	739.174
Papas (Cajas)	354.195	484.018	550.225	399.203

MEMORANDUM DE LOS EMBARQUES DURANTE EL AÑO 1909

PLATANOS

	Cajas	Cajas
Al Reino Unido:		
De Tenerife	1.017.603	
De Las Palmas	1.122.872	
		2.140.475
A Alemania, de ambas islas	403.837	
A Italia, de ambas islas	63.036	
A Francia, de ambas islas	143.954	
A España, de ambas islas	17.352	
A otros países, de ambas islas	13.645	
		641.824
Total		2.782.299

TOMATES

	Bultos	Bultos
Al Reino Unido:		
De Tenerife	447.604	
De Las Palmas	234.427	
		682.031
A Alemania, de ambas islas	43.474	
A Italia, de ambas islas	2.515	
A Francia, de ambas islas	2.145	
A España, de ambas islas	8.572	
A otros países, de ambas islas	437	
		57.143
Total		739.174

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

PAPAS

	Cajas	Cajas
Al Reino Unido:		
De Tenerife	183.645	
De Las Palmas	186.001	
		369.646
A Alemania, de ambas islas		29.557
Total		399.203

CUADRO 4.—CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ, TENERIFE, DURANTE 1909

Nacionalidad	Vapor		Vela		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británica	694	1.881.368	2	688	696	1.882.056
Alemana	228	514.497	—	—	228	514.497
Francesa	151	307.584	1	149	152	307.733
Española	1.218	269.393	946	126.304	2.164	395.697
Italiana	129	290.633	—	—	129	290.633
Noruega	94	82.878	5	3.343	99	86.221
Belga	55	152.190	—	—	55	152.190
Argentina	3	5.200	—	—	3	5.200
Danesa	3	3.423	—	—	3	3.423
Estados Unidos .	2	1.050	—	—	2	1.050
Brasileña	1	363	—	—	1	363
Austro-Húngara .	1	1.949	—	—	1	1.949
Uruguaya	4	9.034	—	—	4	9.034
Total	2.583	3.519.562	954	130.484	3.537	3.650.046

COMERCIO DE CABOTAJE (incluido en el cuadro anterior)

Nacionalidad	Vapor		Vela		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Española	1.019	105.814	944	126.304	1.963	232.118

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO BRITANICO CON ENTRADAS Y SALIDAS EN COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE 1909

(a) BUQUES DE VAPOR

Entrados (con carga)	Buques	Toneladas
De:		
Reino Unido	290	790.768
Peru	3	6.401
Nueva Zelanda	62	92.062
Chile	12	28.896
Argentina	84	227.464
Australia	15	61.877
Colonia del Cabo	37	91.374
Cuba	2	5.171
Estados Unidos	9	14.242
España	33	23.100
Bahía Delagoa	7	36.221
Senegal	5	12.474
Alemania	24	41.294
Francia	17	38.335
Costa Occd. Africa	67	139.502
Isla Mauricio	8	26.063
Uruguay	6	17.619
Brasil	11	22.172
Portugal	2	6.333
Total	694	1.881.368

DESPACHADOS

Con destino a	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toncladas	Núm. de buques	Toncladas	Núm. de buques	Toncladas
Reino Unido	395	1.100.888	2	4.415	397	1.105.303
Holanda	4	9.324	—	—	4	9.324
Nueva Zelanda	2	8.362	—	—	2	8.362
Chile	1	4.275	1	2.350	2	6.625
Argentina	9	20.014	—	—	9	20.014
Australia	1	3.647	—	—	1	3.647
Colonia del Cabo	83	352.861	—	—	83	352.861
Cuba	—	—	1	2.334	1	2.334
Estados Unidos	—	—	17	39.179	17	39.179
España	36	29.561	10	26.315	46	55.876

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Con destino a	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Bahía Delagoa ...	1	1.915	—	—	1	1.915
Gibraltar	4	15.958	—	—	4	15.958
Alemania	24	48.352	—	—	24	48.352
Francia	9	21.511	—	—	9	21.511
Costa Occ. Africa .	88	177.112	—	—	88	177.112
Italia	2	4.335	—	—	2	4.335
Uruguay	2	3.560	—	—	2	3.560
Brasil	1	2.767	—	—	1	2.767
Bermudas	1	2.333	—	—	1	2.333
Total	663	1.806.775	31	74.593	694	1.881.368

(b) VELEROS

Entradas (con carga)	Buques	Toneladas
De:		
St. John	2	688

Despachados	Buques	Toneladas
A:		
Barbados	1	296
México	1	392
Total	2	688

LA OROTAVA

El vicecónsul Reid presenta el siguiente informe:

En general el comercio en la zona ha estado flojo aunque quizás ha mejorado algo en relación a 1908.

El cultivo de fruta y de productos agrícolas sigue siendo, con diferencia, la actividad más importante, y las plantaciones de plátanos siguen aumentando.

La situación laboral de la zona ha experimentado una ligera recuperación y el número de mujeres campesinas que gana dinero de la agricul-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

tura ha aumentado levemente, aunque aún está muy por debajo de lo que era hace unos cuantos años.

Las importaciones principales siguen siendo materiales de empaquetado, fertilizantes químicos y granos.

Durante el año entraron en el Puerto de La Orotava 84 vapores transatlánticos con un tonelaje total de 81.263 toneladas, y a pesar de lo difícil que resulta manejar la carga debido a que no hay muelles, se ha experimentado un gran aumento en los embarques de fruta, que alcanzaron las cifras siguientes:

Plátanos	623.727 cajas
Tomates	23.362 bultos (93.448 cajas)
Papas	41.432 cajas

A pesar de los muy exagerados relatos sobre la ligera erupción que se produjo al Oeste de la isla y que se publicaron ampliamente, La Orotava ha tenido un buen número de visitantes de invierno. Los principales hoteles están regentados por alemanes, pero la mayor parte de sus huéspedes fueron británicos.

LA PALMA

El vicecónsul Fyle Millar presenta el siguiente informe:

El año 1909 acusa una notable caída de la actividad comercial de la isla de La Palma.

La exportación de productos agrícolas, que es la principal fuente de riqueza de la isla, ha disminuido mucho, en primer lugar por los bajos precios pagados en Europa (y principalmente en el Reino Unido), y en segundo lugar debido a las dificultades del transporte.

Ahora se ha desistido casi totalmente del cultivo de plátanos, y lo mismo puede decirse de los tomates, que sólo se enviaron a Londres y Liverpool. Los terrenos que se dedicaban antes a estos cultivos ahora se destinan en su mayor parte a maíz, que constituye la comida corriente del grueso de la población, que consume prácticamente todo lo que produce, pero aunque vive de ello, le proporciona poco dinero que gastar en artículos de importación.

El cultivo del azúcar se ha mantenido estable, y lo que no se consume en la isla se exporta sobre todo a España.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

El cultivo del tabaco y su manufactura prosperan, pero no se puede producir el artículo en cantidad suficiente. Casi todo se envía al Reino Unido en forma de cigarros puros.

El bordado y la artesanía del calado se han convertido en industrias de una cierta importancia, a los que los naturales, incluso los pertenecientes a las clases más pudientes, se esfuerzan en convertir en su medio de vida. La demanda de este tipo de trabajo, así como el tejido de seda que se fabrica aquí, es muy superior a la producción.

Aunque una parte considerable de las importaciones de la isla procede de Alemania, la mayoría sigue viniendo del Reino Unido, especialmente los tejidos.

La construcción de carreteras y las obras del puerto avanzan rápidamente.

LAS PALMAS Y PUERTO DE LA LUZ

El vicecónsul Swanston presenta el siguiente informe:

En los primeros meses de 1909 hubo síntomas de recuperación en el comercio de la isla, pero la mejora no duró, debido probablemente a la depresión del comercio en el Reino Unido.

Cuando la actividad comercial en general en Europa está por debajo de la media esta isla se resiente, y en el Reino Unido no se produjo la misma demanda de plátanos y tomates. La economía en general estuvo afectada también por la escasez de visitantes a los hoteles y el bajo tipo de cambio reinante.

IMPORTACIONES

Aunque es imposible obtener estadísticas fiables de las importaciones, éstas fueron indudablemente menores de lo habitual. El poder adquisitivo de la población ha disminuido considerablemente y aunque aún son pocos los casos de auténtica miseria, por todas partes son evidentes el ahorro y las restricciones.

El Reino Unido sigue dominando la mayor parte de las importaciones.

Tejidos.—Ahora se importan muchos más artículos de Barcelona que antes.

Abonos químicos.—No se ha importado tanto como en los años anteriores, cuando los plátanos y los tomates obtenían buenos precios en Europa.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Cemento.—Antes este artículo venía casi exclusivamente del Reino Unido. Durante 1909 se han importado grandes cantidades de Alemania.

EXPORTACIONES

La cosecha de papas fue abundante y los envíos a Londres y Liverpool fueron superiores a la media. Los mercados quedaron superabastecidos, lo que supuso grandes pérdidas para el exportador.

El grueso de la segunda cosecha de tomates, que normalmente se embarca durante los meses de febrero, marzo y abril, quedó casi totalmente destruida por el tizón.

En relación a lo anterior, cabe decir que el terreno para el cultivo de tomates suele estar fuertemente abonado. Al malograrse la cosecha, los agricultores arrancaron rápidamente las plantas de tomates y en su lugar sembraron papas, y a ello se debe la cosecha extraordinariamente abundante de éstas, con envíos de 186.001 cajas al Reino Unido y 18.700 a Hamburgo.

Cochinilla.—La esperanza manifestada en mi último informe respecto a la mejora de esta industria se realizó en gran medida; los precios mejoraron y aumentó la demanda.

Donde antes se cultivaban plátanos, en las zonas del norte, se están plantando grandes extensiones de cactus para la producción del insecto de la cochinilla.

Azúcar.—Muchos terrenos que antes producían plátanos y tomates se han plantado con caña de azúcar y varios molinos azucareros que habían dejado de funcionar han vuelto a la actividad.

Algodón.—Se han hecho ciertos experimentos a pequeña escala en la isla de Fuerteventura de cultivo de algodón, totalmente satisfactorios; aunque aún es pronto para hablar de resultados de importancia, no hay que descartar que se den buenas perspectivas.

TELEGRAFIA SIN HILOS

Se está construyendo una estación en la Punta de Melenara, unas 9 millas al sur de Las Palmas.

Es muy posible que dentro de poco tiempo se establezca comunicación con Santa Cruz de Tenerife y Cádiz, y se cuenta con poder comunicar también directamente con Pernambuco.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

TRANVIA ELECTRICO

Una empresa madrileña ha adquirido la concesión del tranvía y está electrificando toda la vía del viejo a vapor entre Las Palmas y el Puerto de La Luz, 3,5 millas; se espera que los vagones eléctricos entren en funcionamiento en junio de 1910.

Los alarmantes y exageradísimos relatos acerca de las ligeras perturbaciones volcánicas de Tenerife que se han publicado en la prensa europea con toda seguridad han frenado la venida de muchos visitantes, cuyo número ha estado considerablemente por debajo de la media.

TRAFICO MARITIMO

Comparando con 1908, ha habido un aumento de 25 vapores entrados durante el año. El tráfico británico experimentó un descenso de 62 vapores; el alemán, un aumento de 21, y el español, un aumento de 27. El descenso del tráfico británico se explica por la depresión general del transporte marítimo, el número de vapores varados, y el hecho de que aquí hayan entrado menos vapores en su viaje de vuelta de Sudamérica y otros puertos.

CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO EN EL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE EL AÑO 1909

Nacionalidad	Vapores		Veleros		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británica	1.350	—	5	—	1.355	—
Estados Unidos .	4	—	—	—	4	—
Argentina	16	—	—	—	16	—
Austro-Húngara .	36	—	—	—	36	—
Belga	7	—	—	—	7	—
Brasileña	9	—	—	—	9	—
Chilena	2	—	—	—	2	—
Danesa	6	—	—	—	6	—
Holandesa	22	—	—	—	22	—
Francesa	113	—	—	—	113	—
Alemana	426	—	—	—	426	—
Griega	8	—	—	—	8	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Nacionalidad	Vapores		Veleros		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Italiana	94	—	—	—	94	—
Noruega	87	—	4	—	91	—
Portuguesa	4	—	—	—	4	—
Rusa	11	—	—	—	11	—
Española	635	—	1.649	—	2.284	—
Sueca	10	—	—	—	10	—
Uruguaya	3	—	—	—	3	—
Total	2.843	5.440.118	1.658	82.266	4.501	5.522.384

CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO BRITANICO CON ENTRADAS Y SALIDAS EN COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE 1909

(a) VAPORES

ENTRADOS

De	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Reino Unido ...	406	936.769	8	7.624	414	944.393
Sudamérica	456	1.070.901	1	1.512	457	1.072.413
Costa Occ. Africa.	160	341.594	1	3.305	161	344.899
Sudafrica	111	311.535	—	—	111	311.535
España	52	56.951	—	—	52	56.951
Alemania	26	47.095	—	—	26	47.095
Francia	5	12.141	—	—	5	12.141
Holanda	2	2.903	—	—	2	2.903
Australia y Nueva Zelanda	56	180.132	—	—	56	180.132
Otros países	66	173.039	—	—	66	173.039
Total	1.340	3.133.060	10	12.441	1.350	3.145.501

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

DESPACHADOS

Con destino a	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Reino Unido ...	593	1.445.217	5	11.429	598	1.456.646
Sudamérica	88	206.978	—	—	88	206.978
Costa Occ. Africa.	167	335.714	7	3.420	174	339.134
Sudafrica	83	266.171	—	—	83	266.171
España	58	95.752	16	33.908	74	129.660
Alemania	74	137.048	—	—	74	137.048
Francia	37	86.352	—	—	37	86.352
Holanda	19	39.039	—	—	19	39.039
Australia y Nueva Zelanda	35	129.694	—	—	35	129.694
Bélgica	83	206.655	—	—	83	206.655
Portugal	12	28.855	—	—	12	28.855
Estados Unidos .	1	2.364	21	43.437	22	45.801
Otros países	41	96.039	8	14.379	49	110.418
Total	1.291	3.075.878	57	106.573	1.348	3.182.451

(b) VELEROS

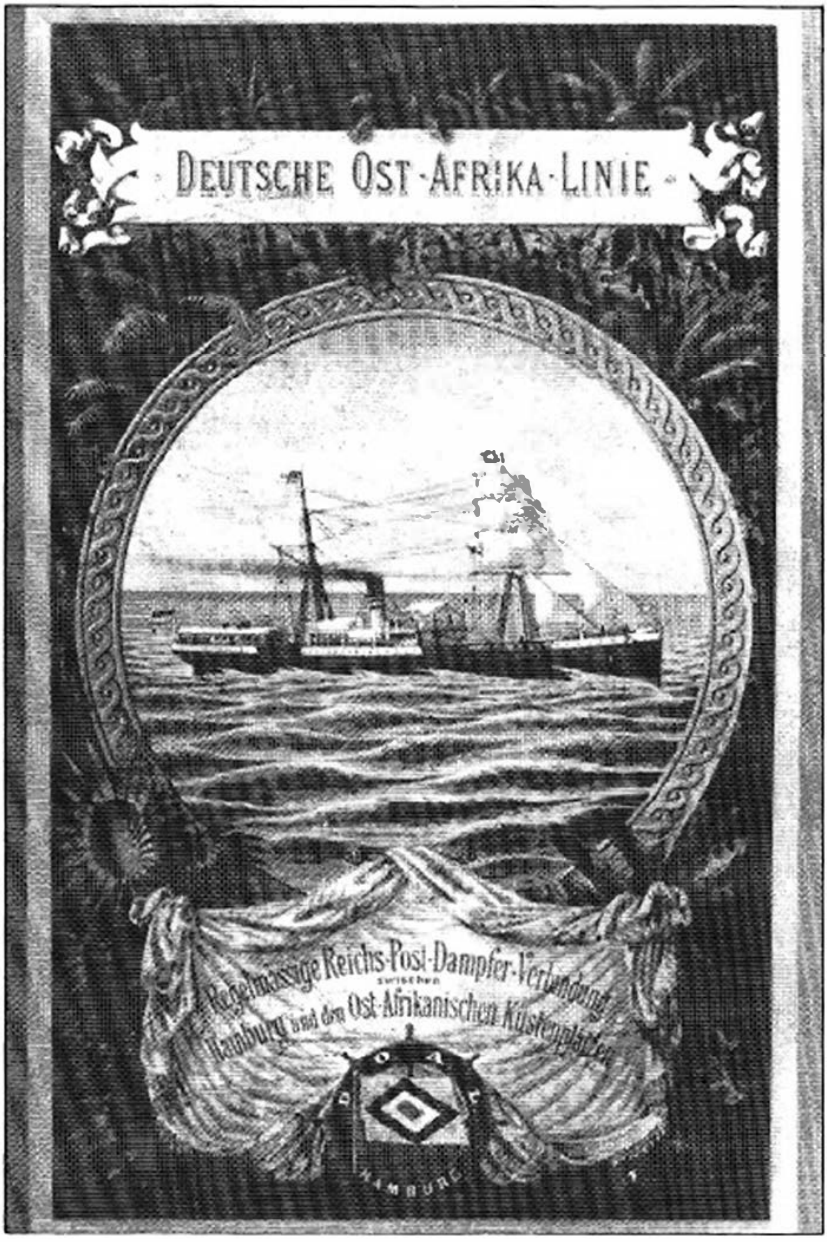
ENTRADOS

Entradas (con carga)	Buques	Toneladas
De:		
Estados Unidos	2	1.193
Otos países	3	276
Total	5	1.469

DESPACHADOS

Con destino a	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Reino Unido ...	—	—	1	92	1	92
España	1	875	—	—	1	875
Otros países	2	184	1	318	3	502
Total	3	1.059	2	410	5	1.469

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003



Cartel publicitario de una compañía alemana.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2013

INFORME SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1910

SUMARIO

Introducción.—Cambio.—Visitantes.—Comercio del carbón.—Importaciones: Tejidos de algodón. Tejidos de lana. Cerveza. Cemento. Harina. Hierro y acero. Maíz. Azúcar. Arroz. Papel. Trigo.—Tráfico marítimo.—Cuadros: Cuadro de cambios. Cuadro de las importaciones. Cuadro de las principales exportaciones. Cuadro del tráfico marítimo.—Informe sobre el comercio de La Orotava, Tenerife.—Informe sobre el comercio de La Palma.—Informe sobre el comercio de Las Palmas y Puerto de la Luz.

CAMBIO

	Pesetas
Máximo	27,25
Mínimo	26,82
Media	27,03

PESOS Y MEDIDAS

1 tonelada	2.204 Libras
1 kilo	2,20462 Libras
1 litro	1,76 Pintas

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

POBLACION (según el último censo)

Tenerife	138.008
Gran Canaria	127.471
La Palma	41.944
Lanzarote	17.546
Gomera	15.358
Fuerteventura	11.669
Hierro	6.508

Los residentes británicos suman aproximadamente 550 (incluidos unos 100 sujetos británico-hindúes)

Productos agrícolas.—Plátanos, tomates, papas y cebollas.

Puertos principales.—Santa Cruz (Tenerife), Las Palmas (Gran Canaria).

Idioma.—Español

INTRODUCCION

Las dificultades a la hora de establecer una comparación adecuada y veraz entre el comercio de un año y otro, no disminuyen con el tiempo, al menos en lo que a estadísticas oficiales se refiere, pero de nuevo este año, para confeccionar este informe, hemos vuelto a contar con los cuadros de estadísticas parciales que para su propia referencia conservan las principales empresas.

El volumen total de negocio del año, a excepción del carbón, vuelve a experimentar un descenso considerable respecto a 1909. Esta paralización del comercio puede deberse en general, o al menos en parte, al mantenimiento de un tipo bajo de cambio durante todo el año el cual, aunque representa estabilidad y mejoría del comercio general y de la economía de la madre patria, no favorece el comercio particular de estas islas.

CAMBIO

Se adjunta un cuadro de las fluctuaciones del cambio (cuadro 1).

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

VISITANTES

A los propietarios de hoteles y de almacenes no les ha afectado la paralización general del comercio, pues los incentivos que han ofrecido varias compañías de vapores que comercian con estas islas, junto con la fama creciente del clima maravilloso que aquí se disfruta, ha dado lugar a que cada año crezca el número de visitantes. Sin embargo, el aumento experimentado en el año que nos ocupa, comparado con 1909, se debió en parte a la epidemia de cólera en Madeira, que hizo que mucha gente cambiase sus planes y visitase Canarias en vez de aquella isla.

COMERCIO DEL CARBON

Por lo que respecta al comercio del carbón en 1910 y en lo referente a Gran Canaria, no ha pasado totalmente sin incidentes. Durante los últimos cinco o seis meses del año se mantuvo una feroz guerra por las tarifas, debido a que una de las siete empresas carboneras que hay allí, en un período anterior, saliéndose de lo convenido, cotizó a un precio inferior al que se había contratado para el año, que era de 1 libra 4 chelines por tonelada f.o.b. A fin de hacer frente a las especiales circunstancias que se preveía que surgiesen a partir de la situación creada, las demás empresas bajaron su precio de contrato el 14 de abril a 1 libra 2 chelines 6 peniques, el 24 de mayo a 1 libra, y el 23 de septiembre a 17 chelines 6 peniques por tonelada f.o.b., precio al que los vapores estuvieron repostando hasta el 31 de diciembre.

Por supuesto que esta rebaja hizo que un número sin precedentes de vapores viniera a Las Palmas a llenar sus pañoles, lo que explica en gran parte el enorme aumento de las ventas de carbón frente a los años anteriores; un aumento que en parte también se explica por las huelgas de trabajadores del sector en Tenerife, San Vicente e Islas de Cabo Verde, que junto con la epidemia de cólera de Madeira, desviaron necesariamente los vapores a Las Palmas durante un período de bastantes semanas.

El precio contratado para 1911 es de 1 libra 6 chelines 6 peniques por tonelada f.o.b.

Los embarques durante los últimos cinco años han sido los siguientes:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

	Tm.
1906	595.000
1907	681.000
1908	537.000
1909	484.000
1910	1.082.643

Las empresas británicas suministraron 941.000 de las 1.082.643 toneladas, y las restantes 141.643 procedieron del depósito alemán de carbón de Las Palmas.

Los fletes del carbón durante 1910 fluctuaron entre 6 chelines 6 peniques y 8 peniques.

IMPORTACIONES

En el Cuadro 2 se encontrará una relación de las importaciones de Santa Cruz de Tenerife, confeccionada a partir de los manifiestos de embarque, que sólo se pueden considerar aproximadamente correctas. No existe una fuente de la que se puedan obtener los valores.

Tejidos de algodón.—Los embarques británicos de este año han bajado frente a los de 1909: 205 toneladas frente a 345. Las importaciones procedentes de Alemania bajaron de 38 toneladas en 1909 a 18 ste año. La mercancía enviada de España se elevó a 156 toneladas frente a las 188 del año pasado, mientras que los productos franceses siguen estacionarios.

Tejidos de lana.—El comercio de artículos de lana presenta un gran descenso. Las importaciones del Reino Unido han bajado de 30 a 16 toneladas. La bajada ha sido general, pero España copó, como en 1909, aproximadamente un tercio del negocio. El tercer proveedor en importancia fue Alemania con 4 toneladas.

Cerveza.—Alemania sigue estando en cabeza con 76.105 galones, más de las tres cuartas partes de la cantidad total de cerveza importada en esta isla. Sin embargo, ha habido una mejoría notable en las importaciones procedentes del Reino Unido.

Cemento.—Los exportadores británicos enviaron 1.000 toneladas frente a las 215 de 1909, pero aún se puede traer más. Ahora también suministran este artículo Italia, Holanda y Noruega, ocupando esta últi-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ma un honroso segundo lugar con 704 toneladas. El comercio total se eleva a 3.366 toneladas frente a las 1.295 del año anterior.

Harina.—Las importaciones procedentes del Reino Unido vuelven a superar a las de los demás países con 5.613 toneladas, un aumento de 625 respecto al año pasado.

Hierro y Acero.—El suministro de 1910 presenta un incremento que en conjunto asciende a 1.357 toneladas. El suministro británico se ha incrementado en sólo 7 respecto al año pasado, mientras que Alemania subió de 59 a 440 toneladas.

Maíz.—Ha habido una disminución de suministros en general, pero una mejoría en las importaciones procedentes del Reino Unido.

Azúcar.—Los suministros del Reino Unido, al igual que los de Alemania, disminuyeron considerablemente durante 1910.

Arroz.—Los suministradores británicos y españoles siguen en cabeza, y a los primeros les corresponde bastante más de la mitad de la cantidad total importada en la isla.

Papel.—Ha habido, en conjunto, una gran disminución de las importaciones. Los envíos británicos bajaron de 169 toneladas en 1909 a 96 en 1910, mientras que los exportadores franceses no remitieron más de 13 toneladas frente a las 366 del año precedente. Por otra parte aumentaron los envíos de papel noruego de 114 a 349 toneladas.

Trigo.—La actividad ha experimentado una mejora. El Reino Unido envió 3.496 toneladas frente a 1.696 del año anterior, mientras que el suministro procedente de Argentina bajó de 1.250 a 373 toneladas.

EXPORTACIONES

El Cuadro 3 contiene un estadillo de las exportaciones de plátanos, tomates y papas.

Plátanos.—Se embarcó una cantidad total de 2.700.352 cajas, lo que representa un descenso frente a la cantidad que se envió el año precedente. La escasez y consiguiente carestía de otras frutas estimuló el consumo de plátanos en Italia, Francia y Alemania, dando lugar a que el fruto se haya hecho tan popular en estos países como en las Islas Británicas y estableciéndose un comercio regular que deberá crecer en importancia.

Debido al rápido aumento de la demanda en el Continente, se ha intensificado mucho la competencia entre los compradores en las islas, y en previsión de un desarrollo continuado del comercio con los puertos continentales, se ha contratado la fruta a precios relativamente altos.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Durante la primera parte del invierno, y debido a condiciones climatológicas, el suministro de plátanos no satisfizo la demanda, dando lugar a que los vendedores tuvieran cierta dificultad para cumplir sus contratos y se vieron obligados a pagar precios exorbitantes por fruta suficiente para completar sus compromisos.

El año ha resultado de lo más rentable para los agricultores y propietarios de terrenos adecuados para el cultivo del plátano. Las fincas se arrendaron a rentas muy altas y se pagaron precios elevados por tierras apropiadas para plantar y con agua suficiente para el cultivo.

Tomates.—Debido a una serie de causas, los tomates que se embarcaron entre enero y mayo se vendieron a precios muy bajos, en parte porque el fruto no era demasiado bueno, a causa de las plagas, escasez de agua, etc., y en parte por la poca demanda en el Reino Unido y en el Continente.

Las grandes cantidades que se enviaron contribuyeron indudablemente a los bajos precios a que se vendió la fruta.

En conjutno la temporada hasta mayo de 1910 fue desastrosa para los exportadores y pocos son los que no sufrieron grandes pérdidas. El comienzo de la temporada 1909-10 tampoco ha sido satisfactorio, y les ha ido muy mal a todos los exportadores. Las perspectivas para lo que queda de temporada son más esperanzadoras.

Sigue aumentando la demanda para los puertos continentales, aunque son muy grandes las fluctuaciones del mercado y, en consecuencia, los exportadores son reacios a enviar cantidades grandes o con regularidad.

Papas.—Este comercio pierde importancia cada año que pasa.

TRAFICO MARITIMO

El Cuadro 4 contiene un estadillo del tráfico entrado a Santa Cruz durante el año 1910, en el que puede observarse que aproximadamente la mitad del tonelaje total fue británico. El tráfico británico presenta un descenso comparado con el añor precedente, aunque no tan grande como cabría esperar, dados los bajos precios a que se había estado vendiendo el carbón en Las Palmas durante los últimos meses del año. El tráfico alemán, sin embargo, presenta un aumento y también el español. Considerado en su conjunto, el tráfico marítimo presenta un declive.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 1.—AGIO DEL ORO Y CAMBIO DE LA LIBRA EN 1910, EN RELACION CON 1909 (PROMEDIO MENSUAL)

Mes	1909		1910	
	Agio	Cambio	Agio	Cambio
Enero	11,28	27,82	7,96	26,99
Febrero	11,39	27,85	7,64	26,91
Marzo	11,52	27,88	7,60	26,90
Abril	11,67	27,92	7,68	26,92
Mayo	11,59	27,90	8	27,0
Junio	9,96	27,49	8,28	27,7
Julio	9,60	27,40	8,32	27,8
Agosto	9,50	27,37	8,76	27,19
Septiembre	9,24	27,31	8,28	27,7
Octubre	9,17	27,29	8,16	27,4
Noviembre	8,58	27,14	8,40	27,10
Diciembre	7,50	26,87	8,40	27,10
Promedio	10,083	27,52	8,123	27,03

Nota.—El agio más alto se dio el 6 de agosto y fue del 9% y el más bajo fue el 8 de marzo con un 7,28%.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 2.—CUADRO DE LAS PRINCIPALES IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1908-1910

Artículos		Reino Unido			Alemania			Francia		
		1908	1909	1910	1908	1909	1910	1908	1909	1910
Alcohol	Galones	—	—	85	24.082	17.700	16.103	—	—	—
Cerveza	Galones	7.539	11.748	17.300	58.879	47.775	76.105	158	150	1
Galletas	Tom. Met.	82	79	131	1	24	6	1	—	2
Judías, guisantes, etc.	Tom. Met.	119	60	246	—	—	—	114	202	84
Velas	Tom. Met.	463	311	315	1	—	—	—	—	—
Cemento	Tom. Met.	127	215	1.000	129	183	337	141	165	227
Carbón	Tom. Met.	537.000	484.000	1.082.643	—	—	—	—	—	—
Café	Tom. Met.	11	33	49	15	47	33	—	—	—
Abonos químicos	Tom. Met.	4.569	4.657	2.557	363	222	584	11	65	—
Harina	Tom. Met.	4.721	4.988	5.613	1	1	2	79	44	35
Ferretería	Tom. Met.	185	87	168	94	52	184	199	13	7
Hierro y acero	Tom. Met.	576	528	635	43	59	440	2	105	—
Licores	Galones	2.643	2.159	1.082	673	3.597	285	1.701	4.560	430
Maíz	Tom. Met.	1.965	2.458	3.107	—	—	—	—	—	—
Aceite	Galones	7.943	7.400	1.167	803	318	7	914	4.295	55
Papel	Tom. Met.	125	169	96	111	89	80	3	366	13
Petróleo	Galones	—	2.815	5.391	—	3.190	8.285	—	—	—
Arroz	Tom. Met.	309	378	491	3	4	5	2	1	—
Jabón	Tom. Met.	856	306	875	1	1	5	2	1	—
Azúcar	Tom. Met.	44	166	52	241	343	234	—	—	—
Tejidos de algodón	Tom. Met.	350	345	205	29	38	18	3	4	4
Tejidos de lana	Tom. Met.	32	30	16	3	4	4	4	2	1
Tabaco	Tom. Met.	206	171	170	122	107	87	1	13	33
Madera	Tom. Met.	2	55	555	139	44	18	2	10	14
Trigo	Tom. Met.	1.781	1.696	3.496	—	—	—	—	—	—
Vino	Galones	—	—	1.459	692	562	653	232	442	882

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 2.—CUADRO DE LAS PRINCIPALES IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1908-1910 *(continuación)*

Artículos		España			Italia			Bélgica			Cuba		
		1908	1909	1910	1908	1909	1910	1908	1909	1910	1908	1909	1910
Alcohol	Galones	3.229	3.200	142	—	—	—	—	1.542	181	9.981	14.768	—
Cerveza	Galones	1.884	2.976	1.920	—	—	—	2	263	142	—	—	—
Galletas	Tom. Met.	9	12	11	—	—	—	—	—	—	8	9	10
Judías, guisantes, etc.	Tom. Met.	89	112	6	—	5	—	—	—	—	—	—	—
Velas	Tom. Met.	3	—	—	15	—	—	4	3	2	—	—	—
Cemento	Tom. Met.	3	24	10	—	—	12	808	708	452	—	—	—
Carbón	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Café	Tom. Met.	—	—	—	—	—	9	—	19	44	—	3	—
Abonos químicos	Tom. Met.	360	548	65	—	—	—	31	129	13	—	—	—
Harina	Tom. Met.	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Ferretería	Tom. Met.	22	4	50	8	4	17	78	68	61	—	—	—
Hierro y acero	Tom. Met.	82	90	18	2	2	7	214	172	214	—	—	—
Licores	Galones	12.702	4.830	1.490	880	1.410	—	312	—	—	—	—	—
Maíz	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aceite	Galones	101.447	79.818	117.588	1.409	1.242	—	1.625	—	—	—	—	—
Papel	Tom. Met.	33	20	32	—	4	—	11	28	47	—	—	—
Petróleo	Galones	—	4.860	—	—	—	—	—	3.175	208	—	—	—
Arroz	Tom. Met.	160	155	156	51	28	51	—	—	—	—	—	—
Jabón	Tom. Met.	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Azúcar	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	55	307	—	—	2
Tejidos de algodón	Tom. Met.	256	188	156	34	24	25	8	16	5	—	—	—
Tejidos de lana	Tom. Met.	4	15	12	3	—	2	1	1	—	—	—	—
Tabaco	Tom. Met.	—	—	—	—	—	4	6	11	2	13	13	20
Madera	Tom. Met.	3	9	97	16	25	—	78	—	—	—	—	—
Trigo	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vino	Galones	205.580	197.022	149.307	—	—	888	598	269	165	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 2.—CUADRO DE LAS PRINCIPALES IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1908-1910 *(continuación)*

Artículos	Suecia			Noruega			Estados Unidos			Argentina		
	1908	1909	1910	1908	1909	1910	1908	1909	1910	1908	1909	1910
Alcohol .....Galones ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cerveza .....Galones ...	—	—	—	2.894	5.760	3.950	—	—	—	—	—	—
Galletas .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Judías, guisantes, etc. .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Velas .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cemento .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	704	—	—	—	—	—	—
Carbón .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Café .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	—
Abonos químicos .....Tom. Met.	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
Harina .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	37
Ferretería .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	25	—	—	—	—	—	—
Hierro y acero .....Tom. Met.	—	6	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—
Licores .....Galones ...	—	—	—	—	—	—	30	—	—	—	—	—
Maíz .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.117	5.042	3.984
Aceite .....Galones ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Papel .....Tom. Met.	36	30	123	228	114	349	—	—	—	—	—	—
Petróleo .....Galones ...	—	—	—	—	—	—	202.643	165.050	80.000	—	—	—
Arroz .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jabón .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Azúcar .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tejidos de algodón .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tejidos de lana .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tabaco .....Tom. Met.	—	—	—	—	2	—	16	10	7	—	—	—
Madera .....Tom. Met.	6.803	3.371	2.825	10.112	6.976	6.351	13.820	1.746	1.481	—	—	—
Trigo .....Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	172	1.250	373
Vino .....Galones ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 2.—CUADRO DE LAS PRINCIPALES IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1908-1910 *(continuación)*

Artículos		Marruecos			Holanda	Venezuela	Senegal	Austria-Hungría	Portugal	Guatemala	Puerto Rico
		1908	1909	1910	1910	1910	1910	1910	1910	1910	1910
Alcohol	Galones	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cerveza	Galones	—	—	—	64	—	—	—	—	—	—
Galletas	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Judías, guisantes, etc.	Tom. Met.	1.377	1.298	1.653	—	—	—	12	—	—	—
Velas	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cemento	Tom. Met.	—	—	—	624	—	—	—	—	—	—
Carbón	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Café	Tom. Met.	—	—	—	—	7	—	—	—	8	1
Abonos químicos	Tom. Met.	—	—	—	284	—	—	—	—	—	—
Harina	Tom. Met.	—	—	—	11	—	—	—	—	—	—
Ferretería	Tom. Met.	—	—	—	97	—	—	—	—	—	—
Hierro y acero	Tom. Met.	—	—	—	43	—	—	—	—	—	—
Licores	Galones	—	—	—	37	—	—	—	—	—	—
Maíz	Tom. Met.	386	412	156	—	—	2	—	—	—	—
Aceite	Galones	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Papel	Tom. Met.	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—
Petróleo	Galones	—	—	—	944	—	—	—	—	—	—
Arroz	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jabón	Tom. Met.	3	—	—	2	—	—	—	—	—	—
Azúcar	Tom. Met.	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tejidos de algodón	Tom. Met.	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—
Tejidos de lana	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tabaco	Tom. Met.	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—
Madera	Tom. Met.	—	—	—	32	—	—	490	160	—	—
Trigo	Tom. Met.	—	28	5	—	—	—	—	—	—	—
Vino	Galones	—	—	66	160	—	—	—	—	—	—

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 2.—CUADRO DE LAS PRINCIPALES IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1908-1910 *(continuación)*

Artículos		Total			Observaciones
		1908	1909	1910	
Alcohol	Galones	37.292	37.210	16.511	
Cerveza	Galones	71.356	68.672	99.482	Ver comentarios en el informe.
Galletas	Tom. Met.	101	124	160	
Judías, guisantes, etc.	Tom. Met.	1.699	1.677	2.001	
Velas	Tom. Met.	486	314	317	
Cemento	Tom. Met.	1.208	1.295	3.366	Un aumento notable de las importaciones procedentes del Reino Unido.
Carbón	Tom. Met.	537.000	484.000	1.082.643	Ver comentarios en el informe.
Café	Tom. Met.	26	127	151	
Abonos químicos	Tom. Met.	5.334	5.623	3.503	Gran descenso en los suministros británicos.
Harina	Tom. Met.	4.801	5.068	5.700	Casi exclusivamente del Reino Unido.
Ferretería	Tom. Met.	586	228	609	
Hierro y acero	Tom. Met.	919	972	1.357	Un aumento notable en las importaciones procedentes de Alemania.
Licores	Galones	18.941	16.556	3.324	
Maiz	Tom. Met.	5.468	7.912	7.249	
Aceite	Galones	114.141	93.073	118.817	
Papel	Tom. Met.	547	820	747	Aumento de las importaciones procedentes de Noruega.
Petróleo	Galones	202.643	179.090	94.828	
Arroz	Tom. Met.	525	566	703	
Jabón	Tom. Met.	863	308	882	
Azúcar	Tom. Met.	311	564	595	Ver comentarios en el informe.
Tejidos de algodón	Tom. Met.	680	615	421	Idem.
Tejidos de lana	Tom. Met.	47	52	35	Idem.
Tabaco	Tom. Met.	364	327	332	

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 2.—CUADRO DE LAS PRINCIPALES IMPORTACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1908-1910 *(continuación)*

Artículos		Total			Observaciones
		1908	1909	1910	
Madera	Tom. Met.	30.975	12.236	12.023	
Trigo	Tom. Met.	1.953	2.974	3.874	Aumento notable en las importaciones procedentes de Gran Bretaña.
Vino	Galones	207.502	198.295	153.580	Casi exclusivamente de España.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 3.—CUADRO DE LOS PLATANOS, TOMATES Y PAPAS EXPORTADOS DESDE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE LOS AÑOS 1907-1910

Artículos	1907	1908	1909	1910
Plátanos (Cajas)	2.391.297	2.355.778	2.782.299	2.700.352
Tomates (Bultos)	875.084	829.940	739.174	1.013.806
Papas (Cajas)	484.018	550.225	399.203	384.703
Total	3.750.399	3.735.943	3.920.676	4.098.861

MEMORANDUM DE LOS EMBARQUES DURANTE EL AÑO 1910

PLATANOS

	Cajas	Cajas
Al Reino Unido:		
De Tenerife	880.059	
De Las Palmas	879.813	
		1.759.872
A Alemania, de ambas islas	611.670	
A Italia, de ambas islas	57.139	
A Francia, de ambas islas	221.539	
A España, de ambas islas	26.642	
A otros países, de ambas islas	23.490	
		940.480
Total		2.700.352

TOMATES

	Bultos	Bultos
Al Reino Unido:		
De Tenerife	576.084	
De Las Palmas	324.093	
		900.177
A Alemania, de ambas islas	91.730	
A Italia, de ambas islas	1.307	
A Francia, de ambas islas	5.130	
A España, de ambas islas	15.309	
A otros países, de ambas islas	153	
		113.629
Total		1.013.806

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

PAPAS

	Cajas	Cajas
Al Reino Unido:		
De Tenerife	166.325	
De Las Palmas	182.551	
		348.876
A Alemania, de ambas islas	35.427	
A Italia, de Tenerife.....	400	
		35.827
Total		384.703

CUADRO 4.—CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ, TENERIFE, DURANTE EL AÑO 1910

Nacionalidad	Vapores		Veleros		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británica	632	1.751.891	1	290	633	1.752.181
Alemana	263	593.477	—	—	263	593.477
Argentina	3	5.000	—	—	3	5.000
Belga	43	118.985	—	—	43	118.985
Española	1.320	291.953	1.016	135.650	2.336	427.603
Francesa	132	268.881	—	—	132	268.881
Italiana	81	182.490	1	817	82	183.307
Estados Unidos .	2	1.050	—	—	2	1.050
Noruega	116	102.168	1	1.000	117	103.168
Danesa	5	5.705	—	—	5	5.705
Rusa	1	2.224	—	—	1	2.224
Holandesa	5	12.659	—	—	5	12.659
Uruguaya	3	6.775	—	—	3	6.775
Griega	2	5.068	—	—	2	5.068
Austro-Húngara .	6	11.694	—	—	6	11.694
Brasileña	2	730	1	192	3	922
Sueca	1	4.489	—	—	1	4.489
Portuguesa	2	4.889	—	—	2	4.889
Chilena	2	5.870	—	—	2	5.870
Mexicana	1	3.000	—	—	1	3.000
Total	2.622	3.378.998	1.020	137.949	3.642	3.516.947

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

COMERCIO DE CABOTAJE *(incluido en el cuadro anterior)*

Nacionalidad	Vapores		Veleros		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toncladas
Española	1.212	125.855	1.014	135.669	2.226	261.524

CUADRO 5.—CUADRO DEL TRAFICO BRITANICO CON ENTRADAS Y SALIDAS EN COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ, TENERIFE, DURANTE EL AÑO 1910

(a) VAPORES

ENTRADOS (con carga)

Procedencia	Buques	Toneladas
Reino Unido	279	701.233
Africa Occidental	80	171.165
Colonia del Cabo	76	231.273
Argentina	69	193.568
Nueva Zelanda	52	260.097
Alemania	21	36.889
Brasil	17	36.295
Australia	9	32.235
Bahía Delagoa	8	32.080
Isla Mauricio	6	20.791
Chile	6	14.722
Bélgica	5	13.545
Uruguay	2	4.302
Estados Unidos	1	1.370
Holanda	1	2.326
Total	632	1.751.801

DESPACHADOS

Con destino a	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Reino Unido	367	997.896	—	—	367	997.896
Africa Occidental .	91	187.815	—	—	91	187.815
Colonia del Cabo .	71	298.991	—	—	71	298.991
Alemania	22	41.189	—	—	22	41.189

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Con destino a	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Argentina	10	24.211	—	—	10	24.211
España	—	—	25	46.584	25	46.584
Bélgica	8	20.131	—	—	8	20.131
Nueva Zelanda ..	7	41.039	—	—	7	41.039
Australia	6	28.947	—	—	6	28.947
Brasil	7	17.775	—	—	7	17.775
Estados Unidos ..	3	8.315	—	—	3	8.315
Holanda	3	4.953	—	—	3	4.953
Bahía Delagoa ...	2	4.898	—	—	2	4.898
Chile	1	3.300	—	—	1	3.300
Gibraltar	2	9.855	—	—	2	9.855
Francia	3	6.535	—	—	3	6.535
Uruguay	3	7.477	—	—	3	7.477
Perú	1	1.980	—	—	1	1.980
Total	607	1.705.307	25	46.584	632	1.751.891

(b) VELEROS

Entrados (con carga)	Buques	Toneladas
De:		
Canadá	1	290

Despachados (en lastre)	Buques	Toneladas
A:		
Estados Unidos	1	290

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

LA OROTAVA

El vicecónsul Reid presenta el siguiente informe:

El comercio en la zona de La Orotava ha sido bueno a lo largo de 1910. Los precios de los plátanos, ahora el producto principal con diferencia, han sido altos y el dinero ha sido más abundante que en los últimos años, aunque no parece haber tanta prosperidad general como la que anteriormente produjo la mucho menos importante artesanía de los calados.

Ha aumentado la importación de cajas, paja y todos los materiales de empaquetado así como de fertilizantes químicos. También ha habido una buena demanda de cemento, y un poco menor de tuberías de hierro, ambos principalmente para obras de riego. Del resto de los artículos importados, los más importantes han sido maíz, trigo, cebada, harina, azúcar, jabón, papas de semilla, madera y tejas.

Actualmente hay dos líneas de vapores que entran semanalmente al Puerto de La Orotava, los barcos de *Yeoward Brothers'* y los de *Oldenburg-Portugiesische Dampschiffs-Rhederei.*

Durante el año arribaron a este puerto 101 trasatlánticos con un tonelaje total de 82.798 toneladas.

LA PALMA

El vicecónsul Fyfe Millar presenta el siguiente informe:

Durante el año 1910 el comercio de la isla de La Palma ha sido bastante dinámico y satisfactorio, y habría sido mucho mejor de no ser por el flujo continuo de emigración, siempre en aumento, hacia Cuba y Argentina. Por regla general el emigrante suele ser el principal mantenedor de la familia, la cual a menudo se queda en una difícil situación hasta que el emigrante pionero les provea de los medios de subsistencia o les llame consigo. Así se reduce anualmente la capacidad adquisitiva de la población pues no se produce ningún tipo de inmigración. A pesar de ello, los artículos importados se han vendido bastante bien, y los productos del país, plátanos, tomates, papas, cebollas, almendras, etc., se han exportado en buena cantidad y a precios satisfactorios, poniendo así una cantidad de dinero en circulación.

El índice general de salarios para el trabajo corriente está entre 1 peseta 75 céntimos y 2 pesetas 50 céntimos al día. Los artesanos ganan entre 3 pesetas 50 céntimos y 4 pesetas por día según su habilidad. Estos

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

salarios se mantienen estables, pero la vida se encarece cada vez más.

La industria del bordado prospera y se extiende rápidamente. Aproximadamente las tres cuartas partes de la población femenina se dedica a esta actividad. Niños de hasta seis años de edad manejan la aguja y ganan 25 ó 30 céntimos al día, mientras que los adultos cobran de 75 céntimos a 1 peseta al día. A las niñas se les enseña a bordar en el colegio con la misma frecuencia con que se les imparten las clases.

Todo el material para esta industria procede del Reino Unido y prácticamente todo el trabajo acabado se envía allí.

Las obras del puerto han avanzado mucho y los vapores oceánicos con un calado de 20 pies disponen de profundidad suficiente a lo largo del muelle para descargar y cargar con comodidad, pero antes han de obtener un permiso especial de los contratistas, pues el muelle es de su propiedad ya que el Gobierno aún no ha tomado posesión. Dentro del rompeolas hay anclaje abrigado en nueve brazas de agua.

La construcción de carreteras avanza regularmente y ahora las ciudades interiores están unidas a la capital por una excelente vía por la que diariamente circula mucho tráfico motorizado.

Quisiera añadir que se están importando cantidades muy importantes de cemento para la construcción de las instalaciones del puerto y que éstas proceden invariablemente del Continente.

LAS PALMAS Y PUERTO DE LA LUZ

El vicecónsul Swanston presenta el siguiente informe:

INTRODUCCION

La mejora experimentada por la actividad comercial en general y la prosperidad de Las Palmas y de toda la isla de Gran Canaria durante el año 1910 han sido muy señaladas.

Fue un buen año para la agricultura, y los altos precios de los plátanos que imperaron en Europa han mejorado la situación comercial en toda la isla. Se están introduciendo mejoras en las propiedades, se construye mucho y se llevan a cabo nuevos proyectos de regadíos.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

TRAFICO MARITIMO

Esta prosperidad también se debe en gran medida al enorme auge del tráfico marítimo que viene al Puerto de La Luz y a la bahía de Las Palmas para anclar. A principios de año, los trabajadores de este Puerto iniciaron una huelga para reclamar mejores sueldos y una jornada laboral más reducida, lo que motivó que muchos vapores se desviasen a otros puertos como Santa Cruz en Tenerife, Madeira y San Vicente para abastecerse de carbón. Cuando los problemas laborales se habían resuelto satisfactoriamente, comenzaron los desacuerdos entre las empresas carboneras locales, y durante la disputa el precio contratado de 1 libra 5 chelines por tonelada bajó gradualmente hasta alcanzar los 17 chelines 6 peniques por tonelada. Por supuesto que este precio excepcionalmente bajo atrajo a muchos vapores siendo el número total de los vapores entrados a Las Palmas en 1910 4393, de los que 2.348 navegaban con bandera británica.

El tonelaje total de tráfico marítimo fue de 9.046.663 toneladas.

Los Cuadros 1 y 2 contienen el detalle anual del tráfico marítimo británico y general entrado al Puerto de Las Palmas en 1910.

IMPORTACIONES

Carbón.—La cantidad total recibida en Las Palmas fue de 774.427 tonelada. El promedio de los fletes fue de 7 chelines por tonelada.

Siendo imposible obtener estadísticas exactas de la mercancía general, sólo podemos afirmar que las importaciones generales durante la segunda mitad de 1910 aumentaron considerablemente, y que no hubo ninguna reducción notable en las procedentes del Reino Unido.

EXPORTACIONES

Plátanos.—El número total de cajas de plátanos embarcadas fue 1.549.800. De éstas, 879.700 fueron al Reino Unido y el resto a puertos continentales. Hamburgo recibió 485.200 cajas.

Tomates.—Se embarcaron 397.700 bultos de cajas, 324.000 al Reino Unido y el resto a Hamburgo, Marsella y Génova.

Papas.—Se enviaron 197.300 cajas, de las que el 90 por ciento fueron con destino al Reino Unido y el resto a Hamburgo.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Valores totales de productos empaquetados, listos para embarcar, en el muelle:

	Libras
Plátanos	348.705
Tomates	119.310
Papas	44.392
Total	512.407

INFORMACION GENERAL

Telegrafía sin hilos.—La estación de Punta de Melenara, 9 millas al sur de Las Palmas, ya está casi terminada y se espera que empiece a funcionar dentro de unos meses.

Tranvía eléctrico.—Se concluyó en agosto de 1910 y desde entonces circula un excelente servicio en el reconocido de 4 millas entre Las Palmas y el Puerto de La Luz.

Es interesante registrar las distintas fuentes de suministro para toda la obra: las calderas, los motores generadores, la chimenea de hierro de la central eléctrica, las grúas, mucha maquinaria y herramientas son británicas; las bombas son americanas; las dinamos, los tableros de mando y los postes de carretera así como los vagones son todos alemanes. Los raíles y toda la obra de hierro del recorrido, así como la de los cobertizos y el edificio de la central eléctrica proceden de Bélgica. Las baterías proceden de España y los cables de cobre para electricidad, de Francia.

Visitantes.—La temporada de invierno fue normal, y la mayoría de los hoteles estuvieron llenos. Ha constituido una gran atracción la llegada reciente de coches con motor, que han facilitado las visitas a las partes más bellas e interesantes de la isla.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 1.—CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO BRITANICO CON ENTRADAS Y SALIDAS EN COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE EL AÑO 1910

(a) VAPORES

ENTRADOS

De	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Reino Unido ...	215	664.105	418	1.118.184	633	1.782.289
Sudamérica	19	48.021	900	1.975.496	919	2.023.517
Costa Occ. Africa.	116	277.308	77	184.015	193	461.323
Sudáfrica	—	—	126	388.716	126	388.716
España	15	34.720	61	137.890	76	172.610
Alemania	19	42.920	20	44.825	39	87.745
Holanda	7	16.524	12	27.984	19	44.508
Francia	4	9.720	8	18.726	12	28.446
Australia y Nueva Zelanda	—	—	82	199.511	82	199.511
Otros países	18	29.726	231	390.094	249	419.820
Total	413	1.123.044	1.935	4.485.441	2.348	5.608.485

DESPACHADOS

Con destino a	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Reino Unido ...	245	752.860	725	1.886.201	970	2.639.061
Sudamérica	11	31.706	330	657.016	341	688.722
Costa Occ. Africa.	67	160.500	119	254.119	186	414.619
Sudáfrica	—	—	159	490.149	159	490.149
Alemania	28	57.926	75	152.819	103	210.745
España	15	46.301	72	149.701	87	196.002
Holanda	8	16.707	42	94.022	50	110.729
Bélgica	16	35.126	98	201.190	114	236.316
Portugal	—	—	16	28.400	16	28.400
Estados Unidos .	—	—	26	64.301	26	64.301
Otros países	74	138.900	207	351.720	281	490.620
Total	464	1.240.026	1.869	4.329.638	2.333	5.569.664

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

(b) VELEROS

Entrados (con carga)	Buques	Toneladas
De:		
Canadá	1	316
Estados Unidos	1	316
Total	2	632

Despachados (en lastre)	Buques	Toneladas
A:		
Barbados	1	316
Estados Unidos	1	316
Total	2	632

CUADRO 2.—CUADRO DEL TRAFICO DE TODAS NACIONALIDADES CON ENTRADAS Y SALIDAS EN COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE EL AÑO 1910

(a) VAPORES

ENTRADOS

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toncladas	Núm. de buques	Toncladas
Británica	413	1.123.044	1.935	4.485.441	2.348	5.608.485
Alemana	—	—	—	—	635	1.640.575
Española	—	—	—	—	788	592.725
Italiana	—	—	—	—	149	414.408
Noruega	—	—	—	—	142	147.038
Francesa	—	—	—	—	114	241.044
Austro-Húngara	—	—	—	—	55	166.371
Holandesa	—	—	—	—	46	61.215
Danesa		—		—	27	23.944
Sueca	—	—	—	—	25	50.757
Belga	—	—	—	—	17	45.364
Brasileña	—	—	—	—	11	1.883
Griega	—	—	—	—	14	25.352
Rusa	—	—	—	—	9	12.999
Uruguaya	—	—	—	—	5	8.992

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Portuguesa	—	—	—	—	4	5.178
Argentina	—	—	—	—	3	326
Chilena	—	—	—	—	1	7
Total	—	—	—	—	4.393	9.046.663

DESPACHADOS

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británica	464	1.240.026	1.869	4.329.638	2.333	5.569.664
Alemana	—	—	—	—	635	1.640.575
Española	—	—	—	—	788	592.725
Italiana	—	—	—	—	149	414.408
Noruega	—	—	—	—	142	147.038
Francesa	—	—	—	—	114	241.044
Austro-Húngara .	—	—	—	—	55	166.371
Holandesa	—	—	—	—	46	61.215
Danesa	—	—	—	—	27	23.944
Sueca	—	—	—	—	25	50.757
Belga	—	—	—	—	17	45.364
Brasileña	—	—	—	—	11	1.883
Griega	—	—	—	—	14	25.352
Rusa	—	—	—	—	9	12.999
Uruguaya	—	—	—	—	5	8.992
Portuguesa	—	—	—	—	4	5.178
Argentina	—	—	—	—	3	326
Chilena	—	—	—	—	1	7
Total	—	—	—	—	4.378	9.007.842

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

(b) VELEROS

ENTRADOS

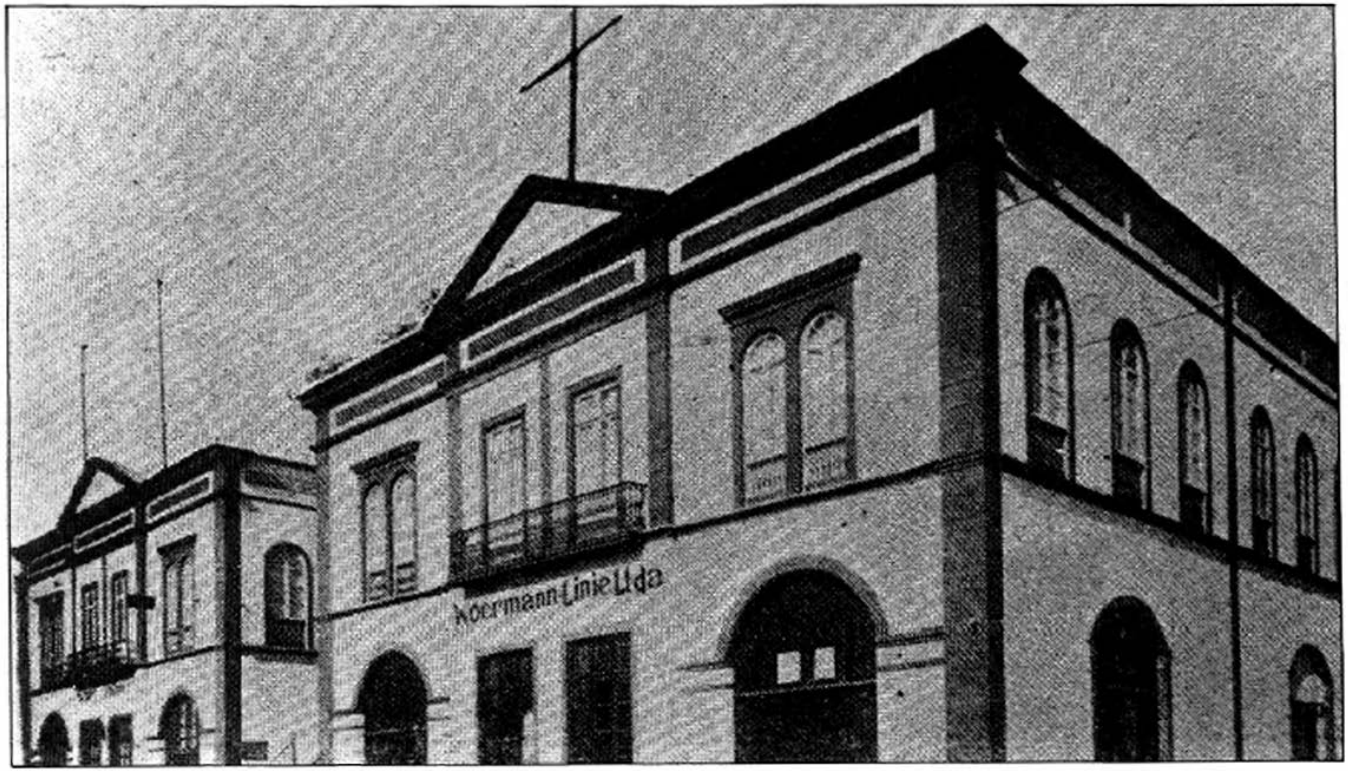
Nacionalidad	Con carga		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británica	2	632	2	632
Española	—	—	1.739	85.235
Norucga	—	—	3	1.953
Alemana	—	—	1	761
Italiana	—	—	1	1.567
Francesa	—	—	1	37
Total	—	—	1.747	90.185

DESPACHADAS

Nacionalidad	En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británica	2	632	2	632
Española	—	—	1.739	85.235
Noruega	—	—	3	1.953
Alemana	—	—	1	761
Italiana	—	—	1	1.567
Francesa	—	—	1	37
Total	—	—	1.747	90.185

Nota: No se pueden obtener cifras detalladas de otras nacionalidades.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003



Sede de la compañía alemana Woermann Linie en Las Palmas de Gran Canaria.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2013

INFORME SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1911

SUMARIO

Introducción.—Cambio.—Emigración.—Importaciones: Comercio del carbón. Alcohol. Cerveza. Cemento. Abonos químicos. Ferretería. Hierro y acero. Maíz. Azúcar. Textiles. Madera.—Exportaciones: Plátanos. Tomates. Papas.—Tráfico marítimo.—Telegrafía sin hilos.—Visitantes.—Cuadros: Cuadro de cambios. Cuadro de importaciones. Cuadro de exportaciones. Cuadros del tráfico marítimo.—Informe sobre el comercio de La Orotava, Tenerife.—Informe sobre el comercio de Las Palmas y Puerto de la Luz.—Informe sobre el comercio de La Palma.

CAMBIO

	Pesetas
Máximo	27,47
Mínimo	27,20
Media	27,36

PESOS Y MEDIDAS

1 tonelada	2.204 Libras
1 kilo	2,20462 Libras
1 litro	1,76 Pintas

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

POBLACION (según el último censo)

Tenerife	138.008
Gran Canaria	127.471
La Palma	41.944
Lanzarote	17.546
Gomera	15.358
Fuerventura	11.669
Hierro	6.508

Los residentes británicos suman aproximadamente 550 (incluidos unos 100 sujetos británico-hindúes)

Productos agrícolas.—Plátanos, tomates, papas y cebollas.

Puertos principales.—Santa Cruz (Tenerife), Las Palmas (Gran Canaria).

Idioma.—Español

Nota.—Las cifras de los cuadros relativos al tráfico marítimo británico se refieren exclusivamente a los buques que llegan de otros puertos a las Islas Canarias a no ser que dejen carga de otro país, e igualmente, a los que salen de las Islas Canarias hacia otros puertos si no llevan carga para otro país.

INTRODUCCION

Al presentar un informe sobre el comercio de estas islas, es siempre necesario señalar a modo de prólogo que no hay estadísticas oficiales asequibles, y que si no fuera por la cortesía de las principales firmas comerciales que ponen a disposición de este Consulado las estadísticas que recopilan para su propio uso, resultaría una tarea irrealizable establecer una comparación exacta con los años anteriores. Siempre es útil repetir que el comercio de estas islas, tanto de exportación como de importación, sigue en su mayor parte en manos de comerciantes británicos. Realizan el grueso de la actividad en productos tales como el carbón, fruta y mercancías en general, y por ello este mercado ofrece pocas posibilidades de nuevas líneas al comercio británico, aunque en unos cuantos artículos, como el cemento, la cerveza y la madera para empaquetado, el Reino Unido y sus colonias pueden aumentarlo con claros beneficios.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CAMBIO

Adjunto (Cuadro 1) se incluye un cuadro del agio medio mensual del oro y los tipos de cambio de la libra en 1911. En dicho cuadro se incluyen las cifras correspondientes a 1910 a fin de poder establecer la comparación. Durante 1911 el tipo se mantuvo estable y bajo, siendo el promedio del año de 27 pesetas 36 céntimos. Cabe destacar que a pesar del bajo nivel de agio del oro, que constituye un indicador de estabilidad en la economía y el comercio de la madre patria, los negocios propios de estas islas no resultarán beneficiados. Ciertamente, en lo que a ganancias se refiere, la actividad en general no ha vuelto a recuperar el alto nivel que había alcanzado hace unos cuantos años cuando el cambio imperante estaba por encima de las 30 pesetas la libra. En aquella época de prosperidad florecía la construcción local, se construían por todas partes casas modernas y presas (estas últimas muy valiosas para el riego), contribuyendo todo ello a realzar la importancia y la mejora de la ciudad de Santa Cruz. Desde la fuerte caída del cambio, todas las operaciones de construcción han quedado prácticamente paralizadas.

EMIGRACION

Las siguientes estadísticas corresponden a Tenerife en 1911:

	Hombres	Mujeres	Total
República Argentina	236	163	399
Cuba	2.632	449	3.081
Otros países	107	84	191
Total	2.975	696	3.671

El conjunto de los emigrantes de las demás islas del grupo se puede estimar que es, aproximadamente, igual al de Tenerife; la emigración aumenta continuamente y está formada por la mejor clase de trabajadores agrícolas, cuyos servicios tanta falta hacen en estas islas para la creciente actividad en torno a plátanos y tomates. Sin embargo, aquí los salarios son bajos, y no se puede ni pensar en la posibilidad de ahorrar dinero en previsión del futuro. Los agricultores emigrantes canarios son muy solicitados en Cuba y en cualquier otra parte, pues tienen fama de

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

trabajadores duros, gente austera, y además cuentan con la gran ventaja de estar acostumbrados a trabajar al sol.

Aunque las islas pierden por un lado (por la ausencia de estos trabajadores), ganan sin embargo por otro. Los emigrantes siempre regresan en grandes cantidades tras algunos años de ausencia, trayéndose el dinero que han conseguido ahorrar en el extranjero y que, casi invariablemente, invierten en casas y terrenos.

IMPORTACIONES

Adjunto (Cuadro 2) se encuentra un cuadro de las importaciones en Santa Cruz, compilado a partir de los manifiestos de embarque, en el que sólo se registran pesos, y éstos sólo aproximados. Es imposible obtener información de los valores de las importaciones, a excepción de los del carbón. El valor medio anual de las importaciones totales en las Islas Canarias puede calcularse, no obstante, en unos 2.000.000 de libras.

Carbón.—Durante los últimos cinco años, las cantidades suministradas a los vapores en Las Palmas y Tenerife para sus depósitos son las siguientes:

	Tm.
1907	681.000
1908	537.000
1909	484.000
1910	1.082.643
1911	1.073.000

Las empresas británicas suministraron 952.369 toneladas del total de 1.073.000 toneladas; la diferencia (120.631 toneladas) procedió del depósito alemán de carbón de Las Palmas. En el informe del año pasado se destacaba que en Las Palmas se había declarado una guerra de tarifas en abril de 1910, dando lugar a que el precio contratado del año se redujera de 1 libra 4 chelines por tonelada f.o.b. a 1 libra 2 chelines 6 peniques el 14 de abril, a 1 libra el 24 de mayo, y por último a 17 chelines 6 peniques el 23 de septiembre, precio que ya se mantuvo hasta final del año. La situación, en lo que a la competencia en Las Palmas se refiere, continuó durante los primeros meses de 1911, y por último provocó un colapso total del acuerdo consensuado que había existido durante los úl-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

timos años y que concluyó el 31 de diciembre de 1911. El resultado ha sido que las empresas carboneras están compitiendo intensamente entre sí, y los contratos de este año se han hecho a unos precios tan bajos que los depósitos carboneros van a sufrir grandes pérdidas. Se dice que el sur Gales está suministrando carbón para pañoles, en algunos casos, a 1 libra la tonelada, un precio que para el comercio de aquí supone una pérdida de unos cuantos chelines por tonelada. Esta pérdida se ha incrementado considerablemente por el hecho de que desde hace algunos meses los fletes de los barcos carboneros han sido extraordinariamente altos, muchos más que en los últimos años. La reducción del precio ha dado lugar naturalmente a una demanda mucho mayor de carbón y a que recalen en estos puertos un número de vapores mucho mayor de lo habitual, especialmente en Las Palmas, que fue donde antes se redujeron los precios y donde las ventas durante 1911 alcanzaron la importante suma de 825.000 toneladas. Todo el negocio carbonero en general se encuentra en una situación alborotada y resulta evidente que cuando los depósitos carboneros no puedan soportar más la tensión se verán obligados a llegar a un acuerdo. Mientras tanto los propietarios de barcos están teniendo su oportunidad de oro. Sin embargo, es de esperar que los contratos hechos se mantengan a lo largo del año en curso, y que, lógicamente también, los precios aumentan mucho en 1913.

Un nuevo rasgo de este comercio, surgido por esta reciente competencia, es la llegada de carbón del norte de Inglaterra, concretamente de Newcastle-on-Tyne. La primera empresa que rompió el acuerdo introdujo este carbón en 1910, y ahora lo importan varias empresas carboneras de Las Palmas y Tenerife.

Fletes.—Los fletes de los barcos carboneros durante 1911 fueron los siguientes: de enero a noviembre, de 7 chelines 6 peniques a 9 chelines; en diciembre, de 10 chelines 6 peniques a 11 chelines. Las tarifas actuales (1912) son de 10 chelines 6 peniques desde Cardiff y Tyne.

Alcohol.—El suministro en 1911 fue extraordinariamente grande y procedía de Alemania y Cuba. El primero de estos países, aunque duplicó sus envíos del año anterior, fue totalmente superado por Cuba.

Cerveza.—Los exportadores británicos aumentan regularmente sus negocios cerveceros con estas islas y enviaron casi doble cantidad que el año anterior, aunque los exportadores alemanes siguen dominando la mayor parte de la actividad.

Cemento. No se han cumplido las expectativas de un mayor comercio con el Reino Unido, que los embarques de 1910 parecían indicar, y Bélgica dominó el grueso del negocio.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Abonos químicos.—El comercio que hizo el Reino Unido fue prácticamente el mismo que en 1910, pero puede que los exportadores británicos se tengan que enfrentar a la competencia de los fabricantes belgas que se esfuerzan en afianzarse bien en este mercado.

Ferretería.—Los embarques efectuados en 1910 fueron muy superiores a la demanda, lo que dio lugar a que en 1911 el mercado estuviera prácticamente paralizado.

Hierro y acero.—El negocio fue mejor que el año anterior, pero los exportadores belgas consiguieron los nuevos pedidos.

Maíz.—Durante el año que nos ocupa la mayor parte del comercio se efectuó a través de las empresas británicas.

Azúcar.—Los exportadores alemanes se hicieron con casi todo el negocio del azúcar de remolacha, apoderándose de una actividad que estuvo en manos de los fabricantes belgas el año precedente.

Textiles.—Este comercio experimentó una marcada mejoría en los artículos de algodón. Sin embargo, la característica principal del comercio fue la notable demanda de artículos procedentes del Reino Unido. España es actualmente un serio competidor en este comercio, al ser sus embarques de 1911 muy superiores a los del Reino Unido el año pasado.

En tejidos de lana, el comercio con la madre patria descendió y los exportadores británicos obtuvieron todos los pedidos, aunque, por supuesto, el negocio no es muy importante.

Madera.—Este negocio siguió en manos de los exportadores escandinavos aunque no hay ninguna razón para que no entre Canadá en él, pues existe una demanda estable por parte de los exportadores de fruta.

EXPORTACIONES

El valor total declarado de las exportaciones de las Islas Canarias al Reino Unido durante 1911 (que consistieron casi exclusivamente en frutas y verduas) fue de 1.452.573 libras esterlinas. En el Cuadro 3 se incluyen las exportaciones de plátanos, tomates y papas.

Plátanos.—En el cuadro se podrá apreciar que las exportaciones a Alemania y Francia siguen en aumento, y este desarrollo se explica en gran parte por los altos precios que se están pagando a los agricultores. A pesar de que se envían cantidades menores al Reino Unido, allí los precios, como en Alemania y Francia, estuvieron durante el verano mucho más bajos que el año anterior, cuando debido a la pérdida de las cosechas locales los precios se mantuvieron a un precio anormalmente

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

altos durante todo el estío. Sin embargo y pese a las graves pérdidas experimentadas por los exportadores, sigue habiendo una intensa competencia para la compra, lo que beneficia a los agricultores y propietarios de fincas.

Tomates.—Los envíos de tomates al Reino Unido y a Alemania fueron menores que el año anterior, y ello quizás explique en parte los altos precios que se han obtenido. La temporada de octubre a mayo de 1911 fue en general buena para los exportadores. La demanda de este fruto en Alemania y Francia aumenta muy lentamente, y el grueso de la fruta va al Reino Unido. Durante la primera parte de la temporada, la imposición de un impuesto de importación en Alemania afectó considerablemente a los embarques a aquel país, y durante un tiempo casi se suspendieron los envíos. Sin embargo, las autoridades españolas trataron este asunto con las alemanas y se eliminó el impuesto.

Papas.—Los embarques de papas llevan ya unos cuantos años mostrando una tendencia a decrecer, pero las cantidades que se enviaron en 1911 fueron muy superiores a las del año anterior, y en general les fue bien tanto a los exportadores como a los agricultores.

TRAFICO MARITIMO

Adjunto (Cuadro 4) se encuentra un estadillo del tráfico marítimo en el Puerto de Santa Cruz durante 1911. Ha habido un gran aumento de tonelaje en 1911 frente a 1910, un aumento que se eleva a mucho más de 1.000.000 de toneladas. El tráfico británico subió de 1.752.181 toneladas. en 1910 a 1.957.293 en 1911; y el tonelaje alemán subió de 593.477 toneladas en 1910 a no menos de 1.386.480 en 1911.

TELEGRAFIA SIN HILOS

Las estaciones de telegrafía sin hilos recientemente construidas en Santa Cruz de Tenerife y Gando, Gran Canaria, se abrieron al público el 27 de noviembre de 1911, y de su gestión se ocupa *Marconi Company.*

VISITANTES

La temporada de principios de 1911 fue muy satisfactoria para los propietarios de los hoteles, en contraste con la temporada actual que es-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

tá siendo muy floja. El número de visitantes está considerablemente por debajo del promedio de años anteriores, y quizás pueda explicarse este descenso por un brote de viruela que surgió en Santa Cruz a finales de verano, que se erradicó con éxito, siendo la salud general de Tenerife y de Canarias excelente.

Es una pena que no se conozca mejor las ventajas de estas islas como balnearios de invierno. El clima durante los meses invernales es insuperable y da un nuevo gusto a la vida a los que están bien y fuertes.

CUADRO 1.—AGIO DEL ORO Y CAMBIO DE LA LIBRA ESTERLINA DURANTE 1911 EN RELACION A 1910 (PROMEDIO MENSUAL)

Mes	1910		1911	
	Agio	Cambio	Agio	Cambio
Enero	7,96	26,99	8,80	27,20
Febrero	7,64	26,91	9,20	27,30
Marzo	7,60	26,90	9,72	27,43
Abril	7,68	26,92	9,80	27,45
Mayo	8	27,0	9,36	27,34
Junio	8,28	27,7	9,44	27,36
Julio	8,32	27,8	9,52	27,38
Agosto	8,76	27,19	9,60	27,40
Septiembre	8,28	27,7	9,64	27,41
Octubre	8,16	27,4	9,88	27,47
Noviembre	8,40	27,10	9,44	27,36
Diciembre	8,40	27,10	8,96	27,24
Promedio	8,123	27,3	9,446	27,36

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 2.—CUADRO DE LOS PRINCIPALES ARTICULOS IMPORTADOS EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1909-1911

Artículos		Reino Unido			Alemania			Francia		
		1909	1910	1911	1909	1910	1911	1909	1910	1911
Alcohol	Galones	—	85	1.218	17.700	16.103	30.923	—	—	200
Cerveza	Galones	11.748	17.300	30.290	47.775	76.105	89.381	150	—	—
Galletas	Tom. Met.	79	131	212	24	6	16	—	2	1
Judías, guisantes, etc.	Tom. Met.	60	246	—	—	—	—	202	84	18
Velas	Tom. Met.	311	315	302	—	—	—	—	—	—
Cemento	Tom. Met.	215	1.000	572	183	337	319	165	227	553
Carbón	Tom. Met.	484.000	1.082.643	1.073.000	—	—	—	—	—	—
Café	Tom. Met.	33	49	29	47	33	84	—	—	5
Abonos químicos	Tom. Met.	4.657	2.557	2.616	222	584	335	65	—	10
Harina	Tom. Met.	4.988	5.613	5.631	1	2	3	44	35	7
Ferretería	Tom. Met.	87	168	20	52	184	24	13	7	7
Hierro y acero	Tom. Met.	528	635	574	59	440	280	105	—	2
Licores	Galones	2.159	1.082	1.219	3.597	285	290	4.560	430	742
Maíz	Tom. Met.	2.458	3.107	4.149	—	—	36	—	—	—
Aceite	Galones	7.400	1.167	164	318	7	42	4.295	55	86
Papel	Tom. Met.	169	96	154	89	80	66	366	13	2
Petróleo	Galones	2.815	5.391	4.350	3.190	8.285	248	—	—	—
Arroz	Tom. Met.	378	491	404	4	5	8	1	—	—
Jabón	Tom. Met.	306	875	766	1	5	12	1	—	—
Azúcar	Tom. Met.	166	52	68	343	234	544	—	—	—
Tejidos de algodón	Tom. Met.	345	205	315	38	18	24	4	4	3
Tejidos de lana	Tom. Met.	30	16	22	4	4	3	2	1	1
Tabaco	Tom. Met.	171	170	152	107	87	73	13	33	18
Madera	Tom. Met.	55	555	92	44	18	31	10	14	14
Trigo	Tom. Met.	1.696	3.496	3.134	—	—	62	—	—	—
Vino	Galones	—	1.459	160	562	653	3	442	882	100

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 2.—CUADRO DE LOS PRINCIPALES ARTICULOS IMPORTADOS EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1909-1911 *(continuación)*

Artículos	Marruecos			Holanda		Venezuela	Brasil
	1909	1910	1911	1910	1911	1911	1911
Alcohol ..... Galones	—	—	—	—	—	1.129	30
Cerveza ..... Galones	—	—	—	64	1.010	—	—
Galletas ..... Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—
Judías, guisantes, etc. .. Tom. Met.	1.298	1.652	184	—	—	—	—
Velas ..... Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—
Cemento ..... Tom. Met.	—	—	—	624	281	—	—
Carbón ..... Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—
Café ..... Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—
Abonos químicos ..... Tom. Met.	—	—	—	284	156	—	—
Harina ..... Tom. Met.	—	—	—	11	—	—	—
Ferretería ..... Tom. Met.	—	—	—	97	1	—	—
Hierro y acero ..... Tom. Met.	—	—	—	43	7	—	—
Licores ..... Galones	—	—	—	37	66	2	—
Maíz ..... Tom. Met.	412	156	171	—	—	—	—
Aceite ..... Galones	—	—	—	—	—	—	—
Papel ..... Tom. Met.	—	—	—	7	21	—	—
Petróleo ..... Galones	—	—	—	944	—	—	—
Arroz ..... Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—
Jabón ..... Tom. Met.	—	—	—	2	—	—	—
Azúcar ..... Tom. Met.	—	—	1	—	—	—	—
Tejidos de algodón ..... Tom. Met.	—	—	—	8	10	—	—
Tejidos de lana ..... Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—
Tabaco ..... Tom. Met.	—	—	—	9	6	—	—
Madera ..... Tom. Met.	—	—	1	—	32	—	—
Trigo ..... Tom. Met.	28	5	1	—	—	—	—
Vino ..... Galones	—	66	—	160	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 2.—CUADRO DE LOS PRINCIPALES ARTICULOS IMPORTADOS EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1909-1911 *(continuación)*

Artículos	Total			Observaciones
	1909	1910	1911	
Alcohol ..... Galones	37.210	16.511	104.354	Ver comentarios en el informe.
Cerveza ..... Galones	68.672	99.482	126.693	Idem.
Galletas ..... Tom. Met.	124	160	271	
Judías, guisantes, etc. .. Tom. Met.	1.677	2.001	309	Un descenso notable.
Velas ..... Tom. Met.	314	317	318	
Cemento ..... Tom. Met.	1.295	3.366	3.076	Ver comentarios en el informe.
Carbón ..... Tom. Met.	484.000	1.082.643	1.073.000	Idem.
Café ..... Tom. Met.	127	151	130	
Abonos químicos ..... Tom. Met.	5.623	3.503	3.781	Ver comentarios en el informe.
Harina ..... Tom. Met.	5.068	5.700	5.733	Un negocio regular en manos británicas.
Ferretería ..... Tom. Met.	228	609	63	Ver comentarios en el informe.
Hierro y acero ..... Tom. Met.	972	1.357	1.732	Idem.
Licores ..... Galones	16.556	3.324	4.542	
Maíz ..... Tom. Met.	7.912	7.249	5.442	Ver comentarios en el informe.
Aceite ..... Galones	93.073	118.817	114.249	
Papel ..... Tom. Met.	820	747	590	
Petróleo ..... Galones	179.090	94.828	100.598	Casi exclusivamente procedente de los Estados Unidos.
Arroz ..... Tom. Met.	566	703	691	
Jabón ..... Tom. Met.	308	882	783	Un negocio creciente.
Azúcar ..... Tom. Met.	564	595	615	Ver comentarios en el informe.
Tejidos de algodón ..... Tom. Met.	615	421	652	Idem.
Tejidos de lana ..... Tom. Met.	52	35	39	Idem.
Tabaco ..... Tom. Met.	327	332	280	
Madera ..... Tom. Met.	12.236	12.023	9.694	Ver comentarios en el informe.
Trigo ..... Tom. Met.	2.974	3.784	4.227	
Vino ..... Galones	198.295	153.580	49.026	Un descenso señalado.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 2.—CUADRO DE LOS PRINCIPALES ARTICULOS IMPORTADOS EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1909-1911 *(continuación)*

Artículos		España			Italia			Bélgica			Cuba		
		1909	1910	1911	1909	1910	1911	1909	1910	1911	1909	1910	1911
Alcohol	Galones	3.200	142	233	—	—	—	1.542	181	10	14.768	—	71.111
Cerveza	Galones	2.976	1.920	3.471	—	—	—	263	143	1.533	—	—	—
Galletas	Tom. Met.	12	11	12	—	—	—	—	—	9	—	—	21
Judías, guisantes, etc.	Tom. Met.	112	6	107	5	—	—	—	—	—	—	—	—
Velas	Tom. Met.	—	—	4	—	—	—	3	2	12	—	—	—
Cemento	Tom. Met.	24	10	3	—	12	—	708	452	2.348	—	—	—
Carbón	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Café	Tom. Met.	—	—	—	—	9	—	19	44	12	3	1	—
Abonos químicos	Tom. Met.	548	65	307	—	—	—	129	13	357	—	—	—
Harina	Tom. Met.	1	1	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Ferretería	Tom. Met.	4	50	6	4	17	1	68	61	4	—	—	—
Hierro y acero	Tom. Met.	90	18	82	2	7	6	172	214	788	—	—	—
Licores	Galones	4.830	1.490	2.162	1.410	—	—	—	—	3	—	—	—
Maíz	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aceite	Galones	79.818	117.588	113.953	1.242	—	4	—	—	—	—	—	—
Papel	Tom. Met.	20	32	31	4	—	—	28	47	20	—	—	—
Petróleo	Galones	4.860	—	—	—	—	—	3.175	208	—	—	—	—
Arroz	Tom. Met.	155	156	144	28	51	135	—	—	—	—	—	—
Jabón	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—
Azúcar	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	55	307	—	—	2	2
Tejidos de algodón	Tom. Met.	188	156	263	24	25	33	16	5	4	—	—	—
Tejidos de lana	Tom. Met.	15	12	8	—	2	3	1	—	2	—	—	—
Tabaco	Tom. Met.	—	—	—	—	4	—	11	2	10	13	20	14
Madera	Tom. Met.	9	97	285	25	—	—	—	—	10	—	—	—
Trigo	Tom. Met.	—	—	104	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vino	Galones	197.022	149.307	48.755	—	886	6	269	165	2	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 2.—CUADRO DE LOS PRINCIPALES ARTICULOS IMPORTADOS EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1909-1911 *(continuación)*

Artículos		Suecia			Noruega			Estados Unidos			Argentina		
		1909	1910	1911	1909	1910	1911	1909	1910	1911	1909	1910	1911
Alcohol	Galones	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cerveza	Galones	—	—	—	5.760	3.950	1.008	—	—	—	—	—	—
Galletas	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Judías, guisantes, etc.	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Velas	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cemento	Tom. Met.	—	—	—	—	704	—	—	—	—	—	—	—
Carbón	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Café	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	—	—
Abonos químicos	Tom. Met.	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Harina	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	37	91
Ferretería	Tom. Met.	—	—	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—
Hierro y acero	Tom. Met.	6	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—
Licores	Galones	—	—	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maíz	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.042	3.987	1.086
Aceite	Galones	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Papel	Tom. Met.	30	123	150	114	349	146	—	—	—	—	—	—
Petróleo	Galones	—	—	—	—	—	—	165.050	80.000	96.000	—	—	—
Arroz	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jabón	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Azúcar	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tejidos de algodón	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tejidos de lana	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tabaco	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	10	7	—	—	—	—
Madera	Tom. Met.	3.371	2.825	5.693	6.976	6.351	3.536	1.746	1.481	—	—	—	—
Trigo	Tom. Met.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.250	373	926
Vino	Galones	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 3.—RELACION DE PLATANOS, TOMATES Y PAPAS EXPORTADOS DE LAS ISLAS CANARIAS, DURANTE LOS AÑOS 1908-1911

Artículos	1908	1909	1910	1911
Plátanos (Cajas)	2.355.778	2.782.299	2.700.352	2.648.378
Tomates (Bultos)	829.940	739.174	1.013.806	991.047
Papas (Cajas)	550.225	399.203	384.703	506.032

MEMORANDUM DE LOS EMBARQUES DURANTE EL AÑO 1911

PLATANOS

	Cajas	Cajas
Al Reino Unido:		
De Tenerife	781.831	
De Las Palmas	680.035	
		1.461.866
A Alemania, de ambas islas	732.503	
A Francia, de ambas islas	365.714	
A Italia, de ambas islas	48.424	
A España, de ambas islas	22.677	
A otros países, de ambas islas	17.194	
		1.186.512
Total		2.648.378

TOMATES

	Bultos	Bultos
Al Reino Unido:		
De Tenerife	507.083	
De Las Palmas	377.081	
		884.164
A Alemania, de ambas islas	84.608	
A Francia, de ambas islas	8.124	
A Italia, de ambas islas	3.844	
A España, de ambas islas	9.970	
A otros países, de ambas islas	337	
		106.883
Total		991.047

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

PAPAS

	Cajas	Cajas
Al Reino Unido:		
De Tenerife	199.593	
De Las Palmas	272.493	
		472.086
A Alemania, de ambas islas	32.070	
A Francia, de ambas islas	216	
A Italia, de ambas islas	60	
A otros países, de ambas islas	1.600	
		33.946
Total		506.032

CUADRO 4.—CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE EL AÑO 1911

Nacionalidad	Vapores		Veleros		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británica	689	1.956.753	2	540	691	1.957.293
Alemana	410	1.386.480	—	—	410	1.386.480
Argentina	3	5.716	—	—	3	5.716
Belga	56	198.472	—	—	56	198.472
Española	1.338	357.965	918	139.678	2.256	497.643
Francesa	155	359.451	1	144	156	359.595
Italiana	39	88.020	—	—	39	88.020
Estados Unidos .	1	786	—	—	1	786
Noruega	138	134.981	2	1.596	140	136.577
Danesa	8	8.897	—	—	8	8.897
Rusa	1	864	—	—	1	864
Holandesa	2	4.268	—	—	2	4.268
Uruguaya	6	8.973	—	—	6	8.973
Griega	1	1.134	—	—	1	1.134
Austro-Húngara .	1	1.342	—	—	1	1.342
Brasileña	4	1.038	2	460	6	1.498
Sueca	—	—	1	384	1	384
Portuguesa	2	874	—	—	2	874
Chilena	2	5.306	—	—	2	5.306
Total	2.856	4.521.320	926	142.802	3.782	4.664.122

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 5.—CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO BRITANICO CON ENTRADAS Y SALIDAS EN EL COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE EL AÑO 1911

(a) VAPORES

ENTRADOS

Procedentes de:	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Reino Unido	305	838.066	—	—	305	838.066
Colonia del Cabo .	95	342.498	1	6.200	96	348.698
Nueva Zelanda ...	48	237.858	—	—	48	237.858
Africa Occ.	70	147.292	—	—	70	147.292
Islas Canarias	82	133.913	—	—	82	133.913
Brasil	4	11.528	—	—	4	11.528
Argentina	34	88.547	—	—	34	88.547
Australia	16	70.336	—	—	16	70.336
Alemania	27	49.663	—	—	27	49.663
Portugal	2	3.616	—	—	2	3.616
España	3	7.631	—	—	3	7.631
Estados Unidos ..	1	2.546	—	—	1	2.546
Total	687	1.933.494	1	6.200	688	1.939.694

DESPACHADOS

Con destino a:	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Reino Unido	344	993.908	1	6.200	345	1.000.108
Colonia del Cabo .	64	292.749	—	—	64	292.749
Nueva Zelanda ...	20	119.418	—	—	20	119.418
Africa Occ.	90	188.893	1	1.987	91	190.880
Islas Canarias	95	147.911	—	—	95	147.911
Brasil	2	3.616	—	—	2	3.616
Argentina	20	53.387	—	—	20	53.387
Australia	15	82.141	—	—	15	82.141
Alemania	9	16.115	—	—	9	16.115
Chile	1	2.701	—	—	1	2.701
España	—	—	16	23.254	16	23.254
Estados Unidos ..	—	—	1	1.204	1	1.204
Canadá	—	—	1	1.609	1	1.609

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Con destino a:	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Argel	1	1.631	—	—	1	1.631
Bélgica	5	11.479	—	—	5	11.479
Francia	3	8.550	—	—	3	8.550
Total	669	1.922.499	20	34.254	689	1.956.753

(b) VELEROS

Entrados (con carga)	Buques	Toneladas
Procedentes de:		
Terranova	2	540

Despachados (en lastre)	Buques	Toneladas
Con destino a:		
Indias Occd.	2	540

LA OROTAVA

El vicecónsul Reid presenta el siguiente informe:

Durante el año 1911 el comercio ha marchado bien en la zona de La Orotava. Se han establecido nuevas empresas y están comerciando a gran escala; también han aumentado considerablemente las importaciones de granos, harina y otros artículos alimenticios, además de las de fertilizantes químicos y material de embalar.

El grueso de todas estas mercancías procede de Liverpool, a excepción del material de embalaje que es de procedencia noruega, sueca y austro-húngara, y de una pequeña parte de los productos químicos que viene de España. Se ha importado también una gran cantidad de cemento, en parte procedente de Bélgica y en parte del Reino Unido. Se importan de Alemania a pequeña escala raíles ligeros y vagonetas usadas para las plantaciones y los túneles de agua. Los materiales blandos siguen comprándose principalmente en el Reino Unido y la ferretería en Alemania.

Las exportaciones principales en 1911 han sido las siguientes:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Plátanos (Cajas)	723.095
Tomates (Bultos)	20.294
Papas (Cajas)	33.189

El cultivo del plátano sigue siendo con diferencia la actividad más importante y siguen aumentando las plantaciones. La artesanía de los calados se ha reducido mucho y ahora es poco importante.

Durante el año entraron a puerto 85 vapores oceánicos, con un tonelaje total de 51.265 toneladas. Se está construyendo un nuevo muelle, pero se duda de su utilidad práctica.

Las cantidades pagadas por los derechos del muelle pueden servir de indicación a la situación del mercado, y han sido durante los últimos tres años como se registra a continuación:

	Pesetas
1910	37.011,11
1911	61.666,66
1912	81.011,37

CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO DE TODAS NACIONALIDADES CON ENTRADAS Y SALIDAS EN COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE LA OROTAVA (PUERTO DE LA CRUZ) DURANTE EL AÑO 1911

VAPORES

ENTRADOS

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británica	55	51.265	—	—	55	51.265
Alemana	9	8.078	4	4.998	13	13.076
Noruega	20	16.963	3	2.714	23	19.677
Española	1	396	—	—	1	396
Total	85	76,702	7	7,712	92	84,414

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

DESPACHADOS

Despachados (con carga)	Buques	Toneladas
Británica	55	51.265
Alemana	13	13.076
Noruega	23	19.677
Española	1	396
Total	92	84,414

CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO BRITANICO CON ENTRADAS Y SALIDAS EN COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE LA OROTAVA (PUERTO DE LA CRUZ) DURANTE EL AÑO 1911

VAPORES ENTRADOS Y DESPACHADOS (con carga)

Procedencia y Destino	Buques	Toneladas
Reino Unido	55	51.265

LAS PALMAS Y PUERTO DE LA LUZ

El cónsul Swanston presenta el siguiente informe:

INTRODUCCION

El año 1911 puede considerarse como de actividad y prosperidad mantenida y creciente en la isla de Gran Canaria.

Las cosechas fueron buenas, la agricultura floreciente, y en los mercados europeos se obtuvieron precios excepcionalmente buenos por los plátanos, tomates y papas exportadas.

Los resultados de la continuada prosperidad de la agricultura de la isla se aprecian por todas partes: en la mejoría de las fincas, en el aprovechamiento de terrenos que eran estériles, en la construcción de estanques, y en la ampliación y mejora del sistema de regadío.

La clase de los terratenientes canarios y la de los agricultores sigue viviendo, en general, de la manera más sencilla, son muy ahorrativos y

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

trabajadores, invierten sus beneficios en mejoras que introducen en sus fincas, adquiriendo nuevas tierras cuando pueden.

Y como el grueso de la población lleva una vida muy frugal, la prosperidad no se refleja mucho en el comercio general, aunque las importaciones han experimentado un ligero aumento.

IMPORTACIONES

Como se ha escrito en anteriores informes, no se publican estadísticas y es casi imposible obtener cifras exactas.

Carbón.—La cantidad total que Las Palmas importó en 1911 fue de 825.000 toneladas, lo que representa un aumento de 51.000 toneladas respecto a 1910.

Este año se importó mucho más carbón del norte del país (Gran Bretaña) que en años anteriores.

Tejidos.—Es muy satisfactorio poder registrar que tanto en tejidos de algodón como en los de lana el Reino Unido domina, con diferencia, la mayor parte de este comercio, aproximadamente el 70 por ciento.

Los artículos de Manchester y Bradford hacen más que mantenerse estables, y ello se debe completamente a la energía, el empuje y las ayudas prestadas allí por las principales empresas exportadoras. Sus modernos viajantes pasan unos cuantos meses al año entre las islas dando a conocer los nuevos materiales, estudiando las necesidades locales y manteniendo un contacto personal con los clientes.

El 90 por ciento de los calicós blancos procede de Manchester, así como una buena porción de los dril grises y los paños caseros.

Todo el pequeño comercio de alfombras y mantas es británico y hay síntomas de que empiezan a gustar los artículos de vestir tales como los abrigos largos, las botas y las corbatas de fabricación británica. Estas últimas eran antes en su mayoría de fabricación italiana.

Se importa gran cantidad de lino de Belfast para la manufactura del calado.

Ferretería y cuberterías.—El comercio de estos artículos, que antes procedía casi exclusivamente de Birmingham y Sheffield salvo las calidades superiores, por las que hay poca demanda, se ha desplazado totalmente a Alemania, y una pequeña parte a Barcelona.

Durante los últimos años, viajantes comerciales alemanes han estado viniendo frecuentemente a Gran Canaria, mientras que las visitas de los británicos, a excepción de los de Bradford y Manchester y los de unas

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

cuantas empresas de reputación mundial, han sido escasas y espaciadas.

Las vigas de hierro y los pilares de construcción proceden en su mayoría de Bélgica.

Cemento.—Principalmente procede del Reino Unido y Bélgica.

EXPORTACION DE FRUTA

El Cuadro 1 proporciona un estadillo de la fruta embarcada en el Puerto de Las Palmas durante 1911 así como su destino.

Ha habido un ligero descenso del número de cajas de plátanos exportadas desde 1910, unas 1.600 cajas, pero ello se explica fácilmente porque hay muchos terrenos de la región noroeste de la isla en los que antes se cultivaban plátanos y ahora se han dedicado al cultivo de la caña de azúcar, puesto que tanto el azúcar como la fabricación de la bebida espiritosa que de él se obtiene está dando muy buenos resultados; el propio tiempo evita la sobre-producción de plátanos, lo que ayuda a mantener los precios altos y da empleo a más gente.

La exportación de tomates presentó un incremento de 42.775 bultos de cajas respecto a 1910, y la de papas aumentó en 97.260 cajas.

El valor aproximado de las exportaciones de fruta desde Las Palmas durante 1911 fue como se registra a continuación:

	£
Plátanos	387.030
Tomates	154.166
Papas	58.912
Varios (naranjas, etc.)	575
Total	600.683
Total 1910	512.407

TRAFICO MARITIMO

No obstante el tonelaje entrado al Puerto de Las Palmas durante 1910, que alcanzó el total sin precedentes de 9.046.663 toneladas y se consideró absolutamente excepcional y más alto que cualquier cifra que se pudiese alcanzar en un futuro próximo, el total del año pasado se elevó a 13.401.502 toneladas, un aumento de 4.350.000.

El total de 1910 se atribuyó al precio excepcionalmente bajo del car-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

bón para pañol que entonces se vendía aquí; sin embargo, la tarifa durante 1911 se mantuvo normal, 1 libra 2 chelines 6 peniques; pero es que además hubo una gran escasez en las cosechas de granos de Sudamérica que redujo el número de vapores que entraban en Las Palmas de su viaje de retorno, al ser este puerto carbonero preferido por esos vapores transportadores de granos. Por todo ello ha de concluirse que las cifras sin precedentes de 1911 se alcanzaron en unas condiciones que no pueden considerarse especialmente favorables.

Los fletes normales del carbón desde el Reino Unido a Gran Canaria estuvieron sobre los 8 chelines la tonelada.

Por supuesto que al haber sido el año en cuestión próspero para el tráfico marítimo de todo el mundo, a pesar de las huelgas de los marineros y los bomberos y de los problemas laborales, resulta lógico que Las Palmas, por su situación, tenga su parte del creciente tonelaje mercante internacional, y a no ser que ocurra algo imprevisto, el que entre en 1912 será incluso superior.

El Cuadro 2 incluye el tráfico marítimo total, y registra 2.627 vapores de bandera británica durante 1911; el Cuadro 3 sólo recoge el tráfico marítimo británico.

SUMINISTRO DE AGUA

Se elevó un proyecto y se han trazado planes, que ya cuentan con la aprobación municipal, para la construcción de una central importante que proporcione a Las Palmas y al Puerto de La Luz el muy necesario suministro de agua.

Hace ya varios años que a finales de verano y en otoño el suministro de agua se hacía totalmente insuficiente para el uso de la población, que crecía rápidamente, así como para el suministro de los vapores que entran a puerto.

Existe el proyecto de traer agua de manantiales de las montañas del centro de la isla, a una altura de unos 3.000 pies y a 13 millas de distancia de Las Palmas, por medio de tuberías hasta una presa que se va a construir a unas 0,75 millas de Las Palmas. Se empezará probablemente este año si se llega a un acuerdo con los contratistas. Todo el asunto se ha remitido a Madrid para su aprobación definitiva.

INDUSTRIA PESQUERA

Durante el año que nos ocupa se ha desarrollado un creciente interés por las importantes pesquerías de la costa adyacente de Africa, donde

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

varios barcos de pesca y arrastreros franceses y holandeses han trabajado con éxito la pesca del *cherne* y el bacalao en los bancos próximos al Sáhara y a las posesiones españolas de Río de Oro.

El comercio de pescado salado ha aumentado y mejorado mucho y se han establecido factorías de salazón y de curado en el Puerto de La Luz. En 1911 se enviaron a las colonias británicas y alemanas del Africa occidental y a Fernando Poo unas 500 toneladas de pescado salado y curado aquí, y también se exportaron 150 toneladas de bacalao salado.

Actualmente hay cincuenta y cuatro goletas pertenecientes a Las Palmas de 40 toneladas por término medio y tripuladas por unos 25 hombres y niños cada una, que ahora se dedican a la industria de la pesca.

TELEGRAFO SIN HILOS

La estación de Melenara se concluyó a mediados de año y ha resultado de gran utilidad para el puerto y el tráfico marítimo, pero es de lamentar que sus ventajas no se aprovechen más ampliamente. Sin embargo, es indudable que el comercio general aumentará mucho en un futuro próximo.

VISITANTES

La temporada de invierno fue normal en cuanto a visitantes; la mayor parte de los hoteles de la isla estuvieron llenos desde enero hasta mediados de abril. Aunque la temporada es corta, hay cada vez más gente que se aprovecha de las facilidades que ofrecen las empresas navieras para pasar unas cuantas semanas al sol.

Poco a poco Las Palmas se va apercibiendo de la importancia del turismo y se realizan grandes esfuerzos para ofrecer al turista diversiones y atracciones al aire libre.

CUADRO 1.—CUADRO DE FRUTAS EMBARCADAS EN EL PUERTO DE LAS PALMAS DURANTE EL AÑO 1911

Destino	Plátanos (cajas)	Tomates (bultos)	Papas (cajas)	Varios (paquetes)
Reino Unido	736.534	367.042	271.175	2.589
Francia	170.267	6.722	897	—
Alemania	591.468	57.699	20.558	285
Italia	35.004	1.524	836	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Destino	Plátanos (cajas)	Tomates (bultos)	Papas (cajas)	Varios (paquetes)
España	11.168	7.302	191	—
Austria-Hungría	2.177	176	903	—
Noruega	1.504	10	—	—
Total	1.548.122	440.475	294.560	2.874

CUADRO 2.—CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO DE TODAS LAS NACIONALIDADES CON ENTRADAS Y SALIDAS EN COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE LAS PALMAS, DURANTE EL AÑO 1911

(a) VAPORES

ENTRADOS Y DESPACHADOS

	Buques
Británicos*	2.627
Estados Unidos	1
Argentino	12
Austro-Húngaros	64
Belga	20
Brasileño	17
Chileno	3
Cubano	2
Danés	29
Holandés	48
Francés	109
Alemán	711
Griego	11
Italiano	93
Japonés	1
Noruego	188
Portugués	10
Peruano	2
Ruso	16
Español	737
Sueco	47
Uruguayo	3
Total	4.751
Total/Tm.	13.310.544

* Incluidos los buques del comercio de cabotaje.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

(B) VELEROS

ENTRADOS Y DESPACHADOS

	Buques
Británicos	3
Argentinos	1
Brasileños	3
Franceses	5
Alemanes	1
Noruegos	6
Rusos	1
Españoles	1.689
Total	1.709
Total/Tm.	90.958

CUADRO 3.—CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO BRITANICO CON ENTRADAS Y SALIDAS EN COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE EL AÑO 1911

(a) VAPORES

ENTRADOS

Procedentes de:	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Reino Unido	235	680.300	922	2.291.542	1.157	2.971.842
Argentina	23	50.485	536	1.328.640	559	1.379.125
Costa Occ. Africa.	95	174.800	43	78.475	138	253.275
Colonia del Cabo.	—	—	119	375.485	119	375.485
Australia	—	—	103	334.750	103	334.750
Chile	—	—	89	177.911	89	177.911
Brasil	8	14.899	46	89.056	54	103.955
España	—	—	49	93.451	49	93.451
Bélgica	12	24.204	22	43.978	34	68.182
Alemania	18	35.261	7	13.403	25	48.664
Nueva Zelanda.	—	—	20	76.748	20	76.748
Estados Unidos.	2	4.906	14	33.082	16	37.988
Francia	—	—	14	29.589	14	29.589
Holanda	5	10.789	14	30.024	19	40.813
Uruguay	—	—	8	15.888	8	15.888
Total	398	995.644	2.006	5.012.022	2.404	6.007.666

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

DESPACHADOS

Con destino a:	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Reino Unido ...	285	743.912	567	1.408.430	852	2.152.342
Argentina	—	—	416	1.055.137	416	1.055.137
España	—	—	120	277.800	120	277.800
Bélgica	20	45.998	96	196.320	116	242.318
Francia	8	19.839	103	244.130	111	263.969
Costa Occ. Africa.	38	82.997	108	203.174	146	286.171
Brasil	—	—	107	271.760	107	271.760
Colonia del Cabo .	11	36.959	112	408.801	123	445.760
Australia	—	—	77	259.594	77	259.594
Chile	—	—	67	171.855	67	171.855
Uruguay	—	—	54	110.892	54	110.892
Alemania	36	75.985	43	85.996	79	161.981
Holanda	—	—	37	75.485	37	75.485
Estados Unidos .	—	—	31	78.988	31	78.988
Italia	6	13.599	27	47.996	33	61.595
Nueva Zelanda .	—	—	17	62.954	17	62.954
Portugal	—	—	7	7.890	7	7.890
Total	404	1.019.289	1.989	4.967.202	2.393	5.986.491

(b) VELEROS

Entrados (con carga)	Buques	Toneladas
De:		
Estados Unidos	3	1.018

Despachados (en lastre)	Buques	Toneladas
A:		
Estados Unidos	2	620
Barbados	1	398

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

LA PALMA

El vicecónsul Fyfe Millar presenta el siguiente informe:

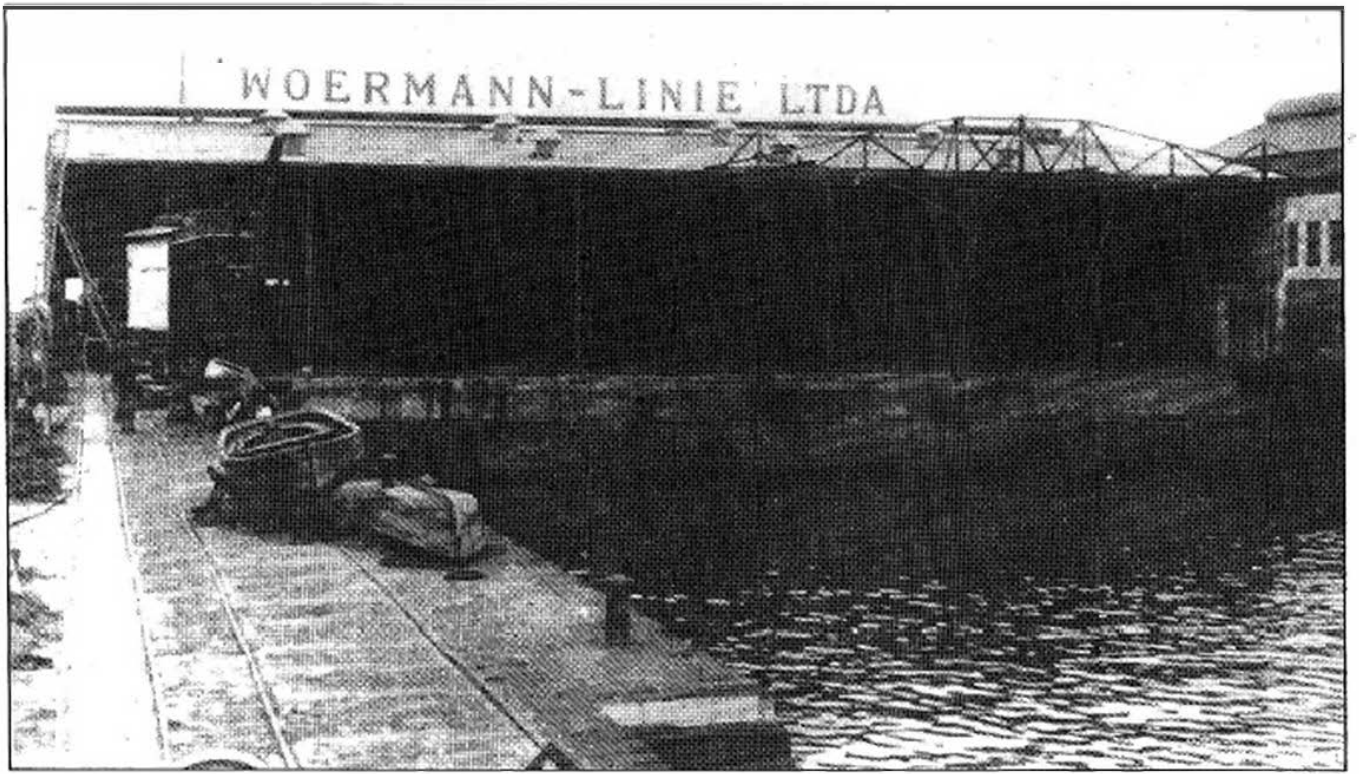
El comercio en esta isla durante 1911 ha sido incluso menos satisfactorio que durante los años inmediatamente anteriores, aunque con el resurgimiento del cultivo de fruta, debido a su mayor aceptación en los mercados europeos, muchos terratenientes han tenido los mejores beneficios desde hace mucho tiempo.

De todas formas, sólo hay una parte insignificante de la isla destinada al cultivo de fruta, debido a la falta de agua de riego (aunque hay abundancia de agua sin canalizar y sin explotar), y la agricultura, el sostén de la región, languidece.

Debido al corte de madera para leña —no se importa carbón— los bosques están desapareciendo rápidamente y, al no replantar y con esta tala, las precipitaciones disminuyen de año en año. Sin las lluvias ocasionales entre octubre y abril, las nueve décimas partes del terreno no son productivas. La mayor parte del terreno está dividido en minúsculas parcelas y repartido entre distintos campesinos que no se molestan mucho en segar sus cereales, al estar persuadidos de que su trabajo será mal remunerado o totalmente inútil, y en consecuencia, emigran (a Cuba y Argentina) ininterrumpida y crecientemente.

El coste de la vida aumenta de forma continua, y como nadie se puede permitir pagar sueldos más altos, hay menos dinero disponible que gastar en el comercio, y los comerciantes a su vez tienen más dificultades que nunca para los pagos y ya han tenido problemas, desgraciadamente, con empresas británicas en todos los casos. Si no fuera por la artesanía del bordado, que florece rápidamente y que mantiene a muchas (la mayoría) de las familias alejadas de la auténtica miseria, La Palma estaría, en lo que respecta al comercio, peor que hace muchos años.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003



Almacenes de carbón de la compañía alemana Woermann Linie en Las Palmas de Gran Canaria.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1912

SUMARIO

Introducción.—Cambio.—Emigración.—Suministro de agua.—Importaciones.—Exportaciones: Plátanos. Tomates. Papas.—Tráfico marítimo.—Visitantes.—Cuadros: Cuadro de cambios. Cuadro de importaciones. Cuadro de exportaciones. Cuadro del tráfico marítimo.—Informe sobre el comercio en La Orotava, Tenerife.—Informe sobre el comercio en Las Palmas y Puerto de la Luz.—Informe sobre el comercio en La Palma.

CAMBIO

	Pesetas
Máximo	27,23
Mínimo	26,66
Media	26,91

PESOS Y MEDIDAS

1 tonelada	2.204 Libras
1 kilo	2,20462 Libras
1 litro	1,76 Pintas

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

POBLACION (según el último censo), ahora muy superior

Tenerife	138.008
Gran Canaria	127.471
La Palma	41.944
Lanzarote	17.546
Gomera	15.358
Fuerteventura	11.669
Hierro	6.508

Los residentes británicos suman aproximadamente 550 (incluidos unos 100 sujetos británico-hindúes)

Productos agrícolas.—Plátanos, tomates, papas y cebollas.

Puertos principales.—Santa Cruz (Tenerife), Las Palmas (Gran Canaria).

Idioma.—Español.

INTRODUCCION

Las estadísticas que se incluyen en este informe sobre el comercio de estas islas durante el año 1912 no son oficiales; aquí no se recopilan datos oficiales y por eso no se pueden obtener. Los cuadros de importaciones que figuran se han podido elaborar gracias a la presencia constante de un empleado en la aduana; pero hay que recordar que se han elaborado a partir de los manifiestos de embarque y que estos documentos sólo registran cantidades. Las autoridades portuarias no registran valores de ningún tipo y es imposible obtenerlos de ninguna otra fuente.

Puede que resulte de utilidad repetir que el comercio de estas islas, tanto de exportación como de importación, sigue estando en su mayor parte en manos de comerciantes británicos, y por ello las posibilidades de nuevas vías en este mercado para el comercio británico son muy limitadas.

CAMBIO

El Cuadro 1 adjunto refleja las fluctuaciones mensuales del agio medio del oro y los tipos de cambio de la libra, durante el pasado año, que se mantuvo bastante estable durante los doce meses, siendo el índice más alto el registrado a principios del año (27 pesetas 23 céntimos) y el más

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

bajo el de junio (26 pesetas 66 céntimos). La ausencia de fluctuaciones ha producido un comercio más estable y menos especulativo, pues los comerciantes han podido fijar los precios con un menor margen de lucro ya que las estabilidad del tipo les ha permitido calcular con mayor precisión el valor de la libra en el comercio a crédito.

EMIGRACION

En 1912 ha habido un descenso notable del número de emigrantes de la isla de Tenerife. En 1911 salieron de la isla a otros países 3.671 personas frente a las 2.870 de 1912. Los datos de la emigración son como sigue:

EMIGRACION DURANTE EL AÑO 1912

Destino	Hombres	Mujeres	Total
República Argentina	183	122	305
Cuba.....	1.987	436	2.423
Otros países	89	53	142
Total.....	2.259	611	2.870

El conjunto de los emigrantes de las otras islas suma aproximadamente una cifra igual que la que se da para Tenerife solo.

AGUA

En una localidad llamada Río Negro, a unas 6 millas de Santa Cruz, y mediante perforación, se ha realizado el crucial descubrimiento de unos manantiales, y ahora se está proyectando traer mayor cantidad de agua a la capital para el abasto urbano y también para el riego de los aledaños. Si el proyecto tiene éxito y se llega a ejecutar, el resultado será un considerable aumento en el cultivo y exportación de plátanos, pues la franja de tierra de la línea de costa próxima a Santa Cruz, que hasta ahora y debido al insuficiente suministro de agua sólo se había podido utilizar para cultivar tomates, se preparará para plantar plátanos. De hecho, pequeñas *fincas* de la zona indicada ya se han plantado de plátanos previendo que el proyecto llegue a buen término. Ya se ha demostrado, sin

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

lugar a dudas, que este yacimiento de agua es muy abundante, y el Ayuntamiento ha anunciado su intención de emitir un empréstito para la ejecución del proyecto de su transporte. El referido empréstito ascendería a 6.000.000 de pesetas (unas 223.000 libras), de los que 2.000.000 se pondrían en circulación este mismo año, de contar con la aprobación del Gobierno español. Se dice que el empréstito se emitirá a unos 93, devengando un interés del 5 por ciento. La garantía principal a ofrecer es el agua recién descubierta y su producto se utilizará para el desarrollo del suministro y la construcción de acueductos, etc. que lleven el agua desde Río Negro hasta Santa Cruz y alrededores.

IMPORTACIONES

El Cuadro 2 del Apéndice contiene un estadillo de las importaciones de Santa Cruz de Tenerife. Ha sido imposible conseguir un detalle de los valores, pues los manifiestos de embarque, como habíamos señalado antes, sólo registran las cantidades.

Carbón.—El carbón para pañoles, casi todo británico, que se ha suministrado a los vapores en Tenerife y Las Palmas durante los cinco últimos años se relaciona en el siguiente cuadro:

	Toneladas
1908	537.000
1909	484.000
1910	1.052.643
1911	1.073.000
1912	1.347.036*

* Tenerife, 518.554 Tm.; Las Palmas, 828.482 Tm.

Las empresas británicas suministraron 1.238.536 toneladas del total de 1912. Las restantes 108.500 toneladas han sido la parte de negocio que correspondió al depósito alemán de Las Palmas, que fue casi exclusivamente suministrado a buques de aquella nacionalidad.

La intensa competencia en el negocio a que hacíamos referencia en el informe del año pasado continuó durante 1912 y, por consiguiente, las empresas carboneras deben haber sufrido muy cuantiosas pérdidas dado el gran aumento de las ventas, los fletes excepcionalmente altos del carbón y los precios extraordinariamente bajos a que se cerraron los con-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

tratos al concluir 1911 (para 1912) con las empresas navieras. En muchos casos se nos ha informado que el precio del carbón contratado en Gales del Sur ha sido de 1 libra por tonelada f.o.b., un precio que debe haber supuesto a los vendedores una pérdida de 4 ó 5 chelines por tonelada. Sin embargo, al cierre del año se dejó de aplicar esta tarifa pues, al parecer, las empresas carboneras habían arreglado sus diferencias, y el acuerdo que existía entre los depósitos carboneros de estas islas, Madeira y San Vicente, previo a la ruptura de 1911, vuelve a tener vigencia, y los contratos para 1913 se han acordado a los siguientes precios:

PRECIO DEL CARBON (por tonelada F.O.B.)

	£	Chelines
Mejor carbón de Gales del Sur	1	12
Mejor carbón del Norte del país*	1	9

* N. del T.: *North Country* (en el original) se refiere a la región norte de Inglaterra.

Todas las empresas carboneras de las Islas Canarias importan carbón de la región norte del país que se introdujo a raíz del conflicto a que hemos hecho referencia, y esta nueva importación seguirá con carácter permanente.

Una novedad en el comercio del carbón de estas islas es la apertura del nuevo depósito carbonero alemán en Tenerife con una concesión del Gobierno español (*Deutsche Kohlen Depôt Geselschaft* m.b.h.), que comenzó sus operaciones el 1 de enero de 1913. Ahora hay en las islas nueve depósitos carboneros británicos y dos alemanes, en Santa Cruz, Tenerife, y Las Palmas, Gran Canaria.

Fletes.—Los fletes de los barcos carboneros empezaron a 9 chelines 9 peniques con un aumento gradual durante el año hasta alcanzar 12 chelines 6 peniques en diciembre. Con el nuevo año se produjo una bajada y actualmente están a 9 chelines 6 peniques.

Alcohol.—Esta actividad sigue en manos de los exportadores cubanos y alemanes; los primeros dominan dos tercios del negocio y los últimos el resto.

Cerveza.—No hubo la misma demanda de cervezas británicas que en 1911 y el grueso del negocio recayó, como de costumbre, en las empresas alemanas.

Judías y guisantes.—Este negocio lo tiene principalmente Marruecos; pero al no haberse recibido casi ningún embarque en 1911, en 1912 hubo

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

una gran aumento de los envíos no sólo desde Marruecos, sino también de la madre patria, el Reino Unido, Austria-Hungría, Francia y Alemania.

Velas.—Los exportadores belgas y holandeses están comenzando a apropiarse del monopolio que antes era exclusivo del Reino Unido.

Cemento.—Los exportadores británicos tuvieron una participación mucho mayor en el negocio que la que les correspondió en 1911. Holanda y Alemania también compitieron con éxito con sus rivales belgas, que el año anterior habían obtenido más de la mitad del comercio total.

Abonos químicos.—Hubo una demanda muy superior a la de 1911. El Reino Unido, como de costumbre, consiguió el grueso de los pedidos, pero los exportadores holandeses y alemanes desempeñaron también un papel importante en el negocio.

Ferretería.—Los embarques de 1910 fueron tan grandes que en 1911 apenas se importó algo. Volvió a establecerse el comercio en 1912, pero no en la misma escala que en 1910 y con menor competencia en el negocio, que estuvo dividido entre el Reino Unido y Alemania, correspondiéndole al primero la mayor parte.

Hierro y acero.—La demanda fue menor que el año anterior, disminuyendo considerablemente los envíos de los tres principales países en competencia, el Reino Unido, Bélgica y Alemania. Sin embargo, los exportadores holandeses abrieron unas nuevas vías en esta actividad.

Maíz.—Se negoció la cantidad habitual de este grano; la mitad de lo importado en el año que nos ocupa procedió de Argentina, mientras que el año precedente el grueso vino de puertos británicos.

Papel.—La mayor parte de este comercio corresponde a Noruega y Suecia, pero es un negocio en el que hay mucha competencia.

Arroz.—Disminuyó la demanda, quizás debido al aumento de las importaciones de judías y guisantes; el grueso del negocio está en manos de exportadores británicos.

Jabón.—No hay competencia en este comercio que está totalmente en manos británicas.

Azúcar.—En 1912 se cultivó en las islas menos azúcar de lo habitual, y para compensar la carencia se importó más.

El Reino Unido consiguió los pedidos que se originaron, pero aun así sus embarques estuvieron muy por debajo de los de Hamburgo, que el año pasado habían prácticamente monopolizado los mercados.

Artículos de algodón.—No descendió el negocio con el Reino Unido, pero los exportadores españoles han ido mejorando su situación año tras año, y en el que nos ocupa casi han igualado las importaciones británicas.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Tabaco.—Hubo mucho mayor consumo que en 1911 siendo la demanda principal de tabaco manipulado en el Reino Unido.

Madera.—Noruega y Suecia enviaron la cantidad habitual, y además se recibió una gran cantidad procedente de los Estados Unidos.

EXPORTACIONES

Plátanos.—Las cantidades enviadas durante 1912 se relacionan en el adjunto Cuadro 3. El total muestra un ligero aumento en relación al año anterior. Los embarques a Francia presentaron un gran aumento respecto a años anteriores, pero en los realizados a los demás países continentales no se verificó ninguna diferencia apreciable, a excepción de Alemania que recibió 20.000 cajas menos que en 1911. Las cifras relativas al Reino Unido indican un aumento de 60.000 cajas.

En 1912 a los exportadores les fue muy mal el comercio y, debido a los bajos precios obtenidos en los mercados, tuvieron pérdidas considerables. Pero como consecuencia de estas pérdidas, se redujeron un poco los precios de compra al renovar los contratos a finales de 1912, aunque esta rebaja no fue de importancia en vista de las perspectivas nada halagüeñas del negocio.

Otra medida que se sumó a las pérdidas de los exportadores fue el incremento de casi 5 peniques por caja en el flete de plátanos y la situación les llegó a ser tan desfavorable que una de las empresas más importantes de este comercio montó una línea de vapores para el transporte de su propia fruta.

La situación actual del negocio hace imprescindible la adopción de medidas dirigidas a reducir el coste del embalaje y transporte, así como a bajar el precio de compra de la fruta, y para este fin, una de las principales empresas del negocio ha inventado hace poco una forma nueva de empaquetar los plátanos para su transporte, cubriendo la fruta con *papier maché* en vez de introducirla en cajas. Se comenta que el experimento ha resultado plenamente satisfactorio, tanto en lo referente al estado de los racimos a su llegada al destino como en cuanto al precio del empaquetado, pues este nuevo método ha permitido efectuar un gran ahorro.

Tomates.—La cantidad total presentó un aumento respecto al año pasado, pero debido a las malas condiciones de la mayor parte de la fruta (principalmente a causa de circunstancias climáticas adversas), imperaron precios muy bajos y la operación no resultó remunerativa. El comercio con Alemania sigue en aumento, pero los envíos a otros países

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

europeos fueron poco importantes. Prácticamente toda la fruta se exportó al Reino Unido y a Alemania, tomando el primero de estos países casi el 90 por ciento de la cantidad total.

Papas.—Este comercio pierde volumen e importancia de año en año. Los embarques de 1912 sólo ascendieron a la mitad de los del año anterior y los precios fueron muy bajos.

TRAFICO MARITIMO

El Cuadro 4 incluye un estadillo del tráfico marítimo en Santa Cruz durante 1912. El británico aumentó de un total de 688 buques, con un tonelaje total de 1.939.694 toneladas en 1911, a 1.364 buques con un tonelaje de 4.096.876 en 1912, lo que sin duda se explica por el bajo precio del carbón.

Desde principios de año se ha experimentado un descenso debido al aumento del precio del carbón, al que anteriormente hicimos referencia.

El tráfico marítimo en Las Palmas fue, como de costumbre, muy superior al de Santa Cruz. Sin embargo, el británico en el primer puerto presenta poca diferencia en 1912 con respecto al año anterior. Las cifras son 2.404 vapores británicos representando 6.007.666 toneladas en 1911 frente a 2.423 vapores con un tonelaje de 5.661.947 en 1912.

VISITANTES

La temporada se mantuvo por debajo de la media en lo que respecta al número de visitantes, aunque los hoteles estuvieron bastante llenos hacia finales de la temporada. El clima sigue siendo excepcional y puede contarse con ello; las facilidades que ofrecen las empresas de vapores que vienen a Tenerife y Las Palmas son todo lo que se podría desear, y los hoteles, por lo general, son buenos y ofrecen comodidades. Sin embargo, aún queda mucho por hacer en estas islas para entretener y divertir a los visitantes, quienes, no cabe duda, representan una importante fuente de ingresos para muchos naturales, además de un gran beneficio para las islas en general.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 1.—AGIO DEL ORO Y CAMBIO PARA 1 LIBRA ESTERLINA EN 1912, EN RELACION A 1911 (PROMEDIO MENSUAL)

Mes	1911		1912	
	Agio	Cambio	Agio	Cambio
Enero	8,80	27,20	8,92	27,23
Febrero	9,20	27,30	8,80	27,20
Marzo	9,72	27,43	8,80	27,20
Abril	9,80	27,45	8,08	27,02
Mayo	9,36	27,34	7,12	26,78
Junio	9,44	27,36	6,64	26,66
Julio	9,52	27,38	6,72	26,69
Agosto	9,60	27,40	7,12	26,78
Septiembre	9,64	27,41	6,80	27,70
Octubre	9,88	27,47	7,20	26,80
Noviembre	9,44	27,36	7,68	26,92
Diciembre	8,96	27,24	7,80	26,95
Media	9,44	27,36	7,64	26,91

CUADRO 2.—CUADRO DE LOS PRINCIPALES ARTICULOS IMPORTADOS EN SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1910 1912

Artículos y países de procedencia		1910	1911	1912
Alcohol:				
Reino Unido	Galones	85	1.218	12
Alemania	Galones	16.103	30.923	30.510
Cuba	Galones	—	71.111	75.812
Francia	Galones	—	200	—
Holanda	Galones		—	82
Cerveza:				
Reino Unido	Galones	17.300	30.290	19.372
Alemania	Galones	76.105	89.381	93.000
España	Galones	1.920	3.471	6.737
Holanda	Galones	64	1.010	2.380
Bélgica	Galones	143	1.533	1.800
Francia	Galones	—	—	50
Noruega	Galones	3.950	1.008	3.253
Galletas:				
Reino Unido	Tm. Met.	131	212	237
Alemania	Tm. Met.	6	16	23
Cuba	Tm. Met.	—	21	33

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 2.—CUADRO DE LOS PRINCIPALES ARTICULOS IMPORTADOS EN SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1910-1912 *(continuación)*

Artículos y países de procedencia	1910	1911	1912
Galletas:			
España ..... Tm. Met.	11	12	16
Francia ..... Tm. Met.	2	1	1
Holanda ..... Tm. Met.	—	—	4
Bélgica ..... Tm. Met.	—	9	1
Judías, guisantes:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	246	—	246
Espana ..... Tm. Met.	6	107	491
Francia ..... Tm. Met.	84	18	66
Alemania ..... Tm. Met.	—	—	26
Marruecos ..... Tm. Met.	1.652	184	2.618
Austria-Hungría .. Tm. Met.	—	—	120
Italia ..... Tm. Met.	—	—	1
Velas:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	315	302	200
Bélgica ..... Tm. Met.	2	12	62
Holanda ..... Tm. Met.	—	—	19
Alemania ..... Tm. Met.	—	—	8
España ..... Tm. Met.	—	4	1
Cemento:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	1.000	572	1.314
Bélgica ..... Tm. Met.	452	2.348	1.833
Holanda ..... Tm. Met.	624	281	917
Alemania ..... Tm. Met.	337	319	696
Francia ..... Tm. Met.	227	553	342
Carbón:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	1.052.643	1.073.000	1.347.036*
Café:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	49	29	42
Brasil ..... Tm. Met.	—	—	94
Venezuela ..... Tm. Met.	—	—	24
Alemania ..... Tm. Met.	33	84	12
Puerto Rico ..... Tm. Met.	—	—	9
Francia ..... Tm. Met.	—	5	8
Bélgica ..... Tm. Met.	44	12	4
Holanda ..... Tm. Met.	—	—	2
Abonos químicos:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	2.557	2.616	3.228
España ..... Tm. Met.	65	307	175
Holanda ..... Tm. Met.	284	156	959
Bélgica ..... Tm. Met.	13	357	450

©Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos y países de procedencia		1910	1911	1912
Abonos químicos:				
Alemania	Tm. Met.	584	335	942
Noruega	Tm. Met.	—	—	32
Harina:				
Reino Unido	Tm. Met.	5.613	5.631	5.714
Argentina	Tm. Met.	37	91	43
Francia	Tm. Met.	35	7	20
Alemania	Tm. Met.	2	3	1
España	Tm. Met.	1	1	—
Ferretería:				
Reino Unido	Tm. Met.	168	20	108
Alemania	Tm. Met.	184	24	76
Bélgica	Tm. Met.	61	4	19
España	Tm. Met.	50	6	10
Francia	Tm. Met.	7	7	8
Holanda	Tm. Met.	97	1	7
Italia	Tm. Met.	17	1	1
Hierro y acero:				
Reino Unido	Tm. Met.	635	574	351
Bélgica	Tm. Met.	214	788	423
Alemania	Tm. Met.	440	280	214
Holanda	Tm. Met.	43	7	133
Suecia	Tm. Met.	—	—	13
España	Tm. Met.	18	82	47
Francia	Tm. Met.	—	2	6
Italia	Tm. Met.	7	6	4
Estados Unidos ...	Tm. Met.	—	—	24
Noruega	Tm. Met.	—	—	1
Licores:				
Reino Unido	Galones	1.082	1.219	3.280
España	Galones	1.490	2.162	3.000
Francia	Galones	430	742	1.713
Holanda	Galones	37	66	638
Alemania	Galones	285	290	288
Maíz:				
Reino Unido	Tm. Met.	3.107	4.149	2.021
Argentina	Tm. Met.	3.987	1.086	2.591
Marruecos	Tm. Met.	156	171	436
Alemania	Tm. Met.	—	36	176
España	Tm. Met.	—	—	65
Aceite:				
Reino Unido	Galones	1.167	164	70
España	Galones	117.588	113.953	120.678
Alemania	Galones	7	42	25
Francia	Galones	55	86	274
Italia	Galones	—	4	112

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 2.—CUADRO DE LOS PRINCIPALES ARTICULOS IMPORTADOS EN SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1910-1912 *(continuación)*

Artículos y países de procedencia	1910	1911	1912
Papel:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	96	154	97
Alemania ..... Tm. Met.	80	66	109
Noruega ..... Tm. Met.	349	146	330
Suecia ..... Tm. Met.	123	150	223
España ..... Tm. Met.	32	31	49
Bélgica ..... Tm. Met.	47	20	66
Holanda ..... Tm. Met.	7	21	89
Francia ..... Tm. Met.	13	2	26
Petróleo:			
Reino Unido ..... Galones	5.391	4.350	5.922
Estados Unidos ... Galones	80.000	96.000	85.305
Alemania ..... Galones	8.285	248	208
Arroz:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	491	404	289
Italia ..... Tm. Met.	51	135	86
España ..... Tm. Met.	156	144	72
Alemania ..... Tm. Met.	5	8	14
Bélgica ..... Tm. Met.	—	—	5
Marruecos ..... Tm. Met.	—	—	1
Holanda ..... Tm. Met.	—	—	5
Jabón:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	875	766	684
Alemania ..... Tm. Met.	5	12	—
España ..... Tm. Met.	—	—	1
Azúcar:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	52	68	228
Alemania ..... Tm. Met.	234	544	496
Cuba ..... Tm. Met.	2	2	—
Bélgica ..... Tm. Met.	307	—	5
Tejidos:			
Algodon:			
Reino Unido ... Tm. Met.	205	315	337
España ..... Tm. Met.	156	263	324
Alemania ..... Tm. Met.	18	24	27
Italia ..... Tm. Met.	25	33	28
Bélgica ..... Tm. Met.	5	4	14
Holanda ..... Tm. Met.	8	10	7
Francia ..... Tm. Met.	4	3	5
Lana:			
Reino Unido ... Tm. Met.	16	22	29

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos y países de procedencia		1910	1911	1912
Lana:				
España	Tm. Met.	12	8	5
Alemania	Tm. Met.	4	3	2
Holanda	Tm. Met.	—	—	3
Italia	Tm. Met.	2	3	3
Francia	Tm. Met.	1	1	1
Bélgica	Tm. Met.	—	2	—
Tabaco:				
Reino Unido	Tm. Met.	170	152	180
Alemania	Tm. Met.	87	73	111
Holanda	Tm. Met.	9	6	40
Cuba	Tm. Met.	20	14	14
Bélgica	Tm. Met.	2	10	6
Madera:				
Reino Unido	Tm. Met.	555	92	32
Noruega	Tm. Met.	6.351	3.536	4.150
Suecia	Tm. Met.	2.825	5.693	4.115
Portugal	Tm. Met.	—	—	438
Estados Unidos ...	Tm. Met.	1.481	—	2.464
Rusia	Tm. Met.	—	—	72
Alemania	Tm. Met.	18	31	30
España	Tm. Met.	97	285	174
Bélgica	Tm. Met.	—	10	57
Cuba	Tm. Met.	—	—	9
Holanda	Tm. Met.	—	32	7
Italia	Tm. Met.	—	—	6
Francia	Tm. Met.	14	14	22
Trigo:				
Reino Unido	Tm. Met.	3.496	3.134	1.798
Alemania	Tm. Met.			2.242
Uruguay	Tm. Met.	—	—	10
España	Tm. Met.	—	104	6
Bélgica	Tm. Met.	—	—	2
Vino:				
Reino Unido	Galones	1.459	160	1.570
España	Galones	149.307	48.755	132.332
Alemania	Galones	653	3	3.740
Francia	Galones	882	100	1.306
Austria-Hungría ..	Galones	—	—	4.340
Bélgica	Galones	165	2	865
Italia	Galones	886	6	2.334

* Islas Canarias.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

TOTAL DE LOS PRINCIPALES ARTICULOS IMPORTADOS EN SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1910-1912

Artículos	1910	1911	1912	Comentarios
Alcohol ..... Tm. Met.	16.188	103.453	106.416	Ver en el informe.
Cerveza ..... Galones	99.482	126.693	126.592	Idem.
Galletas ..... Tm. Met.	150	271	315	Idem.
Judías, guisantes . Tm. Met.	1.988	309	3.568	Idem.
Velas ..... Tm. Met.	317	318	290	Idem.
Cemento ..... Tm. Met.	2.640	4.073	5.102	Idem.
Carbón ..... Tm. Met.	1.052.643	1.073.000	1.347.036	Islas Canarias.
Café ..... Tm. Met.	126	130	195	
Abonos químicos . Tm. Met.	3.503	3.771	5.768	Ver en el informe.
Harina ..... Tm. Met.	5.688	5.733	5.778	Idem.
Ferretería ..... Tm. Met.	584	63	229	Idem.
Hierro y acero . Tm. Met.	1.357	1.739	1.216	Idem.
Licores ..... Galones	3.324	4.479	8.919	
Maíz ..... Tm. Met.	7.250	5.442	5.289	Ver en el informe.
Aceite ..... Galones	118.817	114.249	121.159	Casi exclusivamente de España.
Papel ..... Tm. Met.	747	590	989	Ver en el informe.
Petróleo ..... Galones	93.676	100.598	91.435	Casi todo de Estados Unidos.
Arroz ..... Tm. Met.	703	691	472	Ver en el informe.
Jabón ..... Tm. Met.	880	778	685	Idem.
Azúcar ..... Tm. Met.	595	614	723	Idem.
Tejidos:				
Algodón .... Tm. Met.	421	652	742	Idem.
Lanas ..... Tm. Met.	35	39	43	Idem.
Tabaco ..... Tm. Met.	288	255	351	Idem.
Madera ..... Tm. Met.	11.341	9.693	11.576	Idem.
Trigo ..... Tm. Met.	3.496	3.238	4.058	
Vino ..... Galones	153.301	49.018	146.487	Un aumento notable frente a años anteriores.

CUADRO 3.—CUADRO DE PLATANOS, TOMATES Y PAPAS EXPORTADOS DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE LOS AÑOS 1909-1912

Artículos	1909	1910	1911	1912
Plátanos (Cajas)	2.782.299	2.700.352	2.648.378	2.723.455
Tomates (Bultos)	739.174	1.013.806	996.047	1.166.136
Papas (Cajas)	399.203	384.703	506.032	252.737

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

MANIFIESTOS DE EMBARQUE DURANTE EL AÑO 1912

PLATANOS

	Cajas	Cajas
Al Reino Unido:		
De Tenerife	812.477	
De Las Palmas	714.163	
		1.526.640
A Alemania, de ambas islas	710.338	
A Francia, de ambas islas	410.054	
A Italia, de ambas islas	44.927	
A España, de ambas islas	30.762	
A otros países, de ambas islas	9.724	
		1.196.805
Total		2.723.445

TOMATES

	Bultos	Bultos
Al Reino Unido:		
De Tenerife	641.643	
De Las Palmas	355.248	
		996.891
A Alemania, de ambas islas	143.528	
A Francia, de ambas islas	8.958	
A Italia, de ambas islas	1.723	
A España, de ambas islas	13.771	
A otros países, de ambas islas	1.265	
		169.245
Total		1.166.136

PAPAS

	Cajas	Cajas
Al Reino Unido:		
De Tenerife	117.562	
De Las Palmas	94.300	
		211.862

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

	Cajas	Cajas
A Alemania, de ambas islas	40.475	
A otros países, de ambas islas	400	
		40.875
Total		252.737

CUADRO 4.—CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO DE TODAS NACIONALIDADES CON ENTRADAS Y SALIDAS EN COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE EL AÑO 1912

(a) VAPORES

ENTRADOS

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británica	182	312.710	1.212	3.784.166	1.394	4.096.876
Española	154	433.800	—		154	433.800
Alemana	56	14.784	305	938.025	361	952.809
Francesa	—	—	192	406.932	192	406.932
Noruega	62	67.580	100	110.053	162	177.633
Italiana	—	—	55	115.651	55	115.651
Belga	—	—	34	72.469	34	72.469
Holandesa	—	—	30	66.030	30	66.030
Sueca	—	—	28	49.007	28	49.007
Griega	—	—	17	32.575	17	32.575
Austro-húngara ..	—	—	32	121.488	32	121.488
Danesa	—	—	14	20.073	14	20.073
Rusa	—	—	3	4.007	3	4.007
Portuguesa	—	—	1	97	1	97
Uruguaya	—	—	3	4.733	3	4.733
Brasileña	—	—	3	1.475	3	1.475
Chilena	—	—	1	247	1	247
Total	454	828.874	2.030	5.727.028	2.484	6.555.902

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

DESPACHADOS

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británica	155	489.806	1.239	3.607.070	1.394	4.096.876
Española	82	369.000	72	64.800	154	433.800
Francesa	40	84.800	152	322.132	192	406.932
Noruega	85	92.650	77	84.983	162	177.633
Italiana	15	31.500	40	84.151	55	115.651
Belga	—	—	34	72.469	34	72.469
Holandesa	—	—	30	66.030	30	66.030
Sueca	—	—	28	49.007	28	49.007
Griega	—	—	17	32.575	17	32.575
Austra-húngara ..	—	—	32	121.488	32	121.488
Danesa	—	—	14	20.073	14	20.073
Rusa	—	—	3	4.007	3	4.007
Portuguesa	—	—	1	97	1	97
Uruguaya	—	—	3	4.733	3	4.733
Brasileña	—	—	3	1.475	3	1.475
Chilena	—	—	1	247	1	247
Alemana	98	258.720	263	694.089	361	952.809
Total	475	1.326.476	2.009	5.229.426	2.484	6.555.902

(b) VELEROS

Entrados (con carga) y Despachados (en lastre)	Buques	Toneladas
Españoles	3	1.600
Noruegos	5	3.168
Estadounidenses	1	858
Portugueses	1	165
Total	10	5.791

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO BRITANICO CON ENTRADAS Y SALIDAS EN COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE EL AÑO 1912

ENTRADOS

Procedentes de	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Reino Unido ...	158	274.956	555	1.644.473	713	1.919.429
Argentina	2	5.101	329	921.485	331	926.586
Colonia del Cabo .	—	—	94	403.260	94	403.260
Costa Occ. Africa .	1	1.975	85	221.066	86	223.041
Nueva Zelanda .	—	—	46	258.777	46	258.777
Brasil	—	—	26	71.496	26	71.496
Australia	—	—	22	124.614	22	124.614
Bélgica	—	—	20	47.862	20	47.862
Uruguay	—	—	12	41.409	12	41.409
Alemania	20	29.695	10	18.993	30	48.688
Estados Unidos .	—	—	6	12.061	6	12.061
España	—	—	4	10.900	4	10.900
Holanda	1	983	2	5.346	3	6.329
Francia	—	—	1	2.424	1	2.424
Total	182	312.710	1.212	3.784.166	1.394	4.096.876

DESPACHADOS

Con destino	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Reino Unido	148	478.030	227	453.398	375	931.428
Argentina	—	—	426	1.009.894	426	1.009.894
Colonia del Cabo .	—	—	79	377.359	79	377.359
Costa Occ. Africa .	—	—	121	237.331	121	237.331
Australia	—	—	27	239.702	27	239.702
Nueva Zelanda ...	—	—	25	159.749	25	159.749
Uruguay	—	—	43	106.015	43	106.015
España	—	—	23	42.036	23	42.036
Brasil	—	—	77	201.572	77	201.572
Alemania	7	11.776	43	339.276	50	351.052
Bélgica	—	—	35	140.576	35	140.576
Estados Unidos ..	—	—	36	108.427	36	108.427

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Con destino	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Francia	—	—	25	67.783	25	67.783
Italia	—	—	12	47.421	12	47.421
Holanda	—	—	40	76.531	40	76.531
Total	155	489.806	1.239	3.607.070	1.394	4.096.876

LA OROTAVA

El vicecónsul Reid presenta el siguiente informe:

El comercio en la zona de La Orotava se ha mantenido bien durante el año 1912.

Su prosperidad depende del precio de los plátanos, cuyo cultivo constituye, con diferencia, la actividad más importante del Valle, y éstos se han mantenido; además, se ha aumentado considerablemente el área dedicada a plantaciones.

Se han exportado tomates y papas en cantidades muy limitadas, y también se han efectuado algunos embarques sin importancia de labores de calados y de piedra pómez.

Las principales importaciones directas siguen siendo las de materiales de empaquetado, productos químicos para fertilizantes, cemento, granos, harina, jabón y provisiones. La madera para las cajas de plátanos procede de Suecia o de Austria-Hungría; mientras que el grueso de las demás importaciones proceden de Liverpool, aunque una cantidad creciente de productos químicos está viniendo de España y Alemania, y una partida importante del cemento y del azúcar importado se está trayendo de Hamburgo.

Continuamente se perforan túneles en las laderas de las montañas en busca de agua y algunos han alumbrado manantiales canalizables de agua, de modo que ha aumentado el suministro disponible para riego, lo que permite destinar más terreno al cultivo.

Ha habido gran cantidad de visitantes, en su mayoría británicos, durante los meses de invierno, y los hoteles están marchando bien.

Durante 1912 entraron a puerto 115 vapores oceánicos con un total de 108.540 toneladas.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO BRITANICO CON ENTRADAS Y SALIDAS EN COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE LA OROTAVA DURANTE EL AÑO 1912

ENTRADOS (con carga)

Procedencia	Buques	Toneladas
Reino Unido	62	68.890

DESPACHADOS

	Con carga		En lastre		Total	
Con destino a	Núm. de buques	Toncladas	Núm. de buques	Toncladas	Núm. de buques	Toncladas
Reino Unido y puertos intermedios ...	52	43.992	10	24.898	62	68.890

CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO DE TODAS NACIONALIDADES CON ENTRADAS Y SALIDAS EN COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE LA OROTAVA DURANTE EL AÑO 1912

VAPORES ENTRADOS

	Con carga		En lastre		Total	
Nacionalidad	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británico	62	68.890	—	—	62	68.890
Alemán	3	4.048	28	15.619	31	19.667
Noruego	22	19.993	—	—	22	19.993
Total	87	92.931	28	15.619	115	108.550

VAPORES DESPACHADOS

	Con carga		En lastre		Total	
Nacionalidad	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británico	52	43.992	10	24.898	62	68.890
Alemán	31	19.667	—	—	31	19.667
Noruego	18	12.071	4	7.922	22	19.993
Total	101	75.730	14	32.820	115	108.550

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

LAS PALMAS Y PUERTO DE LA LUZ

El cónsul Swanston presenta el siguiente informe:

INTRODUCCION

Durante el año 1912 no se han producido cambios notables en el limitado comercio de la isla de Gran Canaria, aunque por todas partes se ven signos inconfundibles de creciente prosperidad comercial y agrícola.

La construcción avanza rápidamente en todas direcciones alrededor de Las Palmas y el puerto, y los terrenos de la zona en los que se puede edificar han duplicado su valor en los últimos años. Las casas que se construyen ahora son de un estilo mucho más moderno y ornamental que antes; también se están construyendo muchas residencias particulares independientes y adosadas.

Sin embargo, las viviendas de las clases trabajadoras aún dejan mucho que desear, sobre todo en el Puerto de La Luz, donde las casas están abarrotadas y se padece escasez de agua corriente durante todo el año.

Sin embargo, la mayor prosperidad trae consigo la necesidad de mayores gastos. El coste de la vida ha aumentado considerablemente; el alquiler de la vivienda, los sueldos, el precio de la comida y los artículos domésticos casi han duplicado su valor en los últimos 10 años.

El alto precio de las provisiones, en gran parte, se debe al elevado número de vapores que entran a puerto a aprovisionarse, pues frecuentemente la demanda excede las existencias locales de artículos tales como huevos, verduras y provisiones frescas, así como al rápido aumento de la población, que para Las Palmas y el puerto puede calcularse en unos 70.000 habitantes.

IMPORTACIONES

Hemos tenido las mismas dificultades que en años anteriores para la obtención de cifras exactas o estadísticas de las importaciones generales de la isla. No se publica nada en este sentido, pero puedo afirmar con seguridad que el Reino Unido sigue dominando la mayor parte de las importaciones locales.

Carbón.—La cantidad total de carbón suministrado a los barcos du-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

rante 1912 por las siete empresas establecidas en Las Palmas fue de 828.482 toneladas.

A causa de rumores de posibles conflictos laborales y huelgas en Gales del Sur, se dispuso de una cantidad mucho mayor de lo habitual el 1 de enero de 1912, unas 78.000 toneladas.

De las 750.000 toneladas importadas el año en cuestión, 427.803 toneladas fueron de carbón galés y 257.802 de Durham, y en los meses de marzo y abril, debido a las huelgas en el Sur de Gales, se importaron 39.535 toneladas de carbón americano y 24.560 de carbón alemán.

El promedio de los fletes estuvo en unos 10 chelines la toneladas desde el Reino Unido.

Tejidos.—Los calicós blancos y grises, camiserías, abriles azules, estampados negros y de fantasía y los domésticos procedían prácticamente en su totalidad de Manchester, y algunas clases más baratas de Barcelona.

Productos químicos.—Utilizados para la elaboración de fertilizantes artificiales, se envían principalmente de Londres y Liverpool, y algunos de Bélgica.

Ferretería.—Las mejores calidades proceden de Birmingham y de Sheffield, pero el grueso del negocio lo tiene Alemania; una pequeña parte corresponde a España.

Maquinaria.—La mayor parte es británica, y alguna procede de los Estados Unidos y de Bélgica.

Cemento.—Las importaciones procedieron en parte casi iguales del Reino Unido y Bélgica.

EXPORTACIONES

El cuadro 1 indica las cantidades totales de plátanos, tomates y papas enviados desde Las Palmas a varios puertos, destacando las grandes cantidades enviadas a Hamburgo.

También se dan las cantidades embarcadas en 1911, con lo que se aprecia el gran descenso en el volumen de papas exportadas en 1912.

Ello se explica por el hecho de que a principios de año se observaron señales de plaga en las hojas de las plantas, enfermedad que rápidamente pasaría a los tubérculos, por lo que los agricultores rápidamente recogieron y embarcaron las papas en cantidades tales que se superabasteció el mercado (con papas que eran demasiado pequeñas para el mercado europeo) y se obtuvieron precios muy bajos.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Plátanos.—Hubo un ligero aumento del número de cajas embarcadas. Hacia final de año se probó un nuevo tipo de empaquetado para plátanos que hasta ahora ha dado buenos resultados, pero aún es pronto para emitir una opinión. Si da resultado, se economizará mucho en el empaquetado, pues se ahorraría material, trabajo y fletes.

Tomates.—Las cosechas de 1912 fueron normales, pero no cabe duda que la calidad del tomate canario ya no es tan buena como antes. El uso excesivo de abonos artificiales y el desgaste del terreno por el cultivo continuado (nunca se dejan en barbecho las tierras buenas con agua) han acabado por afectar la calidad del fruto, el aspecto y las condiciones para su transporte una vez empaquetado.

Desde octubre hasta final de año la demanda y los precios estuvieron flojos.

VALOR APROXIMADO DE LAS EXPORTACIONES DE FRUTA (EMBALADO F.O.B.)

	£
Plátanos	589.034
Tomates (Bultos)	183.234
Papas (Cajas)	27.787
Total	800.055

TRAFICO MARITIMO

El número total de buques entrados al puerto de Las Palmas en 1912 fue de 6.548 con un tonelaje bruto de 15.170.948 toneladas, lo que representa un aumento desde 1.911 de 1.769.446 toneladas.

Durante los tres últimos años el tonelaje bruto que ha entrado en Las Palmas fue como sigue:

	Tonelaje
1910	9.046.663
1911	13.401.502
1912	15.170.948

En el Cuadro 2 se incluye el tráfico marítimo total.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

En el Cuadro 3 se da sólo el tráfico marítimo británico (tonelaje neto).

Durante los meses de verano tuvo lugar una huelga de los trabajadores del carbón que duró 10 semanas. Durante ese período muchos vapores tuvieron que ir a Tenerife, Madeira y San Vicente pasa abastecerse de carbón, al no poderlo obtener aquí.

CUADRO 1.—TOTAL DE EMBARQUES DE PLATANOS, TOMATES Y PAPAS DESDE LAS PALMAS, DURANTE EL AÑO 1912

Puerto	Plátanos (Cajas)	Tomates (Bultos)	Papas (Cajas)
Londres	340.025	152.774	39.500
Liverpool	369.688	200.074	53.800
Glasgow	2.900	—	—
Plymouth	—	2.400	1.000
Hull	1.300	—	—
Newcastle	250	—	—
Hamburgo	577.760	84.569	28.800
Marsella	99.737	5.300	—
Dunquerque	100.734	400	—
El Havre	9.791	55	—
La Rochelle	7.800	—	—
Burdeos	1.000	—	—
Génova	23.512	1.243	—
Nápoles	7.599	110	—
Trieste	700	200	400
Barcelona	12.027	9.260	—
Cádiz (Madrid)	7.500	1.500	—
Vigo y Coruña	50	—	—
Lisboa	—	200	—
Orán (Túnez)	500	—	—
Alejandría	6.286	—	—
Christiania	1.600	—	—
Total	1.570.759	458.085	123.500
Total 1911	1.548.122	440.475	294.560

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 2.—CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO DE TODAS NACIONALIDADES CON ENTRADAS Y SALIDAS EN COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE EL AÑO 1912

VAPORES ENTRADOS Y DESPACHADOS

	Buques
Británico*	2.449
Argentino	10
Austro-Húngaro	66
Belga	32
Brasileño	12
Chileno	8
Danés	48
Holandés	48
Francés	103
Alemán	719
Griego	20
Italiano	113
Japonés	1
Mejicano	1
Noruego	195
Peruano	1
Portugués	12
Ruso	17
Español*	996
Sueco	33
Uruguayo	4
Total	4.888
Total/Tm. brutas	15.082.897

* Incluido el comercio costero.

VELEROS ENTRADOS Y DESPACHADOS

	Buques
Británico	8
Francés	45
Alemán	1
Noruego	2
Portugués	2
Español	1.602
Total	1.660
Total/Tm. brutas	88.051

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 3.—CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO BRITANICO ENTRADOS Y DESPACHADOS EN COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE EL AÑO 1912

(a) VAPORES

ENTRADOS

Procedentes de	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Reino Unido	211	535.699	859	1.975.936	1.070	2.511.635
Argentina	10	28.412	710	1.602.714	720	1.631.126
Costa Occ. Africa .	20	44.044	150	359.102	170	403.146
Brasil	—	—	92	179.866	92	179.866
Australia	—	—	49	186.632	49	186.632
España	2	2.083	44	46.699	46	48.782
Peru	—	—	44	156.196	44	156.196
Chile	—	—	39	100.679	39	100.679
Uruguay	—	—	35	66.088	35	66.088
Estados Unidos ..	10	28.100	23	65.291	33	93.391
Colonia del Cabo .	—	—	31	90.898	31	90.898
Alemania	14	21.927	13	18.294	27	40.221
Bélgica	1	1.720	25	48.707	26	50.427
Francia	—	—	9	17.408	9	17.408
Bahía Delagoa ...	—		9	23.346	9	23.346
Holanda	—	—	7	15.041	7	15.041
Nueva Zelanda ...	—	—	7	30.419	7	30.419
Noruega	—	—	5	5.431	5	5.431
Isla Mauricio	—	—	3	11.158	3	11.158
Portugal	—	—	2	2.635	2	2.635
Suecia	—	—	2	3.859	2	3.859
Italia	—	—	1	2.501	1	2.501
Islas Falkland	—	—	1	2.175	1	2.175
Islas Oceánicas ...	—	—	1	2.663	1	2.663
Jamaica	—	—	1	2.973	1	2.973
Total	268	661.985	2.162	5.016.711	2.430	5.678.696

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

DESPACHADOS

Con destino a	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Reino Unido	212	530.018	714	1.540.124	926	2.070.142
Argentina	1	1.804	417	1.059.557	418	1.061.361
Costa Occ. Africa .	49	125.202	117	246.523	166	371.725
Chile	—	—	43	90.406	43	90.406
Bélgica	12	23.844	92	162.344	104	186.188
Brasil	—	—	101	208.785	101	208.785
Bahía Delagoa ...	—	—	80	329.250	80	329.250
Alemania	7	14.842	71	169.832	78	184.674
Francia	—	—	67	132.928	67	132.928
Australia	—	—	60	199.957	60	199.957
Uruguay	—	—	56	112.504	56	112.504
España	—	—	54	106.276	54	106.276
Colonia del Cabo	—	—	51	99.787	51	99.787
Holanda	8	15.249	40	79.928	48	95.177
Estados Unidos ..	—	—	43	86.473	43	86.473
Perú	—	—	30	81.595	30	81.595
Italia	—	—	29	57.971	29	57.971
Nueva Zelanda ...	—	—	22	90.312	22	90.312
Portugal	—	—	13	20.592	13	20.592
Dinamarca	—	—	6	18.394	6	18.394
Canadá	—	—	6	14.120	6	14.120
Ecuador	—	—	4	7.389	4	7.389
Islas Falkland	—	—	4	6.818	4	6.818
Indias Occd.	—	—	3	4.338	3	4.338
Noruega	—	—	3	5.077	3	5.077
Islas Mauricio ...	—	—	2	7.750	2	7.750
Austria-Hungría ..	—	—	2	2.929	2	2.929
Turquía	—	—	1	3.036	1	3.036
Colombia	—	—	1	2.828	1	2.828
Sur de Georgia ...	—	—	1	1.821	1	1.821
Suecia	—	—	1	1.344	1	1.344
Total	289	710.959	2.134	4.950.988	2.423	5.661.947

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

(b) VELEROS

ENTRADOS

Procedentes de	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Estados Unidos .	3	3.025	—	—	3	3.025
Canadá	2	818	—	—	2	818
Noruega	—	—	2	192	2	192
Cuba	1	299	—	—	1	299
Total	6	4.142	2	192	8	4.334

DESPACHOS (EN LASTRE)

	Buques	Toneladas
Con destino a:		
Estados Unidos	3	1.343
Barbados	1	1.907
Canadá	1	593
Cuba	1	299
Ciudad del Cabo	1	116
Chile	1	76
Total	8	4.334

LA PALMA

El vicecónsul Fyfe Millar presenta el siguiente informe:

Durante el año 1912, el comercio en la isla de La Palma ha presentado muy pocas diferencias respecto a 1911. En todo caso, los negocios han ido algo mejor.

Siguen predominando las importaciones y las exportaciones de y al Reino Unido, pero el volumen es pequeño y no se publican estadísticas ni se dispone de cifras en cuanto a este comercio.

El establecimiento de nuevas líneas de comunicación entre Tenerife y Gran Canaria ha contribuido a favorecer el tráfico, al poner en contacto más estrecho los pequeños puertos de la isla con el mundo exterior.

Aunque predomina el comercio con el Reino Unido, se importan tejidos alemanes en cantidades crecientes al igual que artículos de ferretería.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

La población de la isla es de aproximadamente 50.000 habitantes cuya dieta corriente es el *gofio*, es decir, maíz tostado y molido en forma de harina. Hasta ahora casi todo el suministro de cereales procedía de Liverpool, salvo una pequeña parte que venía directamente de Argentina, pero ahora la mayor parte se está importando de Hamburgo, lo que representa un cambio notable y desconcertante (probablemente debido al mercado de fletes), aunque sin duda el grano, al igual que antes proviene de Argentina.

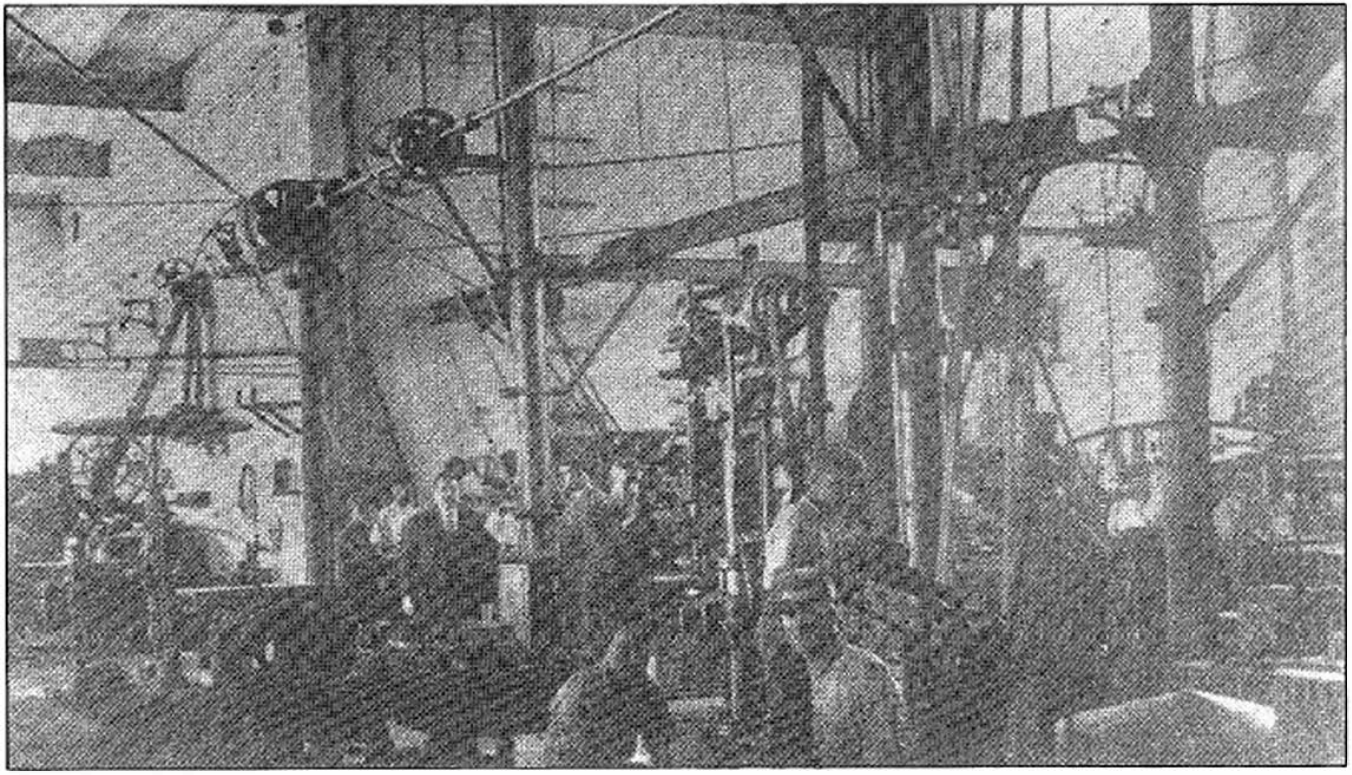
Prácticamente toda la superficie de terrenos adecuados para el cultivo que hay en la isla se ha destinado a fruta. Se envía toda al Reino Unido menos la inservible o de mala calidad, que se deja para el consumo local y también, a veces, se usa como simiente. La única tierra que produce en abundancia es la que dispone de riego, y ni siquiera hay una cincuentava parte con él, aunque hay abundancia de agua que corre por las montañas y desaparece en el mar. Las empresas locales están decididas a explotar estos valiosos recursos, mediante la construcción de acueductos (que llevarían el agua donde hubiera buena tierra esperando recibirla), pero el capital de que disponen es del todo insuficiente y mientras tanto hay una cantidad incalculable de terreno ocioso que sólo se usa para alimentar a las cabras.

Durante 1912 entraron y despacharon de este puerto los siguientes vapores oceánicos con carga:

	Buques	Tonelaje
Británicos	21	17.888
Italianos	3	3.731
Franceses	9	33.433
Alemanes	20	48.381
Españoles	78	137.427

Las obras del puerto avanzan hacia su terminación sin prisa pero sin pausa. Los buques de cualquier calado podrían amarrar con comodidad a lo largo del muelle, pero como el Gobierno español aún no ha tomado posesión de las obras finalizadas (pues están a cargo de un contratista particular), y como aún no se han instalado los postes de amarre ni las anillas, todo el tráfico se ve obligado a efectuar sus operaciones en la bahía. Se espera que durante los próximos meses se resuelva este estado de cosas.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003



Trabajando en los astilleros.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1913

SUMARIO

Introducción.—Cambio. Suministro de agua.—Carbón y operaciones de suministro.—Importaciones.—Exportaciones: Plátanos. Tomates. Papas.—Tráfico marítimo.—Visitantes.—Cuadro climático. Cuadros: Cuadro de cambios. Cuadro de importaciones. Cuadro de exportaciones. Cuadro del tráfico marítimo.—Informe sobre el comercio en La Orotava, Tenerife.—Informe sobre el comercio en Las Palmas y Puerto de La Luz.—Informe sobre el comercio en La Palma.

CAMBIO

	Pesetas
Máximo	27,42
Mínimo	26,76
Media	27,13

PESOS Y MEDIDAS

1 tonelada	2.204 Libras
1 kilo	2,20462 Libras
1 litro	1,76 Pintas

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

POBLACION (según el último censo)

Tenerife	183.884
Gran Canaria	164.140
La Palma	49.464
Lanzarote	20.723
Gomera	15.358
Fuerteventura	12.963
Hierro	6.508

Los residentes británicos suman aproximadamente 600 (incluidos unos 100 sujetos británico-hindúes)

Principales productos agrícolas.—Plátanos, tomates, papas y cebollas.

Puertos principales.—Santa Cruz (Tenerife), Las Palmas (Gran Canaria).

Idioma.—Español.

INTRODUCCION

Al presentar el informe del comercio de estas islas durante el año 1913, tenemos que repetir el aviso habitual de que las cifras en que se basa, y especialmente las relativas a las importaciones, sólo son aproximadas, pues es imposible obtener estadísticas exactas ya que las autoridades no recopilan ni publican ningún tipo de datos oficiales. En el caso de las importaciones, las cifras se han tomado de los manifiestos de embarque, y en esos documentos no se registran declaraciones de valores.

En lo referente a nuevas posibilidades para el comercio británico, tenemos que repetir que las empresas que tienen sucursales o agentes que les representan aquí están trabajando el mercado cuidadosa y convenientemente. Dominan, con diferencia, la mayor parte del comercio de las islas y no van a dejar pasar ninguna oportunidad de apertura a nuevas líneas de negocios.

CAMBIO

En el Cuadro 1 se encuentran las fluctuaciones mensuales del agio medio del oro y los tipos de cambio de la libra durante el pasado año. El tipo medio fue ligeramente más alto que en 1912. Subió gradualmente de 26 pesetas 98 céntimos en enero a 27 pesetas 42 céntimos en junio,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

en que alcanzó su cotización más alta, y a partir de ahí empezó a bajar lentamente hasta quedarse en 26 pesetas 76 céntimos en diciembre. Tal estabilidad continuada del tipo está terminando con la especulación.

AGUA

El proyecto del agua del Roque Negro a que hicimos referencia en el pasado informe sigue sin desarrollarse. Sin embargo, el Ayuntamiento de Santa Cruz ha decidido emitir un empréstito de 5.000.000 de pesetas a 97, produciendo un 6 por ciento de interés. Este empréstito va a salir a subasta y por este medio se espera obtener un precio algo superior a 97. Los objetivos de la operación son los siguientes:

(1) La construcción de un acueducto para el transporte de agua desde los manantiales de Roque Negro y Catalanes hasta Santa Cruz y los alrededores. Se espera llegar a disponer de un caudal de 30.000 metros cúbicos al día. El acueducto tendría una longitud aproximada de 12 kilómetros y el coste sería de unas 900.000 pesetas.

(2) La distribución del agua a la ciudad de Santa Cruz por medio de tuberías de hierro a un coste estimado de 1.000.000 pesetas.

(3) Finalizar el sistema de aguas residuales de Santa Cruz a un coste estimado de 1.500.000 pesetas.

(4) Construir jardines públicos en Santa Cruz, con un coste estimado de 500.000 pesetas.

(5) El resto del empréstito se invertirá en gastos de emisión y amortización parcial del propio empréstito.

No se ha pensado hacer ya la emisión total del empréstito sino a medida que se vaya necesitando el dinero para pagar las obras antes mencionadas a medida que éstas avancen, ya que el Ayuntamiento no desea tener demasiado dinero en mano, sobre el que tendría que pagar intereses.

En los manantiales de Roque Negro y Catalanes el agua mana en cantidades crecientes. Las perforaciones se detuvieron en octubre de 1912 porque se desplomó una de las galerías y hubo que efectuar las excavaciones correspondientes.

Se nos informa que el proyecto anteriormente expuesto ha sido autorizado por el Gobierno español, y se comenta que se van a emitir acciones para su suscripción en el plazo de dos o tres meses. Aún no se ha acordado la contratación de obras y material.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CARBON Y OPERACIONES DE SUMINISTRO

El carbón suministrado a los vapores en Tenerife y Las Palmas ha sido en su totalidad de procedencia británica; a continuación presentamos la relación de las cantidades servidas durante los últimos cinco años:

	Toneladas
1909	484.000
1910	1.052.643
1911	1.073.000
1912	1.347.036
1913	1.160.000
De las que corresponden a:	
Tenerife	349.060
Las Palmas	810.940

Nota.—Unas 436.563 Tm. de Durham y unas 723.437 Tm. de Gales.

Las empresas británicas suministraron 974.904 toneladas de la cantidad total de 1913; las restantes 185.096 toneladas, prácticamente todo carbón galés, fue la parte que correspondió a los depósitos alemanes de Tenerife y Las Palmas. Este último carbón se suministró casi exclusivamente a barcos mercantes germanos. El rasgo más destacado del comercio de este producto en Canarias en 1913 ha sido la forma notable en que se han mantenido las ventas a pesar de que se cobraron precios más altos que en 1912. En informes anteriores ya nos hemos referido a la competencia ruinosa que se estableció entre las empresas carboneras, un conflicto que empezó en 1910 y culminó en 1912, cuando tanto en Tenerife como en Las Palmas se suministraba carbón a los vapores que entraban a puerto a repostar a un precio inferior en varios chelines por toneladas al precio de coste. Los embarques en el año 1909, antes de que se iniciase el conflicto, ascedían a 484.000 toneladas, y en 1912 la cantidad se había elevado a 1.347.036. En 1913 se volvieron a establecer precios razonables, y aunque la diferencia suponía a los propietarios de barcos entre 10 y 12 chelines la tonelada, los embarques totales ascendieron a aproximadamente 1.160.000 toneladas, sólo 187.000 menos que el año excepcional a que hacíamos referencia más arriba. Esta continuidad de cifras altas puede atribuirse en cierta medida a la publicidad efectiva aunque costosa que se hizo a las islas durante la guerra local del carbón, cuando

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

se anunciaban como estaciones carboneras accesibles y eficientes, y también se comentaban las cuantiosas ganancias de los propietarios de barcos durante el reciente conflicto. Cuando imperan fletes altamente remunerativos, los propietarios llenan sus vapores hasta el límite con carga y se sirven más de las estaciones carboneras extranjeras que cuando la carga es escasa y los fletes bajos. Otra razón es la introducción del carbón de la región norte de Inglaterra como alternativa al galés, que se vende a 3 chelines 6 peniques menos por toneladas que el galés de mejor calidad, y muchos propietarios piensan que la diferencia del precio les compensa. No cabe esperar que los cuantiosos embarques referidos vayan a mantenerse permanentemente, pero sí se tiene la esperanza de que el nivel de negocio siga en gran medida.

Precio actual.—Los contratos para el año 1914 se han concluido a los siguientes precios:

	Precio por Tm.
Mejor carbón de Gales del Sur.....	1 £ 10 ch. 0 pen.
Mejor carbón de Norte de Inglaterra	1 £ 6 ch. 6 pen.

Los fletes del carbón a las islas en 1913 estuvieron a una media de 9 chelines la toneladas, pero estos precios han experimentado una gran bajada desde principios de 1914 y los viajes más recientes se han hecho a 6 chelines 6 peniques la toneladas.

IMPORTACIONES

El adjunto Cuadro 2 incluye un estadillo de las importaciones de Tenerife durante 1913 y sus cifras sólo se refieren a cantidades.

Cerveza.—Los exportadores británicos recuperaron el terreno perdido en años anteriores, pero los exportadores alemanes siguen dominando.

Judías y guisantes.—En 1913 hubo poco comercio con Marruecos, aunque ese país obtuvo casi todos los pedidos de 1912. El Reino Unido, Alemania y Francia abastecieron el mercado el año pasado, además de ciertos envíos insignificantes procedentes de la madre patria y de otros países; a los exportadores británicos les correspondió la mitad del negocio.

Velas.—Sin cambios desde el año pasado. El grueso del negocio está en manos británicas, con Bélgica como único competidor.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Cemento.—Éste es un negocio que mejora y en el que presionan especialmente los exportadores belgas, que enviaron más del doble de la cantidad importada del Reino Unido.

Abonos químicos.—Este negocio presenta un crecimiento estable a medida que los agricultores descubren el valor de este tipo de abonos. El Reino Unido obtiene el triple que los exportadores alemanes, aunque estos últimos hacen ininterrumpidos progresos.

Ferretería.—Los envíos desde Alemania bajaron en 1913 mientras que los del Reino Unido experimentaron un ligero aumento que situó el volumen de negocio británico en más de la mitad del total.

Hierro y acero.—Volvió a producirse una reducción de los embarques procedentes del Reino Unido y de Alemania y un cierto aumento en los de Bélgica, pero en general este negocio no fue tan bien como en años anteriores.

Maíz.—Hubo mayor demanda de este grano, y los nuevos pedidos correspondieron a los exportadores británicos. Como es habitual, Argentina trabajó el grueso del negocio restante.

Papel.—Los embarques de 1912 fueron superiores a lo acostumbrado, por lo que en 1913 se cursaron pedidos mucho más pequeños, en perjuicio de los exportadores escandinavos, alemanes y holandeses. A los exportadores británicos les fue mejor que el año anterior.

Petróleo.—Los exportadores británicos y españoles han entrado en este mercado, pero la parte del león sigue correspondiendo a los Estados Unidos.

Arroz.—Los exportadores españoles siguen quitándole una buena parte de este negocio a los británicos, que antes tenían el monopolio.

Azúcar.—Volvió a producirse una mayor demanda de azúcar de remolacha, suministrada por los exportadores de Hamburgo. El Reino Unido hizo sólo una cuarta parte de negocio que el año anterior.

Tejidos. Artículos de algodón.—Los exportadores británicos mejoraron su situación a costa de los españoles, ya que los problemas laborables en el país habían afectado a los precios. Más de la mitad de los embarques del año procedieron del Reino Unido.

Tejidos de lana.—Por vez primera los exportadores españoles dominaron este mercado y los británicos tuvieron que contentarse con un segundo puesto, que además quedó muy por debajo del de sus competidores hispanos.

Tabaco.—Ha vuelto a aumentar la demanda de este artículo y la actividad se desarrolló directa y principalmente con los Estados Unidos. Un rasgo interesante ha sido la competencia de Paraguay, un país con

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

el que se ha hecho poco o ningún negocio. El mayor consumo de tabaco es un indicador suficiente de la creciente prosperidad de la clase trabajadora de estas islas.

Madera, trigo y vino.—Al no haber cambios de que informar en estos mercados, referimos que en general ha habido una mejoría global. Noruega y Suecia suministran prácticamente toda la madera para el empaquetado de fruta. La madre patria suministra el grueso del vino, y las importaciones de trigo se encuentran prácticamente divididas entre el Reino Unido y Alemania.

EXPORTACIONES

En el Cuadro 3 se relacionan las cantidades de plátanos, tomates y papas que se han exportado en 1913, además de las estadísticas de los embarques a cada país.

Plátanos.—El embarque de plátanos experimentó un aumento considerable respecto al año pasado; el número total de cajas se elevó a casi 3.500.000 frente a las 2.723.000 de 1912. El rasgo más notable del año fue el incremento de embarques a Francia, a donde se enviaron 600.000 cajas frente a las 400.000 de 1912. Los envíos a Alemania muestran un aumento muy pequeño, pues prácticamente todo el incremento global se dividió entre Francia y el Reino Unido. En 1910 Francia importó sólo un tercio de la cantidad que recibía Alemania, pero el negocio ha avanzado con tal rapidez que en 1913 Francia importó casi lo mismo que Alemania y todos los síntomas apuntan a un aumento mantenido. El comercio de plátanos, tanto en el Reino Unido como en Francia y Alemania fue bien, debido a la escasez de fruta suave; a los exportadores les rindió suficientemente, y los agricultores recogieron su abundante cosecha habitual. Durante el verano de 1913 se estableció una intensa competencia en la compra de fruta debido al buen mercado existente, y los precios aumentaron considerablemente. No hubo un tonelaje adecuado para la fruta durante el verano.

Tomates.—La temporada fue mala en general; debido a condiciones climáticas adversas la fruta llegó en malas condiciones, y no sólo imperaron precios bajos sino que además el fruto cayó en desgracia entre el público. Los embarques se elevaron a un total de 1.270.592 bultos, lo que representa un cierto aumento respecto a 1912.

Papas.—Los embarques experimentaron una cierta caída frente a 1912, y apenas llegaron a la mitad de los de 1911. Los precios fueron sólo razonables y el comercio pierde importancia de año en año.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

TRAFICO MARITIMO

El Cuadro 4 incluye las relaciones del tráfico marítimo de Santa Cruz en 1913. El tráfico británico, aunque no llegó a las cifras que alcanzó en 1912 (1.394 barcos y 4.096.876 toneladas), logró la también asombrosa cifra de 1.112 barcos con un tonelaje de 3.200.823 toneladas netas. Para captar el significado de estas cifras hay que compararlas con las de 1911, que fueron de 688 barcos con un tonelaje de 1.939.694 toneladas.

Las cifras correspondientes al tráfico marítimo alemán en 1913 fueron 427 buques con un tonelaje de 1.247.777 toneladas, lo que representa un gran aumento respecto a las cifras del año pasado. Este aumento se debe, por supuesto, a las condiciones reinantes en el comercio del carbón, a las que ya hemos hecho referencia anteriormente.

VISITANTES

La temporada ha sido buena, con un número normal de visitantes, y los hoteles han tenido el correspondiente beneficio. Quizás convenga repetir que el clima de las Islas Canarias es probablemente el más uniforme y en el se disfruta de más sol que en ninguna parte de Europa. Los hoteles son cómodos, y aunque no hay demasiadas atracciones para los visitantes aparte del clima y el paisaje, los responsables hoteleros se esfuerzan por proporcionarles no sólo comodidad sino también diversión y entretenimiento. El principal hotel de La Orotava, que durante los últimos años había estado en manos de una sociedad alemana, recuperó la temporada pasada su antigua dirección local y desde entonces ha vuelto a contar con mucha clientela británica. En este gran hotel se ha invertido mucho capital británico.

Las diversas líneas de barcos de vapor que entran en Tenerife y en Las Palmas proporcionan pasaje a precios razonables, y los buques, por regla general, son buenos, cómodos y bastante rápidos.

El siguiente cuadro climático (copiado del libro *Brown's Madeira, Canary Islands and Azores,* con el amable permiso del autor), tomado en La Orotava, Tenerife, a una altitud de 70 pies sobre el nivel del mar, y con ocho años de observaciones, puede resultar útil a los futuros visitantes, y especialmente a los enfermos.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO CLIMATICO

Puerto de Orotava, Tenerife (70 pies)	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Número de años de observación
Promedio diario de la temperatura													
Media de sombra	61-2	61-6	62-6	64-0	68-3	69-8	72-5	73-3	72-7	71-2	67-1	63-7	8
mínimo	54-4	54-5	55-6	57-1	58-6	62-6	65-9	66-7	65-6	64-4	60-0	56-7	8
Distribución	13-6	13-7	13-9	13-9	14-5	14-3	13-2	13-6	14-0	13-7	13-9	13-6	8
Promedio diario de la humedad relativa de la atmósfera humedad													
9 a.m. ..... Sat. 100	71-3	67-7	70-3	69-5	69-1	69-2	72-9	73-0	72-1	73-4	73-0	72-2	8
9 p.m. ..... Sat. 100	79-4	77-1	79-1	80-9	77-9	79-7	83-6	86-4	83-9	83-1	81-0	78-9	8
Promedio	75-4	72-4	74-7	75-2	73-5	74-4	78-3	79-7	78-0	78-2	77-0	75-5	8
Promedio de las lluvias mensuales													
Cantidad (pulgadas)	3-10	1-83	2-31	1-34	0-49	0-05	0-02	0-05	0-27	2-64	2-09	2-50	8
Días de lluvia (0.01 Pulgada o más)													
Número	8-5	6-8	8-5	5-3	2-2	0-3	0-5	0-5	1-8	6-8	9-5	8-7	8
Días, durante el día													
Número	5-5	4-0	3-1	2-9	0-5	0-1	0-0	0-1	0-7	3-4	5-5	4-7	8
Sol, cantidad total													
Horas	147	167	170	174	200	192	165	165	180	166	153	145	8

NOTA.—Máximo absoluto, 26 de septiembre de 1896: 90,1° F. Mínimo absoluto, 28 de febrero de 1891: 48,4° F. Total de lluvia anual: 16,69 pulgadas.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 1.—AGIO DEL ORO Y CAMBIO DE LA LIBRA EN 1913, EN RELACION A 1912 (PROMEDIO MENSUAL)

Mes	1912		1913	
	Agio	Cambio	Agio	Cambio
Enero	8,92	27,23	7,92	26,98
Febrero	8,80	27,20	8,56	27,14
Marzo	8,80	27,20	9,36	27,34
Abril	8,08	27,02	9,52	27,38
Mayo	7,12	26,78	9,48	27,37
Junio	6,64	26,66	9,68	27,42
Julio	6.72	26.69	9.40	27.35
Agosto	7,12	26,78	8,96	27,24
Septiembre	6,80	27,70	7,48	26,87
Octubre	7,20	26,80	7,20	26,84
Noviembre	7,68	26,92	7,56	26,89
Diciembre	7,80	26,95	7,80	26,76
Promedio	7,64	26,91	8,58	27,13

CUADRO 2.—PRINCIPALES ARTICULOS IMPORTADOS EN SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1911-1913

Artículos y países de procedencia	1911	1912	1913
Alcohol, cerveza:			
Reino Unido ..... Galones	30.290	19.372	30.284
Alemania ..... Galones	89.381	93.000	86.655
Holanda ..... Galones	1.010	2.380	10.210
España ..... Galones	3.471	6.737	6.612
Noruega ..... Galones	1.008	3.253	2.194
Bélgica ..... Galones	1.533	1.800	2.800
Galletas:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	212	237	242
Cuba ..... Tm. Met.	21	33	43
España ..... Tm. Met.	12	16	16
Alemania ..... Tm. Met.	16	23	7
Judías, guisantes:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	—	246	1.185
Alemania ..... Tm. Met.	—	26	462

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos y países de procedencia	1911	1912	1913
Judías, guisantes:			
Francia ..... Tm. Met.	18	66	375
España ..... Tm. Met.	107	491	104
Marruecos ..... Tm. Met.	184	2.618	86
Italia ..... Tm. Met.	—	1	55
Austria-Hungría .. Tm. Met.	—	120	4
Velas:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	302	200	223
Bélgica ..... Tm. Met.	12	62	68
Holanda ..... Tm. Met.	—	19	2
Alemania ..... Tm. Met.	—	8	5
España ..... Tm. Met.	4	1	2
Cemento:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	572	1.314	1.111
Bélgica ..... Tm. Met.	2.348	1.833	2.405
Holanda ..... Tm. Met.	281	917	666
Alemania ..... Tm. Met.	319	696	309
Francia ..... Tm. Met.	553	342	201
España ..... Tm. Met.	—	—	22
Carbón:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	1.073.000	1.347.036	1.160.000*
Café:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	29	42	4
Brasil ..... Tm. Met.	—	94	146
Venezuela ..... Tm. Met.	—	24	45
Puerto Rico ..... Tm. Met.	—	9	26
Alemania ..... Tm. Met.	84	12	4
Bélgica ..... Tm. Met.	12	4	1
Abonos químicos:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	2.616	3.228	3.595
Alemania ..... Tm. Met.	335	942	1.261
Holanda ..... Tm. Met.	156	959	933
Bélgica ..... Tm. Met.	357	450	413
España ..... Tm. Met.	307	175	365
Portugal ..... Tm. Met.	—	—	92
Italia ..... Tm. Met.	—	—	49
Suecia ..... Tm. Met.	—	—	5
Harina:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	5.631	5.714	5.841
Argentina ..... Tm. Met.	91	43	35
España ..... Tm. Met.	1	—	25
Francia ..... Tm. Met.	7	20	1
Alemania ..... Tm. Met.	3	1	1

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos y países de procedencia	1911	1912	1913
Ferretería:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	20	108	114
Alemania ..... Tm. Met.	24	76	27
España ..... Tm. Met.	6	10	27
Bélgica ..... Tm. Met.	4	10	23
Francia ..... Tm. Met.	7	8	20
Italia ..... Tm. Met.	1	1	4
Hierro y acero:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	574	351	253
Bélgica ..... Tm. Met.	788	423	459
Holanda ..... Tm. Met.	7	133	113
España ..... Tm. Met.	82	47	98
Alemania ..... Tm. Met.	280	214	78
Suecia ..... Tm. Met.	—	13	8
Noruega ..... Tm. Met.	—	1	5
Licores:			
Reino Unido ..... Galones	1.219	3.280	2.105
España ..... Galones	2.162	3.000	3.341
Francia ..... Galones	742	1.713	666
Holanda ..... Galones	66	638	117
Alemania ..... Galones	290	288	109
Maíz:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	4.149	2.021	3.079
Argentina ..... Tm. Met.	1.086	2.591	2.330
Alemania ..... Tm. Met.	36	176	604
Aceite:			
Reino Unido ..... Galones	164	70	4.016
España ..... Galones	113.953	120.678	109.209
Alemania ..... Galones	42	25	688
Italia ..... Galones	4	112	167
Francia ..... Galones	86	274	35
Papel:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	154	97	126
Noruega ..... Tm. Met.	146	330	156
Suecia ..... Tm. Met.	150	223	116
Alemania ..... Tm. Met.	66	109	81
Holanda ..... Tm. Met.	21	89	37
España ..... Tm. Met.	31	49	32
Bélgica ..... Tm. Met.	20	66	27
Petróleo:			
Reino Unido ..... Galones	4.350	5.922	517
Estados Unidos ... Galones	96.000	85.305	59.091
Bélgica ..... Galones	—	—	13.100
España ..... Galones	—	—	5.914

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos y países de procedencia	1911	1912	1913
Arroz:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	404	289	236
España ..... Tm. Met.	144	72	139
Italia ..... Tm. Met.	135	86	80
Bélgica ..... Tm. Met.	—	5	38
Alemania ..... Tm. Met.	8	14	27
Jabón:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	766	684	578
Marruecos ..... Tm. Met.	—	—	2
Azúcar:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	68	228	57
Alemania ..... Tm. Met.	544	490	948
Rusia ..... Tm. Met.	—	—	75
Bélgica ..... Tm. Met.	—	5	5
Cuba ..... Tm. Met.	2	—	4
Tejidos:			
Algodón:			
Reino Unido ... Tm. Met.	315	337	389
España ..... Tm. Met.	263	324	265
Italia ..... Tm. Met.	33	28	37
Alemania ..... Tm. Met.	24	27	32
Bélgica ..... Tm. Met.	4	14	15
Holanda ..... Tm. Met.	10	7	8
Francia ..... Tm. Met.	3	5	5
Lana:			
Reino Unido ... Tm. Met.	22	29	19
España ..... Tm. Met.	8	5	32
Italia ..... Tm. Met.	3	3	3
Francia ..... Tm. Met.	1	1	2
Tabaco:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	152	180	17
Estados Unidos ... Tm. Met.	—	—	209
Paraguay ..... Tm. Met.	—	—	65
Cuba ..... Tm. Met.	14	14	18
México ..... Tm. Met.	—	—	14
Rusia ..... Tm. Met.	—	—	13
Alemania ..... Tm. Met.	73	111	10
Madera:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	92	32	4
Suecia ..... Tm. Met.	5.693	4.115	5.220
Noruega ..... Tm. Met.	3.536	4.150	4.220
Austria-Hungría .. Tm. Met.	—	—	421
Rusia ..... Tm. Met.	—	72	240
España ..... Tm. Met.	285	174	156

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos y países de procedencia		1911	1912	1913
Madera:				
Cuba	Tm. Met.	—	9	62
Holanda	Tm. Met.	32	7	54
Alemania	Tm. Met.	31	30	30
Estados Unidos	Tm. Met.	—	2.464	5
Trigo:				
Reino Unido	Tm. Met.	3.134	1.798	2.014
Alemania	Tm. Met.	—	2.242	3.177
Argentina	Tm. Met.	—	—	93
Vino:				
Reino Unido	Galones	160	1.570	7.308
España	Galones	48.755	132.332	142.853
Italia	Galones	6	2.334	4.250
Alemania	Galones	3	3.740	4.200
Francia	Galones	100	1.306	612
Portugal	Galones	—	—	222

* Islas Canarias.

TOTAL DE IMPORTACIONES DE LOS ARTICULOS PRINCIPALES EN SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1911-1913

Artículos		1911	1912	1913
Cerveza	Galones	126.693	126.542	138.755
Galletas	Tm. Met.	261	309	308
Guisantes, judías	Tm. Met.	309	3.568	2.271
Velas	Tm. Met.	314	289	298
Cemento	Tm. Met.	4.073	5.102	4.714
Carbón	Tm. Met.	1.073.000	1.347.036	1.160.000*
Abonos químicos	Tm. Met.	3.771	5.754	6.713
Harina	Tm. Met.	5.733	5.778	5.903
Ferretería	Tm. Met.	62	222	215
Hierro y acero	Tm. Met.	1.731	1.182	1.014
Licores	Galones	4.479	8.919	6.338
Maíz	Tm. Met.	5.271	4.788	6.022
Aceite+	Galones	114.249	121.159	114.115
Papel	Tm. Met.	588	963	575

* Islas Canarias + Prácticamente sólo de España

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos		1911	1912	1913
Petróleo	Galones	100.350	91.227	75.622
Arroz	Tm. Met.	691	466	520
Jabón	Tm. Met.	766	684	580
Azúcar	Tm. Met.	614	723	1.089
Tejidos:				
Algodón	Tm. Met.	652	742	751
Lana	Tm. Met.	34	38	56
Tabaco	Tm. Met.	230	305	346
Madera	Tm. Met.	9.669	11.053	10.392
Trigo	Tm. Met.	3.134	4.040	5.284
Vino	Galones	49.024	141.282	159.445

CUADRO 3.—CUADRO DE PLATANOS, TOMATES Y PAPAS EXPORTADOS DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE LOS AÑOS 1910-1913

Artículos	1910	1911	1912	1913
Plátanos (Cajas)	2.700.352	2.648.378	2.723.455	3.488.451
Tomates (Bultos)	1.013.806	996.047	1.166.136	1.270.592
Papas (Cajas)	384.703	506.032	252.737	251.598

EMBARQUES DURANTE EL AÑO 1913

PLATANOS

	Cajas	Cajas
Al Reino Unido:		
De Tenerife	1.036.929	
De Las Palmas	959.976	
		1.996.905
A Alemania, de ambas islas	775.797	
A Francia, de ambas islas	612.533	
A Italia, de ambas islas	65.868	
A España, de ambas islas	28.107	
A otros países, de ambas islas	9.241	
		1.491.546
Total		3.488.451

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

TOMATES

	Bultos	Bultos
Al Reino Unido:		
De Tenerife	659.656	
De Las Palmas	394.997	
		1.054.653
A Alemania, de ambas islas	175.550	
A Francia, de ambas islas	9.755	
A Italia, de ambas islas	2.859	
A España, de ambas islas	26.065	
A otros países, de ambas islas	1.710	
		215.939
Total		1.270.592

PAPAS

	Cajas	Cajas
Al Reino Unido:		
De Tenerife	117.917	
De Las Palmas	120.900	
		238.817
A Alemania, de ambas islas	12.603	
A Francia, de ambas islas	138	
A otros países, de ambas islas	40	
		12.781
Total		251.598

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 4.—CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO DE TODAS NACIONALIDADES CON ENTRADAS Y SALIDAS EN COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE EL AÑO 1913

(a) VAPORES

ENTRADOS

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británica	220	466.085	892	2.734.738	1.112	3.200.823
Española	60	120.000	21	83.140	81	203.140
Alemana	54	85.600	373	1.162.177	427	1.247.777
Francesa	20	35.000	176	357.000	196	392.000
Noruega	58	46.400	100	83.014	158	129.414
Italiana	—	—	39	109.210	39	109.210
Sueca	—	—	43	80.700	43	80.700
Danesa	—	—	17	20.400	17	20.400
Holandesa	—	—	9	16.200	9	16.200
Griega	—	—	6	12.800	6	12.800
Belga	—	—	8	14.000	8	14.000
Rusa	—	—	3	4.160	3	4.160
Austro-húngara ..	—	—	3	5.100	3	5.100
Argentina	—	—	2	3.810	2	3.810
Brasileña	—	—	2	1.210	2	1.210
Portuguesa	—	—	1	3.030	1	3.030
Uruguaya			2	3.703	2	3.703
Siamesa	—	—	1	1.760	1	1.760
Total	412	753.085	1.698	4.696.152	2.110	5.449.237

DESPACHADOS

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británica	269	865.603	843	2.335.220	1.112	3.200.823
Española	26	52.000	55	151.140	81	203.140
Alemana	58	72.900	369	1.174.877	427	1.247.777
Francesa	36	68.400	160	323.600	196	392.000
Noruega	90	72.000	68	57.414	158	129.414
Italiana	10	32.000	29	77.210	39	109.210
Sueca	—	—	43	80.700	43	80.700

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Danesa	—	—	17	20.400	17	20.400
Holandesa	—	—	9	16.200	9	16.200
Griega	—	—	6	12.800	6	12.800
Belga	—	—	8	14.000	8	14.000
Rusa	—	—	3	4.160	3	4.160
Austro-húngara ..	—	—	3	5.100	3	5.100
Argentina	—	—	2	3.810	2	3.810
Brasileña	—	—	2	1.210	2	1.210
Portuguesa	—	—	1	3.030	1	3.030
Uruguaya	—	—	2	3.703	2	3.703
Siamesa	—	—	1	1.760	1	1.760
Total	489	1.162.903	1.621	4.286.334	2.110	5.449.237

(b) VELEROS

ENTRADOS (CON CARGA) y DEPACHADOS (EN LASTRE)

	Buques	Toneladas
Británica	1	723
Española	5	3.300
Noruega	3	2.631
Estados Unidos	1	1.516
Francesa	5	273
Total	15	8.443

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO BRITANICO CON ENTRADAS Y SALIDAS EN COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE EL AÑO 1913

(a) VAPORES

ENTRADOS

Procedentes de	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Reino Unido ...	201	434.040	296	932.091	497	1.366.131
Argentina	—	—	265	673.643	265	673.643
Colonia del Cabo .	—	—	98	345.187	98	345.187
Africa Occd. ...	—	—	82	192.963	82	192.963
Nueva Zelanda .	—	—	50	282.495	50	282.495
Alemania	19	32.045	10	16.802	29	48.847
Australia	—	—	26	130.366	26	130.366
Bélgica	—	—	25	59.688	25	59.688
Brasil	—	—	17	40.296	17	40.296
Uruguay	—	—	13	35.425	13	35.425
Chile	—	—	9	23.000	9	23.000
Francia	—	—	1	2.782	1	2.782
Total	220	466.085	892	2.734.738	1.112	3.200.823

DESPACHADOS

Con destino a	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Reino Unido	260	849.816	275	705.089	535	1.554.905
Africa Occd.	—	—	122	274.640	122	274.640
Argentina	—	—	110	268.718	110	268.718
Colonia del Cabo .	—	—	101	468.390	101	468.390
Bélgica	—	—	44	116.123	441	116.123
Estados Unidos ..	—	—	33	71.094	33	71.094
Francia	—	—	31	76.496	31	76.496
Alemania	9	15.787	19	42.608	28	58.395
Holanda	—	—	24	59.086	24	59.086
Italia	—	—	19	46.391	19	46.391
Uruguay	—	—	13	31.926	13	31.926
Brasil	—	—	12	32.412	12	32.412
España	—	—	11	23.328	11	23.328
Australia	—	—	8	49.411	8	49.411

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Con destino a	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Nueva Zelanda ..	—	—	8	37.594	8	37.594
Portugal	—	—	7	15.244	7	15.244
Chile	—	—	6	16.670	6	16.670
Total	269	865.603	843	2.335.220	1.112	3.200.823

(b) VELEROS

ENTRADOS (CON CARGA) y DESPACHADAS (EN LASTRE)

	Buques	Toneladas
Procedentes de y con destino a:		
Estados Unidos	1	723

LA OROTAVA

El vicecónsul Reid presenta el siguiente informe:

El comercio en el distrito de La Orotava ha ido bastante bien durante 1913.

Con diferencia, la actividad principal sigue siendo el cultivo del plátano, cuyos precios han vuelto a subir debido a la ampliación de los mercados, por lo que siguen aumentando las superficies destinadas a su cultivo; prácticamente toda extensión de terreno de regadío hasta una altitud de 2.000 pies sobre el nivel del mar ya está dedicada a plataneras, y si no, lo será próximamente.

También se han exportado pequeñas cantidades de tomates y papas. La artesanía de calados ha disminuido aún más y es ahora poco importante.

Del puerto ha salido una pequeña cantidad de piedra pómez y también semillas de cebolla; pero de estas últimas cada año se cultiva menos en la zona.

Las principales importaciones directas siguen siendo las de materiales para empaquetado, productos químicos para fertilizantes, granos, ha-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

rina y otras provisiones, jabón, cemento; en menores cantidades se ha importado tuberías de hierro, madera, carburos, azúcar, petróleo y pinturas.

El sulfato de potasio, cuya mayor parte procedía antes de Liverpool, viene ahora de Alemania. Los superfosfatos se importan ahora de otros países y no del Reino Unido. Una parte importante del cemento procede de Bélgica y el azúcar viene sobre todo de Hamburgo. La madera para las cajas de plátanos es sueca y la paja de empaquetado viene de Francia y Portugal.

Se ha podido aumentar la superficie de plataneras porque ha aumentado el agua disponible para riego. El precio de la tierra en general ha seguido subiendo, y los últimos precios de las plantaciones de plátanos han estado sobre las 1.100 libras la fanegada de aproximadamente 1 acre y cuarto.

A pesar del aumento de la riqueza, el dinero ha escaseado y el comercio de la zona no se ha beneficiado tanto como era de esperar por el aumento de la prosperidad, que se ha limitado casi totalmente a los propietarios y arrendatarios de tierras, quienes destinan todo el dinero a incrementar el desarrollo de sus terrenos. Las demás clases han padecido, el gran aumento del coste de la vida debido en parte a que la vecindad se ha quedado desprovistas de las cosechas de alimentos corrientes, como papas del país, maíz, higos y otras frutas.

Las principales exportaciones de frutas desde este puerto el año pasado han sido las siguientes:

Plátanos (Cajas)	862.555
Tomates (Bultos)	11.348
Papas (Cajas)	10.182

Durante 1913 entraron a puerto 149 buques oceánicos, con un tonelaje total de 174.795 toneladas.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

LAS PALMAS Y PUERTO DE LA LUZ

El cónsul Swanston presenta el siguiente informe:

INTRODUCCION

El comercio y las industrias de la isla de Gran Canaria durante 1913 han mejorado mucho respecto a los últimos años. Las exportaciones de frutas han experimentado un aumento considerable y, como los precios alcanzados han sido muy remunerativos, mucho más que en 1912, los propietarios y la población de las zonas agrícolas han disfrutado de la mayor prosperidad.

También ha aumentado el tráfico marítimo en el Puerto de Las Palmas en aproximadamente 1.000.000 toneladas desde 1912, por lo que podemos decir que el comercio de la isla vive una situación sumamente satisfactoria.

IMPORTACIONES

Carbón.—La cantidad total que se suministró en 1913 a los vapores fue de 810.000 toneladas. Los precios contratados fueron de 1 libra 12 chelines por tonelada para el carbón galés, y 1 libra 9 chelines para el carbón del norte del país. Los fletes fueron por término medio de 8 chelines 6 peniques la tonelada. De las 810.000 toneladas suministradas, 411.550 fueron de carbón galés y el resto de la región norte de Inglaterra.

Actualmente hay seis empresas británicas en Las Palmas y una alemana; esta última suministró 125.860 toneladas del total vendido, todo de origen galés.

Como no hay estadísticas oficiales, tan sólo podemos hacer algunos comentarios generales acerca del limitado comercio de importación, del que el Reino Unido sigue manteniendo la cuota principal de la mayoría de los artículos, tales como cemento, productos químicos para la fabricación de abonos artificiales, tejidos, maquinaria, hierro y acero, jabón y velas, harina y galletas.

La ferretería, las vajillas y cuberterías se importaron de Alemania en grandes cantidades, pero la mayor parte de los artículos de mejor calidad procedían del Reino Unido. El carpintero canario, fabricante de armarios y artesano, invariablemente prefiere herramientas de fabricación inglesa.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Por toda la isla, incluso en los establecimientos más pequeños, en las tiendas de ultramarinos y en los almacenes de alimentos hay profusión de artículos británicos así como de sus reclamos publicitarios, pero al ser los consumidores de lo más ahorrativos, y vivir muy frugalmente, los artículos que tienen mayor demanda son invariablemente los más baratos, así que lo que prima aquí es el precio y no la calidad.

La dieta ordinaria de la mayor parte de la gente consiste en pescado salado, *gofio* (maíz tostado y molido), *potage* (sopa de verduras con un poco de tocino) y los plátanos.

EXPORTACIONES

Plátanos.—El número de cajas embarcadas ha experimentado un aumento frente a 1912. Parece que el uso excesivo de abonos artificiales afecta menos a la calidad de este fruto que a la de los tomates. Los agricultores recibieron precios muy altos durante todo el año. Se siguen haciendo experimentos para reducir los costes del empaquetado.

Tomates.—Hablando en términos generales la calidad del fruto en primavera dejó mucho que desear pues no se logró combatir la plaga que ataca al tallo del fruto.

En otoño mejoró la calidad y desde que se acabó la cosecha británica los exportadores consiguieron buenos precios. Debido al suave otoño en el Reino Unido, hubo tomates británicos en el mercado hasta finales de noviembre.

Papas.—La plaga causó daños a estas cosechas durante toda la temporada, y en muchos lugares la producción estuvo muy por debajo de la media.

Es difícil precisar si la enfermedad pudo haber sido causada por las papas de semilla. Muchos agricultores así lo creen, por ello parece aconsejable que experimenten con varios tipos de simiente procedente de diversos distritos menos propensos a estas plagas.

El Cuadro 1 incluye los datos de la fruta que se ha embarcado durante el año. Los valores aproximados de la empaquetada f.o.b. aquí fueron los siguientes:

	£
Plátanos	895.034
Tomates	220.950
Papas	39.300
Total	1.155.284

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

TRAFICO MARITIMO

El cuadro 2 incluye todo el tráfico marítimo que entró en Las Palmas durante 1913, y el 3 corresponde al tráfico británico.

GENERAL

Una empresa británica ha empezado importantes obras para el abasto tan necesario de agua para Las Palmas y el Puerto de La Luz. El agua se va a traer en tuberías de hierro y acero desde unos manantiales situados en las montañas por encima de San Mateo en la región central de la isla y desde una altura de 3.500 pies sobre el nivel del mar.

Sobre Las Palmas se está construyendo una gran presa que podrá suministrar a la ciudad y al puerto; además se piensa construir una central eléctrica, pero no es probable que se terminen las obras antes de 1915.

VISITANTES

Es de lamentar que no se pueda hacer algo para hacer la isla más atractiva a los visitantes. Hace sólo unos años hubo muchos turistas que pasaron aquí la mayor parte del invierno al sol; sin embargo, los hoteles ahora rara vez están llenos, y en todo caso, por un período muy corto. Ahora la mayor parte de los que nos visitan son turistas que sólo se quedan una semana o 10 días, y se vuelven en el siguiente vapor de la línea con la que han viajado.

La falta de diversiones y el mal estado de las carreteras, especialmente la que va del Puerto a Las Palmas, son algunas de las causas de este estado de cosas.

CUADRO 1.—TOTAL DE EMBARQUES DE FRUTA DESDE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE EL AÑO 1913

Destino	Plátanos Cajas	Tomates Bultos de 4 cajas	Papas Cajas
Londres	309.669	164.976	39.400
Liverpool	447.862	229.021	80.100
Hamburgo	630.800	130.130	10.100

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Destino	Plátanos Cajas	Tomates Bultos de 4 cajas	Papas Cajas
Dunquerque	169.121	1.400	—
Marsella	123.015	3.200	—
Génova, Nápoles, Trieste	57.306	3.050	—
El Havre	25.500	100	—
Cádiz, Barcelona	20.550	18.400	—
Varios	11.500	1.850	1.400
Total	1.795.323	552.127	131.000

CUADRO 2.—CUADRO DEL TRAFICO DE TODAS LAS NACIONALIDADES ENTRADO Y DESPACHADO EN COMERCIO EN EL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE EL AÑO 1913

(a) VAPORES

ENTRADOS Y DESPACHADOS

	Buques	
Británico*	2.592	
Argentino	4	
Austro-húngaro	87	
Belga	54	
Brasileño	6	
Chileno	4	
Danés	48	
Holandés	84	
Francés	109	
Alemán	650	16.083.650
Griego	35	
Italiano	103	
Mejicano	1	
Noruego	215	
Portugués	2	
Ruso	11	
Español*	932	
Sueco	32	
Uruguayo	5	
Total	4.974	16.083.650
Total 1912	4.888	15.082.897

* Incluido el comercio de cabotaje.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

(b) VELEROS

ENTRADOS Y DESPACHADOS

	Buques	Toneladas
Británico	3	
Estados Unidos	13	
Danés	1	101.184
Francés +	23	
Noruego	5	
Español	1.696	
Total	1.741	101.184
Total 1912	1.660	88.051

+ Incluido el comercio costero.

CUADRO 3.—CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO BRITANICO CON ENTRADAS Y SALIDAS EN COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE EL AÑO 1913

(a) VAPORES

ENTRADOS

Procedencia	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Reino Unido	206	313.955	724	1.577.414	930	1.891.369
Argentina	17	43.240	877	1.874.346	894	1.917.586
Costa Occ. Africa	16	22.680	167	329.104	183	351.784
Australia	—	—	79	283.273	79	283.273
Chile	—	—	88	255.200	88	255.200
España	—	—	53	72.700	53	72.700
Alemania	6	9.776	50	93.486	56	103.262
Brasil	—	—	49	88.679	49	88.679
Perú	—	—	40	141.306	40	141.306
Colonia del Cabo	—	—	37	127.345	37	127.345
Bélgica	—	—	31	78.282	31	78.282
Estados Unidos	—	—	29	69.613	29	69.613
Bahía Delagoa	—	—	25	61,744	25	61.744
Portugal	—	—	18	23.724	18	23.724
Uruguay	—	—	7	19.388	7	19.388
Suecia	—	—	7	14.203	7	14.203
Francia	—	—	5	10.161	5	10.161
Nueva Zelanda	—	—	4	16.233	4	16.233

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Procedencia	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Isla Mauricio	—	—	3	9.879	3	9.879
Holanda	—	—	1	2.553	1	2.553
Italia	—	—	1	1.081	1	1.081
Total	245	389.651	2.295	5.149.714	2.540	5.539.365

DESPACHADOS

Destino	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Reino Unido	298	646.385	708	1.430.034	1.006	2.076.419
Argentina	—	—	372	745.760	372	745.760
Costa Occ. Africa .	124	293.702	53	115.441	177	409.143
Bélgica	—	—	112	221.094	112	221.094
Alemania	18	43.986	93	189.465	111	233.451
Brasil	—	—	107	282.916	107	282.916
Holanda	—	—	95	186.097	95	186.097
Francia	—	—	82	179.508	82	179.508
España	—	—	82	139.986	82	139.986
Colonia del Cabo .	—	—	76	231.846	76	231.846
Australia	—	—	73	245.422	73	245.422
Estados Unidos ..	—	—	56	123.144	56	123.144
Bahía Delagoa ...	—	—	40	92.840	40	92.840
Perú	—	—	38	100.218	38	100.218
Italia	—	—	36	68.931	36	68.931
Uruguay	—	—	28	60.276	28	60.276
Chile	—	—	26	76.543	26	76.543
Portugal	—	—	9	20.236	9	20.236
Nueva Zelanda ...	—	—	3	15.447	3	15.447
Isla Mauricio	—	—	3	11.010	3	11.010
Austria-Hungría .	—	—	2	4.254	2	4.254
Dinamarca	—	—	2	6.707	2	6.707
Suecia	—	—	2	4.361	2	4.361
Islas Célebes	—	—	1	2.441	1	2.441
Cuba	—	—	1	1.315	1	1.315
Total	440	984.073	2.100	4.555.292	2.540	5.539.365

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

(b) VELEROS

ENTRADOS

Procedencia	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Tonelaje neto	Núm. de buques	Tonelaje neto	Núm. de buques	Tonelaje neto
Reino Unido	—	—	1	27	1	37
Canadá	1	535	—	—	1	535
Estados Unidos .	1	295	—	—	1	295
Total	2	830	1	27	3	857

DESPACHADOS (EN LASTRE)

Con destino a:	Núm. de buques	Tonelaje neto
Estados Unidos	2	830
Portugal	1	27
Total	3	857

LA PALMA

El vicecónsul Fyfe Millar presenta el siguiente informe:

El año pasado la isla ha disfrutado de una situación económica netamente favorable, y no se ha sabido de ninguna quiebra.

Las importaciones de granos, harina, velas, jabón, abonos artificiales, cemento y artículos de algodón del Reino Unido no han mostrado ningún síntoma de descenso, aunque no se publican estadísticas ni se dispone de datos que permitan elaborar un comentario detallado.

El comercio es dinámico, el trabajo abundante y quien quiera trabajar encuentra empleo con seguridad. Esta observación se aplica por igual a los dos sexos. El grueso de la población femenina está permanentemente empleado en el bordado, una industria sumamente bien remunerada. Los tejidos de lino que se utilizan proceden casi exclusivamente del norte de Irlanda. Una pequeña parte viene de Hamburgo. La mayor parte del trabajo terminado se exporta a Nueva York y Toronto y una pequeña parte a Hamburgo.

La cosecha de almendras de este año ha sido una de las mejores de que se tenga noticia, y además los precios han subido de 110 pesetas el quintal (precio al que se vendió la cosecha en 1912) a 140 pesetas, y algu-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

nos lotes a 150 pesetas las 100 libras. Los almendros no se plantan, ni se cultivan, ni se riegan. Donde cae una almendra, si nadie la ve, ahí puede surgir un árbol, pero no se les presta ningún tipo de atención salvo para la recolección del fruto cada otoño. Estos árboles jamás se podan ni se les presta ningún cuidado, y sin embargo constituyen la posesión más valiosa de la isla (a excepción de los plátanos) y crecen donde ninguna otra planta podría vivir. Toda la fruta va al mercado de Londres.

El cultivo y la exportación de plátanos aumenta continuamente. Esta fruta rindió bien al agricultor cuando hace dos o tres año alcanzó aquí las 3, 3'50 y 4 pesetas el racimo. Sus gastos de cultivo siguen siendo actualmente los mismos pero se consigue sin dificultad de 4 a 9 pesetas por el mismo artículo exactamente. Hay establecidas aquí empresas británicas y francesas que arriendan terrenos y cultivan para sí y compran además toda la fruta que producen los otros agricultores, pero la demanda es muy superior a la oferta. Se están construyendo sistemas de distribución de agua que, cuando se concluyan, harán cultivables grandes franjas de tierra fértil instalando los sistemas de riego y plantando plátanos donde hasta ahora se producían cosechas precarias de cebada o trigo durante el invierno y principios de primavera. Los terrenos para cultivo de plátanos pueden alquilarse a un precio de 40 a 60 libras por acre y año, una cifra mucho más baja de la que se paga en las islas vecinas del Archipiélago, donde se dispone de comunicación diaria con los mercados europeos, una ventaja que no tiene La Palma.

Las obras del puerto progresaron satisfactoriamente hasta fin de año en que se suspendieron (debido a la muerte del contratista), pero la parte que se ha concluido ya sirve para que los vapores descarguen y carguen, aunque no con comodidad por la ausencia de postes de amarre y de anillas a los que atar las cuerdas.

Durante 1913 el número de buques entrados a puerto fue el siguiente:

	Buques	Tonelaje neto
Españoles	406	248.599
Franceses	13	45.642
Alemanes	14	40.060
Británicos	15	11.203
Italianos	2	1.402
Total	450	346.906

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003



Bancales de plataneras.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME SOBRE EL COMERCIO DE LAS ISLAS CANARIAS DURANTE EL AÑO 1914

SUMARIO

Introducción.—Cambio.—Emigración.—Suministro de agua.—Obras Públicas.—Carbón y operaciones de suministros.—Fletes.—Importaciones.—Exportaciones: Plátanos. Tomates. Papas.—Tráfico marítimo.—Visitantes.—Cuadros: Cuadro de importaciones. Cuadro de exportaciones. Cuadro del tráfico marítimo.—Informe sobre el comercio de La Orotava, Tenerife.—Informe sobre el comercio de La Palma.—Informe sobre el comercio de Las Palmas y Puerto de La Luz.

CAMBIO

	Pesetas
Máximo	26,92
Mínimo	24,78
Media	26,18

PESOS Y MEDIDAS

1 tonelada	2.204 Libras
1 kilo	2,20462 Libras
1 litro	1,76 Pintas

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

POBLACION (según el último censo)

Tenerife	183.884
Gran Canaria	164.140
La Palma	49.464
Lanzarote	20.723
Gomera	15.358
Fuerteventura	12.963
Hierro	6.508

Los residentes británicos suman aproximadamente 600 (incluidos unos 100 sujetos británico-hindúes).

Principales productos agrícolas.—Plátanos, tomates, papas y cebollas.

Puertos principales.—Santa Cruz (Tenerife), Las Palmas (Gran Canaria).

Idioma.—Español.

INTRODUCCION

Al presentar un informe del comercio de estas islas, se hace invariablemente necesario declarar que no se puede disponer de ningún tipo de estadísticas oficiales de las importaciones y las exportaciones. En relación con las primeras, los únicos datos de que se dispone son los recopilados a partir de los manifiestos de embarque, que las autoridades locales ponen amablemente a disposición de este Consulado; sin embargo se hace necesario disponer de la continua presencia de un empleado en la aduana para que estudie y extraiga la información aprovechable de estos documentos. Por lo que respecta a exportaciones de frutas y verduras, las principales empresas británicas mantienen registros veraces que todos los años facilitan gustosamente a este Consulado. No se pueden obtener bajo ningún concepto datos oficiales de importaciones y exportaciones.

El comercio general de estas islas durante los primeros seis meses del año que nos ocupa empezó con las mejores esperanzas de más negocio y prosperidad frente al año anterior. Tanto las importaciones como las exportaciones que se efectuaron durante el período mencionado estuvieron por encima del promedio, siendo estas últimas especialmente alentadoras por la demanda continuamente creciente de plátanos para los mercados alemanes, franceses e italianos.

Sin embargo, estas perspectivas de prosperidad tropezaron con el golpe

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

repentino del estallido de la guerra en Europa, y seguramente en el mundo neutral hubo pocos puertos tan afectados por ésta como estas islas. De repente cesaron las visitas de los numerosos vapores que constante y regularmente utilizaban estos puertos de escala, altamente accesibles e importantes, para proveerse de carbón y provisiones, y en busca de flete para el viaje de regreso; ello dio lugar a la paralización total del comercio de la fruta y del abastecimiento de carbón, actividades de las que prácticamente depende la prosperidad y la vida del Archipiélago. Los exportadores no tenían medios para embarcar las cargas de fruta perecedera que ya tenían en las manos preparada para la exportación, y además se vieron obligados a cancelar sus contratos con los agricultores para la entrega de fruta. El precio local de ésta cayó hasta el extremo de que se compraba el racimo de plátanos a 1 peseta (10 peniques).

Se interrumpió la demanda habitual y constante de mano de obra en el puerto y en las zonas agrícolas, y el desempleo se convirtió en un grave problema. El precio de la comida subió considerablemente y en conjunto la situación general de las islas dio motivos de alarma. Sin embargo, las autoridades del Gobierno vinieron al rescate y tomaron las medidas adecuadas para impedir que se cobraran precios abusivos y exorbitantes por los artículos de alimentación y en parte pusieron medios para el alivio de las privaciones más urgentes y, en la medida de lo posible, buscaron trabajo para los desempleados. Las demandas más perentorias de grano se aliviaron afortunadamente mediante la venta local de varias cargas de maíz que venían a bordo de unos vapores alemanes que se habían refugiado en los puertos de Santa Cruz y Las Palmas.

La situación general ha mejorado algo en los primeros meses de 1915. Gradual pero lentamente los vapores vuelven a hacer escalas, reanudándose las exportaciones de fruta y verduras y se han recibido víveres procedentes del Reino Unido, pero todavía las perspectivas generales de futuro causan mucha preocupación e inquietud, y todas las clases sociales rezan para que terminen las hostilidades, el único remedio seguro para que se restaure la prosperidad en estas islas, que dependen casi exclusivamente de la comunicación regular y estable que establecen por medio de los vapores con Europa y Sudamérica, Africa del Sur, del Este y del Oeste, Australia y Nueva Zelanda.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CAMBIO (LONDRES Y MADRID)

TIPO MEDIO DE LA LIBRA EN 1914 FRENTE A 1913

	Pesetas
1913	
Primera mitad	27,10
Segunda mitad	27,16
Todo el año	27,13
Más alto (20 de junio)	27,42
Más bajo (24 de diciembre)	26,76
1914	
Primera mitad	26,64
Segunda mitad	25,73
Todo el año	26,18
Más alto (21 de enero)	26,92
Más bajo (11 de septiembre)	24,78

Al declararse la guerra, el cambio que estaba sobre las 26 pesetas cayó inmediatamente a 25 pesetas 50 céntimos y 25 pesetas 15 céntimos; durante muchas semanas en Madrid no hubo cotización y en el Reino Unido ni se compraba ni se vendía papel moneda. Esta situación se mantuvo durante el mes de agosto y parte de septiembre, y los tipos se sostuvieron a la par y a 25 pesetas 15 céntimos, pero hacia final de septiembre empezaron a subir regularmente y el aumento se mantuvo hasta diciembre en que el cambio volvió a bajar regularmente. Al mismo tiempo surgió en España, y sigue todavía, una fuerte demanda de moneda de oro que se cotizaba muy por encima de los tipos publicados oficialmente (que se entienden referidos a papel), de donde cabría deducir que, aunque en tiempos normales los tipos del papel y el oro son más o menos iguales, durante la guerra éste se ha cotizado mucho más alto, y se vende libremente a tipos muy superiores a los de la cotización oficial en Madrid. A este respecto, el oficial el 25 de marzo de 1915 era 24 pesetas 23 céntimos mientras que el tipo del oro que aplicaban los corredores en Madrid era de 25 pesetas 75 céntimos, y parece ser que el oro nunca está por debajo de un mínimo de 25 pesetas 50 céntimos, sea cual fuere el tipo de cambio oficial.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

EMIGRACION

En 1914 salió de las islas el número habitual de emigrantes (unos 4.500), los dos tercios con destino a Cuba, y el tercio restante se distribuyó entre Argentina, Venezuela, Méjico y Uruguay, en el orden referido.

AGUA

Se ha adelantado muy poco en el importante proyecto de traer grandes cantidades de agua de Roque Negro y Catalanes a Santa Cruz para el suministro de la ciudad y también para riego a que hicimos referencia en los informes de 1912 y 1913. Desde el derrumbamiento de las galerías y las correspondientes excavaciones (en octubre de 1912), se interrumpieron las operaciones de perforación, se recomenzó el trabajo, pero pronto volvió a suspenderse, pues empezaron a observarse señales de un nuevo derrumbamiento. Hasta el momento, el Ayuntamiento y sus asesores técnicos no han acordado un plan que permitiera reanudar los trabajos. Por otra parte, se ha comenzado la construcción del acueducto para el transporte de agua a Santa Cruz, pero las obras avanzan lentamente.

Se espera que cuando hayan finalizado las que se llevan acabo en las galerías de Roque Negro y Catalanes se pueda disponer de un gran suministro de agua, pero precisamente estas expectativas han inducido a unas cuantas empresas privadas a iniciar perforaciones por su cuenta en los alrededores y puede que estas empresas reduzcan el caudal de agua que el Ayuntamiento espera obtener.

En julio de 1914 se hizo el esfuerzo de sacar 2.000.000 (a cuenta del empréstito propuesto de 5.000.000 a 97 y un interés del 6 por 100), pero sólo se suscribieron 1.300.000 pesetas, que en parte se están aplicando a la construcción del acueducto anteriormente mencionado.

OBRAS PUBLICAS

Las obras del muelle de Santa Cruz avanzan con regularidad y ya pueden atracar grandes vapores para desestibar y estibar carga. Puede que sean interesantes los siguientes datos respecto a este particular:

Longitud del muelle, 2.691 pies; anchura media del muelle, 70 pies;

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

profundidad del agua a lo largo con marea baja en la parte destinada a vapores, de 14 a 27 pies; y subida y bajada de marea, de 8 a 5 pies. Hay cuatro grúas capaces de levantar de 3 a 50 toneladas, buen anclaje (10 o más brazas de agua en la entrada y en el puerto), y se dispone de boyas de amarre para los vapores.

CARBON Y OPERACIONES DE SUMINISTRO

El carbón, prácticamente todo de procedencia británica, que se ha suministrado a los vapores en Tenerife y Las Palmas para los pañoles durante los últimos cinco años ha sido el siguiente:

	Toneladas
1910	1.052.643
1911	1.073.000
1912	1.347.036
1913	1.160.000
1914	706.565*
Del cual:	
A Tenerife	227.711
A Las Palmas	478.854

* Unas 422.577 Tm. de carbón galés y unas 283.988 Tm. de carbón de Durham.

Los depósitos carboneros británicos suministraron 636.478 toneladas de la cantidad total, y las restantes 70.087, de carbón británico, fue la parte que correspondió a los depósitos alemanes de Tenerife y Las Palmas, que fue suministrada en su mayoría a barcos germanos. En el informe del año pasado nos referíamos al enorme comercio de suministro de carbón que se empezó a desarrollar en las islas por los bajos precios a consecuencia del conflicto entre los depósitos, y expresábamos la esperanza de que, aunque se había vuelto a precios razonables, se mantuviera una gran parte del negocio fuera cual fuese el que rigiera en el mercado. Puede afirmarse que hasta el comienzo de la guerra esta esperanza se realizó, pues los suministros durante los primeros seis meses de 1914 se elevaron a 493.769 toneladas, mientras que en 1909 (el año previo al conflicto anteriormente mencionado) el total de los doce meses fue de sólo 484.000 toneladas. El estallido bélico paralizó temporalmente el negocio y los suministros a vapores disminuyeron en más del 50 por 100.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Aparte de la contracción de la demanda causada por la desaparición súbita de la marina mercante alemana, las islas quedaron especialmente afectadas por el trastorno del comercio, debido a que los propietarios británicos de buques creyeron más adecuado cambiar sus rutas habituales y muchos vapores, que en circunstancias normales hubieran entrado en Canarias por suministros, llenaban sus pañoles en el Reino Unido, Sudamérica, o en otros puertos de partida y evitaban pasar por las islas. Sin embargo, lentamente se vuelven a establecer las condiciones habituales, ahora que ya casi no hay barcos de guerra enemigos en el mar.

El estado en que se encuentran los mercados del carbón y de los fletes en el Reino Unido es tal que no se pueden acordar precios fijos en las islas y de momento se han suspendido todos los negocios con contrato.

Durante algún tiempo después del comienzo de la guerra, los propietarios de los depósitos siguieron suministrando a sus clientes habituales a los precios contratados hasta que se agotaron las existencias, y desde entonces los precios que han imperado son los siguientes:

	Precio por Tm.				
	Galés		Durham		
	£	ch.	£	ch.	pen.
Noviembre	1	13	1	9	6
Diciembre	1	15	1	11	6
Enero	1	18	1	14	6
Febrero	2	10	2	6	6

Sin embargo, se teme que se produzca una nueva subida, pues el precio de Cardiff ha aumentado.

Hasta el cierre de 1914, llegaron a las islas dos vapores noruegos sin consignar, con cargas de carbón de Pocahontas. Después de permanecer en puerto durante algún tiempo, se desembarcó la carga y los depósitos británicos compraron la mayor parte.

FLETES

Desde que estalló la guerra, los fletes de carbón a las islas han oscilado de 7 chelines a 1 libra 8 chelines la tonelada; ahora están a 1 libra 2 chelines 6 peniques por tonelada el de Cardiff y a 1 libra 4 chelines 6 peniques por tonelada el de Tyne.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

IMPORTACIONES

El Cuadro 1 incluye las importaciones a Tenerife, recopiladas —como hemos dicho antes— a partir de los manifiestos de embarque, siendo las cifras sólo aproximadas. Los artículos únicamente requieren breves comentarios. Hubo disminución de casi todos los artículos, a excepción del arroz, azúcar, jabón, petróleo, licor y vino; y sin embargo, no se produjo ningún aumento especial salvo en el petróleo, y ello porque la *American Vacuum Oil Company* ha establecido recientemente depósitos en Santa Cruz y hay grandes stocks disponibles, no sólo para consumo local, sino también para embarques a puertos del Africa Occidental. Hubo un descenso notable de las importaciones de cerveza, siendo Alemania quien habitualmente suministró el grueso de ésta.

EXPORTACIONES

El Cuadro 2 recoge la cantidad de plátanos, tomates y papas que se exportaron en 1913, junto con las estadísticas de los envíos a los distintos países.

Plátanos.—De entre todos los negocios afectados por la guerra, pocos han sentido los efectos tan intensamente como el comercio de la fruta. La industria del plátano canario se ha resentido gravemente del cierre total de los mercados alemanes y por los bajos precios que se pagan en el Reino Unido, donde se ha enviado toda la fruta que se ha podido. Las excesivas cantidades exportadas han dado lugar a precios reducidos, y al mal estado del comercio se le sumó la situación económica general, dificultades de cambio y escasez de vapores apropiados.

Sin embargo, sólo se registró un ligero descenso de los embarques totales de plátanos frente a los del año anterior, pues se enviaron 3.335.649 cajas frente a las 3.448.451 de 1913. No obstante el descenso del número total de cajas exportadas, los envíos al Reino Unido supusieron un aumento considerable respecto al año anterior. El comercio fue bueno durante la primera parte del año que nos ocupa, pero debido a la abundancia de fruta colocada en los mercados nacionales hubo un colapso de los precios a principios de verano y una gran cantidad de los embarques de septiembre y octubre llegaron en malas condiciones, y en conjunto las pérdidas de los exportadores fueron considerables.

Los precios actuales en los mercados nacionales han mejorado mucho, pero las perspectivas de futuro están tan estrechamente relaciona-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

das con la guerra que resulta imposible hacer cualquier tipo de predicción útil. Si la guerra no termina dentro de pocos meses, las plantaciones van a sufrir daños duraderos, pues los agricultores, al no poder colocar su fruta, incluso a los bajos precios actuales, están empezando a descuidar sus fincas, y este abandono, de perdurar más tiempo, va a necesitar muchos años de cuidadosa dedicación al cultivo para superarlo.

Aunque las islas han disfrutado de varios años de prosperidad, existe la costumbre de emplear todo el dinero posible en preparar más tierra para el cultivo, y ello ha dejado a los agricultores sin un dinero que les permita hacer frente a los gastos durante un período de dificultades comerciales.

Debido a su naturaleza, el plátano es un producto que puede aprovechar en seguida cualquier mejoría en las condiciones del mercado, pues da fruto continuamente.

Tomates.—La temporada fue buena en general, e imperaron precios más altos. Las cosechas no fueron tan abundantes como en 1913 y la disminución se debe a que los agricultores, si pueden, transforman los terrenos donde antes cultivaban tomates en plantaciones de plátanos, por los precios más altos que se obtienen por esta última fruta, aparte de que la platanera requiere menos mano de obra que el tomate.

Papas.—La disminución notable que ha experimentado este comercio durante los últimos años volvió a acentuarse en 1914; los precios fueron bajos y el negocio se trabajó con dificultad. A pesar de ello hubo un aumento de los envíos respecto a 1913.

TRAFICO MARITIMO

En el Cuadro 3 se incluyen estadillos del tráfico marítimo en Santa Cruz de Tenerife en 1914. El número total de vapores entrados durante el año fue de 1.570 frente a los 2.110 de 1913, lo que indica un descenso de 540 buques.

El tráfico británico descendió de un total de 1.112 vapores en 1913 a 772 en 1914, y el alemán bajó de 427 buques en 1913 a 254 en 1914.

La gran disminución del número de vapores entrados a puerto estuvo motivada, naturalmente, por la guerra. Los datos del tráfico de los siete primeros meses del año que nos ocupa hacían prever que se mantuviese la creciente popularidad de los puertos canarios.

La demanda en constante aumento de tonelaje adecuado en el transporte de fruta entre las islas y el Reino Unido y los puertos europeos ha

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

inspirado un fuerte y patriótico deseo entre los comerciantes locales de inaugurar una línea española de vapores que se ocupe del negocio. Hombres de influencia y medios se han tomado la cuestión con mucho interés y están haciendo grandes esfuerzos para formar una compañía. El proyecto ya cuenta con la aprobación del Gobierno español, y se nos informa que en los presupuestos del próximo año se ha incluido una subvención de 1.000.000 pesetas para apoyar la empresa.

VISITANTES

Durante la temporada vinieron a las islas muy pocos visitantes. Esto, por supuesto, ha representado pérdidas para los propietarios de hoteles, sus numerosos empleados y clientes y para muchos naturales que prácticamente dependen del flujo habitual de visitantes durante los meses de invierno.

CUADRO 1.—PRINCIPALES ARTICULOS IMPORTADOS EN SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1912-1914

Artículos y países de procedencia		1912	1913	1914
Alcohol, cerveza:				
Reino Unido	Galones	19.372	30.284	31.969
Alemania	Galones	93.000	86.655	45.309
Holanda	Galones	2.380	10.210	4.917
España	Galones	6.737	6.612	8.019
Bélgica	Galones	1.800	2.800	982
Noruega	Galones	3.253	2.194	—
Suecia	Galones	—	—	1.370
Galletas:				
Reino Unido	Tm. Met.	237	242	166
Cuba	Tm. Met.	33	43	21
España	Tm. Met.	16	16	10
Alemania	Tm. Met.	23	7	3
Judías, guisantes:				
Reino Unido	Tm. Met.	246	1.185	—
Alemania	Tm. Met.	26	462	—
Francia	Tm. Met.	66	375	98
España	Tm. Met.	491	104	212
Marruecos	Tm. Met.	2.618	86	15
Italia	Tm. Met.	1	55	—
Austria-Hungria ..	Tm. Met.	120	4	—

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos y países de procedencia	1912	1913	1914
Velas:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	200	223	202
Bélgica ..... Tm. Met.	62	68	34
Holanda ..... Tm. Met.	19	2	34
Alemania ..... Tm. Met.	8	5	8
España ..... Tm. Met.	1	2	—
Cemento:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	1.314	1.111	925
Bélgica ..... Tm. Met.	1.833	2.405	1.551
Holanda ..... Tm. Met.	917	666	254
Alemania ..... Tm. Met.	696	309	93
Francia ..... Tm. Met.	342	201	92
España ..... Tm. Met.	—	22	157
Carbón:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	1.347.036	1.160.000	706.565
Alemania ..... Tm. Met.	—	—	658
Africa Occidental . Tm. Met.	—	—	1.000
Holanda ..... Tm. Met.	—	—	596
Bélgica ..... Tm. Met.	—	—	91
Portugal ..... Tm. Met.	—	—	11
Café:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	42	4	—
Brasil ..... Tm. Met.	94	146	105
Venezuela ..... Tm. Met.	24	45	61
Puerto Rico ..... Tm. Met.	9	26	3
Alemania ..... Tm. Met.	12	4	—
Bélgica ..... Tm. Met.	4	1	—
Abonos químicos:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	3.228	3.595	3.533
Alemania ..... Tm. Met.	942	1.261	942
Holanda ..... Tm. Met.	959	933	441
Bélgica ..... Tm. Met.	450	413	512
España ..... Tm. Met.	175	365	257
Portugal ..... Tm. Met.	—	92	585
Italia ..... Tm. Met.	—	49	—
Suecia ..... Tm. Met.	—	5	—
Harina:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	5.714	5.841	4.303
Argentina ..... Tm. Met.	43	35	—
España ..... Tm. Met.	—	25	64
Francia ..... Tm. Met.	20	1	—
Alemania ..... Tm. Met.	1	1	20
Estados Unidos ... Tm. Met.	—	—	335
Ferretería:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	108	114	20

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 1.—PRINCIPALES ARTICULOS IMPORTADOS EN SANTA CRUZ DE TENERIFE, DURANTE LOS AÑOS 1912-1914 *(continuación)*

Artículos y países de procedencia	1912	1913	1914
Ferretería:			
Alemania ..... Tm. Met.	76	27	12
España ..... Tm. Met.	10	27	11
Bélgica ..... Tm. Met.	10	23	1
Francia ..... Tm. Met.	8	20	3
Italia ..... Tm. Met.	1	4	1
Holanda ..... Tm. Met.	—	—	2
Hierro y acero:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	351	253	446
Bélgica ..... Tm. Met.	423	459	526
Holanda ..... Tm. Met.	133	113	59
España ..... Tm. Met.	47	98	85
Alemania ..... Tm. Met.	214	78	81
Suecia ..... Tm. Met.	13	8	—
Noruega ..... Tm. Met.	1	5	—
Estados Unidos ... Tm. Met.	—	—	11
Francia ..... Tm. Met.	—	—	3
Licores:			
Reino Unido ..... Galones	3.280	2.105	2.420
España ..... Galones	3.000	3.341	3.620
Francia ..... Galones	1.713	666	1.450
Holanda ..... Galones	638	117	—
Alemania ..... Galones	288	109	101
Cuba ..... Galones	—	—	544
Venezuela ..... Galones	—	—	40
Maíz:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	2.021	3.079	2.841
Argentina ..... Tm. Met.	2.591	2.330	1.803
Alemania ..... Tm. Met.	176	604	—
Colonia del Cabo . Tm. Met.	—	—	305
Aceite:			
Reino Unido ..... Galones	70	4.016	6.179
España ..... Galones	120.678	109.209	109.450
Alemania ..... Galones	25	688	110
Italia ..... Galones	112	167	209
Francia ..... Galones	274	35	155
Bélgica ..... Galones	—	—	71
Papel:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	97	126	90
Noruega ..... Tm. Met.	330	156	155

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos y países de procedencia	1912	1913	1914
Papel:			
Suecia ..... Tm. Met.	223	116	63
Alemania ..... Tm. Met.	109	81	70
Holanda ..... Tm. Met.	89	37	83
España ..... Tm. Met.	49	32	47
Bélgica ..... Tm. Met.	66	27	34
Francia ..... Tm. Met.	—	—	3
Petróleo:			
Reino Unido ..... Galones	5.922	517	687
Estados Unidos ... Galones	85.305	59.091	205.074
Bélgica ..... Galones	—	13.100	—
España ..... Galones	—	5.914	133
Arroz:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	289	236	247
España ..... Tm. Met.	72	139	378
Italia ..... Tm. Met.	86	80	443
Bélgica ..... Tm. Met.	5	38	—
Alemania ..... Tm. Met.	14	27	5
Jabón			
Reino Unido ..... Tm. Met.	684	578	675
Marruecos ..... Tm. Met.	—	2	—
Azúcar:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	228	57	10
Alemania ..... Tm. Met.	490	948	724
Rusia ..... Tm. Met.	—	75	19
Bélgica ..... Tm. Met.	5	5	—
Cuba ..... Tm. Met.		4	—
España ..... Tm. Met.	—	—	612
Tejidos:			
Algodón:			
Reino Unido ... Tm. Met.	337	389	277
España ..... Tm. Met.	324	265	220
Italia ..... Tm. Met.	28	37	34
Alemania ..... Tm. Met.	27	32	17
Bélgica ..... Tm. Met.	14	15	6
Holanda ..... Tm. Met.	7	8	3
Francia ..... Tm. Met.	5	5	7
Lana:			
Reino Unido ... Tm. Met.	29	19	13
España ..... Tm. Met.	5	32	10
Italia ..... Tm. Met.	3	3	—
Francia ..... Tm. Met.	1	2	—
Alemania ..... Tm. Met.	—	—	1
Tabaco:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	180	17	5

● Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 1.—PRINCIPALES ARTICULOS IMPORTADOS EN SANTA CRUZ DE TENERIFE, DURANTE LOS AÑOS 1912-1914 *(continuación)*

Artículos y países de procedencia	1912	1913	1914
Tabaco:			
Estados Unidos ... Tm. Met.	—	209	186
Paraguay ..... Tm. Met.	—	65	1
Cuba ..... Tm. Met.	14	18	15
México ..... Tm. Met.	—	14	15
Rusia ..... Tm. Met.	—	13	16
Alemania ..... Tm. Met.	111	10	—
Brasil ..... Tm. Met.	—	—	2
Indias Occidentales . Tm. Met.	—	—	18
Java ..... Tm. Met.	—	—	1
Madera:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	32	4	40
Suecia ..... Tm. Met.	4.115	5.220	3.858
Noruega ..... Tm. Met.	4.150	4.220	1.588
Austria-Hungría .. Tm. Met.	—	421	—
España ..... Tm. Met.	174	156	261
Rusia ..... Tm. Met.	72	240	—
Cuba ..... Tm. Met.	9	62	64
Holanda ..... Tm. Met.	7	54	—
Alemania ..... Tm. Met.	30	30	43
Estados Unidos ... Tm. Met.	2.464	5	2
Francia ..... Tm. Met.	—	—	11
Bélgica ..... Tm. Met.	—	—	3
Portugal ..... Tm. Met.	—	—	4
Trigo:			
Reino Unido ..... Tm. Met.	1.798	2.014	2.776
Alemania ..... Tm. Met.	2.242	3.177	1.076
Argentina ..... Tm. Met.	—	93	78
Vinos:			
Reino Unido ..... Galones	1.570	7.308	785
España ..... Galones	132.332	142.853	155.408
Italia ..... Galones	2.334	4.250	2.341
Alemania ..... Galones	3.740	4.200	4.207
Francia ..... Galones	1.306	612	699
Portugal ..... Galones	—	222	—
Bélgica ..... Galones	—	—	266
Austria-Hungría .. Galones	—	—	1.200

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

TOTAL DE LOS PRINCIPALES ARTICULOS IMPORTADOS EN SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LOS AÑOS 1912-1914

Artículos		1912	1913	1914
Cerveza	Galones	126.542	138.755	92.566
Galletas	Tm. Met.	309	308	200
Judías, guisantes	Tm. Met.	3.568	2.271	325
Velas	Tm. Met.	289	298	278
Cemento	Tm. Met.	5.102	4.718	3.072
Carbón	Tm. Met.	1.347.036	1.160.000	706.565
Abonos químicos	Tm. Met.	5.754	6.713	6.270
Harina	Tm. Met.	5.778	5.903	4.722
Ferretería	Tm. Met.	222	215	50
Hierro y acero	Tm. Met.	1.182	1.014	1.231
Licores	Galones	8.919	6.338	8.175
Maíz	Tm. Met.	4.788	6.022	4.949
Aceite	Galones	121.159	114.115	116.174
Papel	Tm. Met.	963	575	545
Petróleo	Galones	91.227	75.622	205.894
Arroz	Tm. Met.	466	520	673
Jabón	Tm. Met.	684	580	675
Azúcar	Tm. Met.	723	1.089	2.040
Tejidos:				
Algodón	Tm. Met.	742	751	564
Lana	Tm. Met.	38	56	24
Tabaco	Tm. Met.	305	346	259
Madera	Tm. Met.	11.053	10.392	5.874
Trigo	Tm. Met.	4.040	5.284	3.930
Vino	Galones	141.282	159.445	164.906

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 2.—RELACION DE PLATANOS, TOMATES Y PAPAS EXPORTADOS DE LAS ISLAS CANARIAS, DURANTE LOS AÑOS 1911-1914

Artículos	1911	1912	1913	1914
Plátanos (Cajas)	2.648.378	2.723.455	3.488.451	3.335.649
Tomates (Bultos).....	996.047	1.166.136	1.270.592	1.123.943
Papas (Cajas).....	506.032	252.737	251.598	363.692

EMBARQUES DURANTE EL AÑO 1914

PLATANOS

	Cajas	Cajas
Al Reino Unido:		
De Tenerife	1.199.197	
De Las Palmas	1.076.636	
		2.275.833
A Alemania, de ambas islas	474.940	
A Francia, de ambas islas	462.110	
A Italia, de ambas islas	80.418	
A España, de ambas islas	31.284	
A otros países, de ambas islas	11.064	
		1.059.816
Total		3.335.649

TOMATES

	Bultos	Bultos
Al Reino Unido:		
De Tenerife	649.970	
De Las Palmas	285.101	
		935.071
A Alemania, de ambas islas	141.131	
A Francia, de ambas islas	7.961	
A Italia, de ambas islas	4.808	
A España, de ambas islas	31.016	
A otros países, de ambas islas	3.956	
		188.872
Total		1.123.943

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

PAPAS

	Cajas	Cajas
Al Reino Unido:		
De Tenerife	220.362	
De Las Palmas	113.034	
		333.396
A Alemania, de ambas islas	30.018	
A Francia, de ambas islas	268	
A otros paises, de ambas islas	10	
		30.296
Total		363.692

CUADRO 3.—CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO DE TODAS NACIONALIDADES CON ENTRADAS Y SALIDAS EN COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE EL AÑO 1914

(a) BUQUES DE VAPOR

ENTRADOS

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británica	201	383.981	571	1.892.718	772	2.276.699
Española	70	134.400	29	99.140	99	233.540
Alemana	40	116.100	220	632.500	260	748.600
Francesa	24	49.506	126	274.190	150	323.696
Noruega	149	120.513	19	44.114	168	164.627
Italiana	—	—	35	99.260	35	99.260
Sueca	—	—	33	62.128	33	62.128
Danesa	—	—	14	18.230	14	18.230
Holandesa	—	—	10	17.300	10	17.300
Rusa	13	9.700	—	—	13	9.700
Austro-Húngara.	—	—	10	14.106	10	14.106
Belga	—	—	4	6.150	4	6.150
Argentina	—	—	1	647	1	647
Brasileña	—	—	1	670	1	670
Total	497	814.200	1.073	3.161.153	1.570	3.975.353

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

DESPACHADOS

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británica	245	722.395	527	1.554.304	772	2.276.699
Española	33	65.120	66	168.420	99	233.540
Alemana	46	124.100	208	608.500	254	732.600
Francesa	39	79.600	111	244.096	150	323.696
Noruega	134	112.344	34	52.283	168	164.627
Italiana	8	25.620	27	73.640	35	99.260
Sueca	—	—	33	62.128	33	62.128
Danesa	—	—	14	18.230	14	18.230
Holandesa	—	—	10	17.300	10	17.300
Rusa	13	9.700	—	—	13	9.700
Austro-húngara .	—	—	10	14.106	10	14.106
Belga	—	—	4	6.150	4	6.150
Argentina	—	—	1	647	1	647
Brasileña	—	—	1	670	1	670
Total	518	1.138.879	1.046	2.820.474	1.564	3.959.353

(b) VELEROS

ENTRADOS (CON CARGA) y DESPACHADOS (EN LASTRE)

	Buques	Toneladas
Española	658	51.467
Noruega	5	4.355
Uruguaya	1	597
Total	664	56.419

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 4.—CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO BRITANICO CON ENTRADAS Y SALIDAS EN COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE EL AÑO 1914

VAPORES

ENTRADOS

Procedencia	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Reino Unido ...	187	354.378	148	514.957	335	869.335
Argentina	—	—	140	410.762	140	410.762
Colonia del Cabo .	—	—	85	299.392	85	299.392
Nueva Zelanda .	—	—	57	293.905	57	293.905
Africa Occd. ...	—	—	85	207.953	85	207.953
Australia	—	—	19	76.548	19	76.548
Alemania	7	12.600	10	17.827	17	30.427
Uruguay	—	—	11	25.755	11	25.755
Brasil	—	—	6	18.299	6	18.299
Estados Undios .	7	17.003	—	—	7	17.003
Portugal	—	—	4	11.828	4	11.828
Bélgica	—	—	3	7.623	3	7.623
Chile	—	—	2	5.502	2	5.502
España	—	—	1	2.367	1	2.367
Total	201	383.981	571	1.892.718	772	2.276.699

DESPACHADOS

Destino	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Reino Unido	245	722.395	216	657.021	461	1.379.416
Africa Occd.	—	—	111	260.588	111	260.588
Colonia del Cabo .	—	—	47	201.279	47	201.279
Nueva Zelanda ...	—	—	21	125.250	21	125.250
Argentina	—	—	20	49.779	20	49.779
España	—	—	32	49.445	32	49.445
Australia	—	—	9	46.975	9	46.975
Alemania	—	—	19	41.241	19	41.241
Bélgica	—	—	12	29.453	12	29.453
Estados Unidos ..	—	—	12	26.469	12	26.469
Francia	—	—	10	23.249	10	23.249
Holanda	—	—	6	16.118	6	16.118
Uruguay	—	—	4	8.336	4	8.336

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Destino	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Portugal	—	—	2	5.387	2	5.387
Chile	—	—	2	5.193	2	5.193
México	—	—	2	4.006	2	4.006
Cuba	—	—	1	2.630	1	2.630
Rusia	—	—	1	1.885	1	1.885
Total	245	722.395	527	1.554.304	772	2.276.699

LA OROTAVA

El vicecónsul Reid presenta el siguiente informe:

El comercio en la zona de La Orotava en 1914 ya había empezado a resentirse en la primera parte del año de la caída de los precios de los plátanos, al ser su exportación su principal fuente de ingresos. El comienzo de la guerra se acusó agudamente produciendo una sensación de inseguridad en el comercio y una gran escasez de dinero, debido a la inmediata restricción del crédito, que a su vez paralizó una cantidad considerable de trabajo y dio lugar a una reducción gradual pero general de los sueldos; todo esto coincidió con el aumento de los precios de los artículos de alimentación. Al mismo tiempo se complicó el comercio por la escasez de vapores, y la pérdida de los mercados alemanes para la fruta ayudó a impedir la subida habitual de los precios en invierno. Por otra parte, los materiales de empaquetado se encarecieron y más adelante también subieron los fletes, y entre unas cosas y otras la industria del plátano recibió un duro golpe.

Los visitantes y turistas habituales no vinieron, el hotel principal no se abrió, y la localidad perdió esta fuente de ingresos.

Como consecuencia de la pobreza general o ausencia de dinero en efectivo, ha habido poca demanda de mercancías importadas a no ser las alimenticias. El maíz y el trigo no se importaron en cantidad suficiente para satisfacer la demanda, a pesar de los altos precios.

De momento hay pocas posibilidades para nuevos negocios. Unos cuantos pequeños pedidos de accesorios de teléfonos que antes se traían de Alemania han ido al Reino Unido, y también hay cierta demanda del cemento barato que antes se traía de Bélgica. Podría haber una oportu-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

nidad en esta parte de la isla para suministradores británicos de cemento, tuberías de hierro, cerveza y ferretería barata; pero probablemente al finalizar la guerra no podrían conservar ningún negocio emprendido con motivo de ella, pues las empresas alemanas y belgas producen artículos muy baratos en las líneas arriba mencionadas, y las condiciones de pago alemanas son muy atractivas, sobre todo para los pequeños importadores.

Durante el año se hicieron los siguientes embarques desde este puerto:

Plátanos (Cajas)	915.103
Tomates (Bultos)	9.644
Papas (Cajas)	6.971

El Cuadro 1 incluye el tráfico marítimo total entrado al puerto en 1914, y el Cuadro 2 el tráfico británico del año.

CUADRO 1.—CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO DE TODAS NACIONALIDADES CON ENTRADAS Y SALIDAS EN COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE LA OROTAVA DURANTE EL AÑO 1914

(a) VAPORES

ENTRADOS

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británico	49	62.993	—	—	49	62.993
Noruego	9	3.100	—	—	9	3.100
Alemán	3	2.927	16	19.965	19	22.892
Ruso	—	—	3	2.028	3	2.028

DESPACHADOS (CON CARGA)

	Buques	Toneladas
Británicos	49	62.993
Noruegos	9	3.100
Alemanes	19	22.892
Rusos	3	2.028

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

(b) VELEROS
ENTRADOS (CON CARGA) y DEPACHADOS (EN LASTRE)

	Buques	Toneladas
Noruegos	2	1.992

CUADRO 2.—CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO BRITANICO CON ENTRADAS Y SALIDAS EN COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE LA OROTAVA DURANTE EL AÑO 1914

ENTRADOS y DEPACHADOS (Con carga)

	Buques	Toneladas
De y a:		
Reino Unido	49	62.993

LAS PALMAS Y PUERTO DE LA LUZ

El cónsul Swanston presenta el siguiente informe:

INTRODUCCION

El comercio de la isla de Gran Canaria ha estado gravemente afectado durante el año 1914, y el resultado de la actividad mercantil del año en prácticamente todo tipo de negocio es desalentador.

Durante los primeros seis meses el comercio general fue más o menos normal, y a principios de agosto, al empezar la guerra, se vio gravemente afectado.

Pese a las grandes dificultades económicas que surgieron de repente, afortunadamente hubo pocas quiebras de importancia, pero la disminución del tráfico marítimo, del comercio del carbón y el desempleo consiguiente, con la paralización parcial de los embarques de fruta y la perturbación general del comercio durante los últimos cinco meses del año en cuestión, contribuyeron a empeorar el alto coste de la vida e hizo que las consecuencias se sintieran en casi cada todas las familias de la isla.

EXPORTACIONES

El Cuadro 1 indica las cantidades de plátanos, tomates y papas que se exportaron en 1914, con sus valores aproximados empaquetados f.o.b.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Plátanos.—En el mes de agosto, el precio de los plátanos, principal producto de exportación, bajó de 5, 9 y 11 pesetas (4 chelines, 7 chelines 3 peniques y 8 chelines 10 peniques) a 1, 2 y 3 pesetas (10 peniques, 1 chelín 8 peniques y 2 chelines 6 peniques), pero volvió a subir.

Tomates.—En el sur de la isla muchos agricultores, temiendo que no hubiera mercado para su cosecha, arrancaron y destruyeron aproximadamente la mitad de sus tomateros y plantaron maíz en su lugar.

Durante los meses de invierno ha habido gran escasez de lluvias, y el agua de riego era muy cara.

Papas.—Sin embargo, la temporada de papas que empieza en febrero y acaba a finales de mayo o a principios de junio fue bastante buena y no hubo tantas plagas como en años anteriores.

MANO DE OBRA

A muchos trabajadores agrícolas, hombres y mujeres empaquetadores de fruta y carreteros les despidieron de sus trabajos debido a la paralización parcial de los embarques de fruta, lo cual representó privaciones y angustia en ciertas zonas.

EMIGRACION

El número de emigrantes ha experimentado un aumento considerable respecto al año pasado. Muchas familias y muchachos jóvenes se han ido a Cuba, Venezuela y Argentina.

IMPORTACIONES

Al no haber podido obtener estadísticas exactas o datos oficiales, las importaciones sólo se pueden comentar brevemente en los aspectos relativos a su valor y cantidad. Sin embargo, es indudable que en 1914 se ha importado menos mercancía que en los años inmediatamente precedentes.

El Reino Unido sigue dominando la mayor parte de las importaciones totales.

Carbón.—La cantidad total importada en 1914 fue de 478.854 toneladas, de las que 243.429 eran de carbón galés, 22.289 de Durham y del norte del país, 13.136 americanas, y una compañía alemana importó 44.300 toneladas del galés.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Los fletes del Reino Unido a Las Palmas han estado a un promedio de 11 chelines la tonelada.

General.—Del Reino Unido se han traído grandes cantidades de cemento, tuberías de hierro y maquinaria de ingeniería para la empresa británica que se ha encargado del suministro municipal de agua para Las Palmas y el Puerto de La Luz.

Casi se ha concluido la gran presa próxima a Las Palmas, pero el tendido de tuberías ha estado extremadamente obstaculizado y casi paralizado en las montañas encima de San Mateo por los terratenientes y otras personas con intereses en la zona, quienes ponen todos los medios a su alcance para impedir el paso o la ejecución de algún tipo de obra en los alrededores. Han puesto todo tipo de obstáculos, lo que ha retrasado la rápida terminación de estas obras tan necesarias para reducir la grave escasez del suministro de agua en Las Palmas y el Puerto de La Luz.

TRAFICO MARITIMO

El Cuadro 2 incluye todo el tráfico marítimo entrado a Las Palmas durante 1914, y el Cuadro 3 el tráfico británico.

CUADRO 1.—CUADRO DE LOS EMBARQUES DE FRUTA DESDE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE EL AÑO 1914

Destino	Plátanos (Cajas)	Tomates (Bultos)*	Papas (Cajas)
Londres	427.774	121.045	35.147
Liverpool	648.862	164.056	77.887
Alemania	376.357	96.675	17.218
Francia	244.252	5.600	—
Italia	70.416	4.615	—
España	25.200	20.230	—
Otros países	10.132	3.900	—
Total	1.802.993	416.121	130.252

* De 4 cajas.

VALORES APROXIMADOS

	£
Plátanos	721.197
Tomates	166.121
Papas	32.513

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 2.—CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO DE TODAS NACIONALIDADES CON ENTRADAS Y SALIDAS EN COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE EL AÑO 1914

(a) VAPORES

ENTRADOS Y DESPACHADOS

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Británica	232	460.083	1.265	3.625.961	1.497	4.086.044
Española	—	—	—	—	995	
Alemana	—	—	—	—	352	
Noruega	—	—	—	—	237	
Francesa	—	—	—	—	104	
Austro-húngara .	—	—	—	—	73	
Italiana	—	—	—	—	70	
Belga	—	—	—	—	47	
Holandesa	—	—	—	—	39	7.037.586
Sueca	—	—	—	—	39	
Rusa	—	—	—	—	32	
Danesa	—	—	—	—	26	
Griega	—	—	—	—	24	
Portuguesa	—	—	—	—	11	
Chilena	—	—	—	—	5	
Argentina	—	—	—	—	4	
Uruguaya	—	—	—	—	1	
Total	—	—	—	—	3.556	11.123.630

(b) VELEROS

ENTRADOS Y DESPACHADOS

	Buques	Toneladas
Británico	2	939
Español	1.768	
Estados Unidos	14	
Francés	4	100.912
Noruego	3	
Alemán	1	
Portugués	1	
Total	1.793	101.851

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

CUADRO 3.—CUADRO DEL TRAFICO MARITIMO BRITANICO CON ENTRADAS Y SALIDAS EN COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE LAS PALMAS, GRAN CANARIA, DURANTE EL AÑO 1914

(a) VAPORES

ENTRADOS

Procedencia	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Reino Unido	193	372.420	312	983.047	505	1.355.467
Argentina	14	38.432	401	1.131.825	415	1.170.257
Costa Occ. Africa .	3	6.745	144	303.088	147	309.833
Alemania	18	32.153	5	12.566	23	44.719
Estados Unidos ..	4	10.333	8	19.635	12	29.968
Australia	—	—	85	310.423	85	310.423
Chile	—	—	37	110.261	37	110.261
España	—	—	46	64.227	46	64.227
Brasil	—	—	41	102.274	41	102.274
Perú	—	—	33	119.967	33	119.967
Colonia del Cabo .	—	—	45	171.194	45	171.194
Bélgica	—	—	11	26.317	11	26.317
Bahía Delagoa ...	—	—	19	43.234	19	43.234
Portugal	—	—	6	13.655	6	13.655
Uruguay	—	—	14	35.184	14	35.184
Suecia	—	—	2	4.110	2	4.110
Francia	—	—	10	19.827	10	19.827
Nueva Zelanda ...	—	—	20	75.899	20	75.899
Isla Mauricio	—	—	11	36.503	11	36.503
Holanda	—	—	2	3.393	2	3.393
Tasmania	—	—	1	4.913	1	4.913
Georgia del Sur ..	—	—	2	4.037	2	4.037
Ecuador	—	—	1	2.222	1	2.222
Isla Ocean	—	—	4	11.389	4	11.389
Canadá	—	—	1	392	1	392
Panamá	—	—	3	13.731	3	13.731
Isla Nairn (Norte de Escocia	—	—	1	2.648	1	2.648
Total	232	460.083	1.265	3.625.961	1.497	4.086.044

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

DESPACHADOS

Destino	Con carga		En lastre		Total	
	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas	Núm. de buques	Toneladas
Reino Unido	202	622.033	508	1.480.520	710	2.102.553
Argentina	—	—	89	208.040	89	208.040
Costa Occd. Africa .	144	260.471	26	38.713	170	299.184
Alemania	1	2.313	43	88.027	44	90.340
Estados Unidos ..	—	—	28	61.981	28	61.981
Australia	—	—	63	315.446	63	315.446
Chile	—	—	19	53.577	19	53.577
España	—	—	60	127.773	60	127.773
Brasil	—	—	27	64.446	27	64.446
Perú	—	—	11	60.418	11	60.418
Colonia del Cabo .	—	—	31	110.616	31	110.616
Bélgica	—	—	65	169.090	65	169.090
Bahía Delagoa ...	—	—	20	43.218	20	43.218
Portugal	—	—	8	13.668	8	13.668
Uruguay	—	—	12	29.468	12	29.468
Suecia	—	—	3	6.591	3	6.591
Francia	—	—	60	138.185	60	138.185
Nueva Zelanda ...	—	—	9	32.780	9	32.780
Isla Mauricio	—	—	2	6.661	2	6.661
Holanda	—	—	44	100.177	44	100.177
Italia	—	—	3	5.817	3	5.817
Rusia	—	—	2	3.896	2	3.896
Cuba	—	—	2	4.893	2	4.893
México	—	—	1	1.964	1	1.964
Dinamarca	—	—	1	1.977	1	1.977
Islas Falkland	—	—	1	1.683	1	1.683
Canadá	—	—	5	11.654	5	11.654
Panamá	—	—	3	11.155	3	11.155
Egipto	—	—	1	3.129	1	3.129
Argel	—	—	2	3.004	2	3.004
Colombia	—	—	1	2.660	1	2.660
Total	347	884.817	1.150	3.201.227	1.497	4.086.044

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

(b) VELEROS

ENTRADOS (CON CARGA)

	Buques	Toneladas
Procedentes de:		
Terranova	1	316
Estados Unidos	1	623
Total	2	939

DESPACHADOS (EN LASTRE)

	Buques	Toneladas
Destino a:		
Barbados	1	316
Estados Unidos	1	623
Total	2	939

LA PALMA

El vicecónsul Fyfe Millar presenta el siguiente informe:

Hasta el mes de septiembre el desarrollo económico de la isla progresó de forma satisfactoria. El comercio iba bien, las industrias existentes se mantenían ocupadas, la agricultura, y especialmente el cultivo del plátano para exportación al Reino Unido y al Continente aumentó considerablemente. La anterior cosecha de almendras había dado excelentes resultados. Los precios de todos los productos eran satisfactorios, y al haber suficiente trabajo para quien lo quisiese, había también bastante dinero en circulación, y los negocios florecían por todas partes.

Durante el mes de septiembre, sin embargo, se observó un cambio total. Los vapores que hasta entonces habían dado trabajo considerable dejaron de entrar, y los agricultores tuvieron que afrontar serias dificultades para hacer llegar sus productos a los mercados británicos y continentales, lo que causó la parálisis inmediata de la actividad agrícola. Al no poder embarcarse la fruta, se prescindió de los empleados del campo. No había buques que trajesen mercancía y por ello no había nada que vender, sólo los restos de los viejos stocks, y se redujeron las plantillas

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

de la mayor parte de los comercios. Disminuyeron las llegadas de grano y harina hasta casi la desaparición y los precios de todos los productos alimenticios se remontaron hasta tal punto que en el momento de escribir el pan cuesta 4 peniques la libra, y es de calidad inferior.

Para aumentar este trastorno económico, las obras públicas de la ampliación del puerto y la construcción de carreteras, que el Gobierno español llevaba realizando hacía ya unos cuantos años, se han suspendido, y hay pocas posibilidades de que se vayan a reanudar en un futuro próximo.

La artesanía del bordado, que empleaba prácticamente a toda la población femenina, de clases alta, media y baja, también ha dejado de existir de momento, principalmente debido a la dificultad de obtener tejidos de lino e hilos de bordar. Antes se recibían directamente de Hamburgo y una pequeña parte del norte de Irlanda. Desde septiembre no ha habido llegadas de la primera, y casi ninguna de la segunda. Entre paréntesis, quisiera decir que hasta ahora esta industria ha estado controlada por una importante empresa alemana, que ha exportado principalmente a los Estados Unidos, París y Berlín.

El tráfico que ha visitado el puerto durante el año que acaba de terminar desestibando y estibando carga es el siguiente:

	Vapores	Tonelaje
Españoles	378	243.492
Franceses	8	26.941
Alemanes	8	21.132
Británicos	8	6.821
Italianos	4	3.233
Total	406	301.619

En conjunto, el año 1914 en esta isla, habitualmente tan próspera, acaba en un estado deplorable.

Es satisfactorio observar que un mayor número de empresas británicas de las que hasta hoy lo habían hecho han estado ofreciendo aquí sus productos.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003



Cultivo del plátano.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Miscellaneous Series of Trade Reports

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME SOBRE LAS CONDICIONES ECONOMICAS, SOCIALES Y LABORALES DE LAS ISLAS CANARIAS (1892)

[ESCRITOS DE REMISION]

Del cónsul Harford al Marqués de Salisbury

Tenerife, 1 de julio de 1892

Excelencia:

El informe adjunto, puesto a disposición del *Foreign Office*, por el Sr. Samler Brown, ciudadano británico afincado en la actualidad en esta isla, me parece tan completo e interesante que lo someto a la consideración de Su Excelencia.

Pedí al Sr. Samler Brown que me ayudara, dada su valiosa experiencia, a realizar mi informe comercial. Le presté el informe de Sir D. Colnaghi para que viera el tipo de información que necesitaba, pero, puesto que las estadísticas de la Oficina de Aduanas (para el año 1891), necesarias para mi informe, no estarán disponibles por algún tiempo, y ya que la información del Sr. Samler Brown me parece de gran importancia para los ingleses que desean comerciar con la isla, lo someto a su consideración sin más retraso.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

De A.S. Brown al cónsul Harford

Tenerife, 25 de Junio de 1892

Muy Sr. mío:

He examinado cuidadosamente el informe que me prestó de Sir. D. Colnoghi sobre «Las Condiciones de Trabajo en *Italia.*» Como bien sugirió usted, yo había recopilado ya muchos de los datos necesarios que, junto con los que he obtenido desde entonces recibirán, sin duda, su aprobación.

El informe es irremediablemente incompleto, ya que los documentos de referencia que Sir. D. Colnaghi tuvo a su disposición en Florencia no existen aquí. El informe, tal como está realizado, debe constituir un punto de referencia para los que vengan detrás de mí y una base que les permitirá estimar en el futuro el progreso o declive de estas importantísimas estaciones carboneras. Desde esta perspectiva, creo que no sólo es útil, sino imprescindible, y si hubiera tenido yo una base así con la que trabajar, me habría servido de gran ayuda.

Al mismo tiempo que hemos mostrado la situación del trabajo en las islas, he intentado intercalar una cantidad de información y cifras que, indudablemente, ayudarán a cualquier negociante que quiera establecer relaciones o a cualquier inglés deseoso de ganarse la vida aquí, sea comerciante, hombre de negocios o granjero.

No dude Vd. en decirme si le puedo servir de ayuda en cualquier otra cosa.

[INFORME]

INFORME SOBRE LAS CONDICIONES LABORABLES, SOCIALES Y ECONOMICAS DE LAS ISLAS CANARIAS, CON SINOPSIS ESTADISTICA PARA AYUDAR A COMERCIANTES O FUTUROS COLONOS

Sumario.—*Introducción.*—Piedra pómez; azufre; pesca; carbón y turistas.—Cuadro de monedas, pesas y medidas.—*Parte I: La agricultura en las épocas anteriores a 1884-85 y sus efectos.*—El azúcar; la vid; la cochinilla; los cereales; las papas; las cebollas; etcétera.—Cuadro del movimiento de buques en 1884-90 y conclusiones.—*Parte II: La situación actual de las islas y los posibles efectos de las nuevas circunstancias en el futuro de la agricultura.*—La desvinculación; el incremento de la na-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

vegación y del suministro de carbón; el nacimiento del comercio de fruta perecedera; Canarias *versus* Islas Normandas; las carreteras; los puertos; el telégrafo; el campesinado; los extranjeros que se dedican a la agricultura.—*Parte III: Algunas indicaciones sobre las posibilidades y el valor de la tierra en distintos lugares.*—Las tierras costeras; valoración de una finca; las zonas climáticas; las hipotecas; la compra y el arriendo de tierras; las zonas climáticas en detalle; los bosques; los pastos; el clima; las lluvias; las estaciones; los beneficios de los tomates, los plátanos, las papas, etc.; fletes y métodos de embarques; los posibles beneficios de los vinos, el azúcar, las bebidas alcohólicas, el tabaco, la cochinilla, etc.; el tagasaste; la ganadería.—*Parte IV: Resultados y razones del flujo de visitantes, con consejos para la construcción de chalés y otros.*—La empresa inducida por los turistas; el almacenaje de comida como necesidad; el coste de los materiales de construcción, etc.—*Parte V: Métotodos agrícolas y maneras de transportar y almacenar agua, con estadísticas de riego.*—Los aperos e instrumentos de labranza; el abono; el sistema de medianero; las islas mejor regadas; el coste de los estanques y otros; las conducciones de agua; la apertura de los cauces de agua; la búsqueda de agua.—*Parte VI: La pesca.*—Las Islas Salvajes; la pesca del atún; los importantes bancos de pesca africanos; los resultados de la investigación de George Glas; la flota pesquera y la tripulación empleada; cifras de captura de pescado; los métodos de salazón.—*Parte VII: Una sinopsis comparativa del progreso del comercio en las Islas Canarias.*—Cuadro de importaciones y exportaciones durante varios años; conclusiones; análisis; naturaleza de las importaciones.—*Parte VIII: Estadísticas sobre población, emigración y educación.*—Los cuadros de población; movimiento hacia las ciudades; la mortalidad, etc.; análisis; la emigración; los pasajes subvencionados; el número de contribuyentes; la educación; el número de colegios; los profesores; la asistencia; el porcentaje de analfabetismo; etcétera.—*Parte IX: Valoración gubernamental de la tierra y métodos de recaudación de impuestos, tanto nacionales como municipales.*—Cuadro de valores; impuestos nacionales; arbitrios de puertos; impuestos municipales.—*Parte X: El Gobierno local: sus recursos, gastos y responsabilidades.*—La Diputación Provincial; los impuestos y derechos municipales; los préstamos; los gastos del Estado; las obras públicas; la policía.—*Parte XI: La ley y el crimen*—Un sistema de ley costoso debido a las posibilidades de apelación; la conducta de los presos; el crimen.—*Parte XII: El fomento del ahorro y de la caridad pública y privada.*—La ayuda nacional; las cajas de ahorros; las sociedades de beneficios mutuos; la caridad; la caridad estatal; las clínicas

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

privadas; la mendicidad; las necesidades de los pobres.—*Parte XIII: La situación de la clase obrera.*—Las leyes laborales; los sueldos; el alojamiento para los trabajadores; la alimentación de la clase trabajadora; los sindicatos; las huelgas; los precios de los artículos básicos.

INTRODUCCION

En una época en que la sociedad se esfuerza por llegar a unas normas equitativas sobre las cuales basar el intercambio de trabajo y capital, el estudioso puede beneficiarse al examinar el estado de una región que, a pesar de conocerse a través de las leyendas desde los tiempos más remotos, sólo ahora empieza a tomar conciencia de la importancia del siglo XIX y de su civilización. El hecho de que los problemas que se presentan sean menos complejos que en otras regiones más grandes y desarrolladas sólo sirve para subrayar las conclusiones que pueden extraerse, de la misma forma que un botánico a menudo debe clasificar una planta por las dos primeras hojas que brotan de la semilla.

Las cifras necesarias para exponer el estado de las cosas están calculadas con vistas a promocionar los intereses mercantiles británicos y, por muy incompletos que inevitablemente sean, servirán como base para medir el futuro avance o retroceso, incluso si no cumplen con el deseo del autor de ver acelerado el progreso.

Imposibilidad de estimar la condición laboral sin considerar el valor de la tierra.—Desde que Bethencourt desembarcó en Lanzarote en 1402 y el sometimiento final de Tenerife en 1496, la historia de las Islas Canarias ha sido de interés, principalmente, como reflejo del progreso o retroceso de su agricultura. Las condiciones de los trabajadores, así como de las clases más preparadas, han dependido tanto de la capacidad productiva de la tierra que tales condiciones no se podrían determinar sin hacer primero un análisis crítico de la valoración de la tierra misma, antes y después de los cambios extraordinarios que han tenido lugar durante los últimos años, y a partir de esta época.

Entre las sucesivas y relativamente recientes capas de depósitos volcánicos sobre los que se han levantado las ciudades casi en su totalidad, aún no se ha encontrado ningún depósito mineral rentable.

La piedra pómez. El azufre.—No obstante, una compañía francesa acaba de empezar a extraer piedra pómez de la base del Pico (Teide) y se cree que se pueden obtener grandes cantidades de azufre mediante la

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

evaporación y posterior solidificación de las cenizas que forman el «pan de azúcar» en la cima de la misma montaña.

El éxito de ambas empresas es problemático y no se puede considerar que sean de mucha importancia para el futuro bienestar de la provincia. Por ello, los siguientes comentarios se refieren a la capacidad innata de la tierra y a los diversos gravámenes fiscales o municipales que obstaculizan directamente su cultivo o que, al impedir el establecimento de fábricas, tienden a dificultar una auténtica libertad de desarrollo.

Pesca, carbón y turismo.—También recibirán la debida atención la industria pesquera, que es considerable; la situación de los trabajadores en los puertos carboneros, y los cambios experimentados como resultado del reciente flujo de lisiados y turistas.

Cuadro de monedas, pesos y medidas que se citan:

Monedas

La peseta, unidad de moneda oficial, equivale a 10 peniques, menos los gastos de cambio. Las cantidades menores se expresan en términos de céntimos; es decir, 0,62 = 62/100 de una peseta. Cinco pesetas equivalen a un dólar español. Los actuales índices de cambio son de 12 a 17 por ciento contra la peseta. Una libra esterlina inglesa, a una prima del 14 por ciento, equivale a 28 pesetas y media; y una peseta, al mismo índice de cambio, equivale a 8 43/100 peniques.

Por lo tanto, 1.000 pesetas en 1892 equivalen a 35 libras, 17 chelines y 7 peniques, y la misma cantidad de pesetas en 1879 equivalía a 41 libras, 13 chelines y 4 peniques, que constituyen una pérdida de mucha importancia para las islas.

Pesos

100 libras españolas = 1 quintal = 101,48 libras inglesas.
1 kilógramo = 2,2046 libras inglesas.
1 tonelada = 1.000 kilógramos.

Medidas

1 fanegada en Tenerife	= 52 áreas;	4.829	= 1,2969 acres.
1 fanegada en Gran Canaria	= 55 áreas;	365	= 1,36 acres.
1 fanegada en La Palma	= 52 áreas;	5.763	= 1,292 acres.
1 fanegada en Lanzarote y Fuerteventura	= 136 áreas;	9.591	= 3,3844 acres.

Una hectárea = 100 áreas = 2,471 acres en cualquier parte.

La medida que se conoce como la fanegada significa, o por lo menos significó alguna vez, un terreno sobre el que se podría sembrar a voleo una fanega (106 a 110 libras) de trigo, lo cual representa una especie de valoración de la capacidad productiva de la tierra.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

PARTE I: LA AGRICULTURA EN LAS EPOCAS ANTERIORES A 1884-85 Y SUS EFECTOS

Exito y declive de las plantaciones de azúcar en los siglos XV y XVI.—Existen muy pocos archivos de épocas anteriores, pero parece que desde al menos el año 1490 las Islas Canarias tenían plantaciones de azúcar, entrando así en competencia con Madeira, el principal productor por aquel entonces.

Los grandes terratenientes surgieron como resultado inmediato de la conquista; emplearon trabajadores negros y, al parecer, sacaron grandes beneficios. Lord Verulam (Francis Bacon) cuando escribió en 1600, dijo que lo de ser primero en inventar algo «a veces produce un exceso maravilloso de riquezas, como le ocurrió al primer azucarero en las Islas Canarias».

No se pueden obtener cifras para demostrar la cantidad de exportaciones; sin embargo, no cabe duda de que los beneficios, si no la producción, empezaron a bajar en la primera parte del siglo XVI, ya que las Islas fueron incapaces de competir con las Antillas.

Después, con la excepción de una breve época de actividad debido a la plaga de las viñas en 1850-52, el azúcar entró más o menos en declive. En los últimos años, se ha iniciado una nueva producción, invirtiéndose sustanciales sumas de capital inglés en el negocio (véase el epígrafe «Azúcar»).

La vid.—Antes del final del siglo XV la vid fue introducida desde Portugal. Las plantas originales fueron obtenidas por el príncipe Enrique de Portugal de los ya famosos viñedos de Malmsey o Malavesi *(sic)* en Creta.

Plaga.—Hasta 1850 esta uva siguió cultivándose y dio abundante fruto, pero fue atacada, y casi exterminada, por la acción de un hongo conocido como *Oidium Tuckeri*. Desgraciadamente ha sido imposible replantarla y fue sustituida por la vid americana y otras parras, principalmente la de Vidonia. La calidad del vino, por lo tanto, se ha deteriorado en gran medida, y las exportaciones, que ascendían a 48.000 pipas en 1804, bajaron progresivamente a unas 22.000 pipas por los años 1845-50, hasta casi desaparecer. Glas afirmó en 1764 que, en aquel tiempo, unas 15.000 pipas de vino y coñac se exportaban sólo desde Tenerife, principalmente a la parte británica de América del Norte, y que el comercio se encontraba bajo el control de los irlandeses católicos.

Renacimiento del comercio vinícola.—Debido principalmente a la labor de comerciantes ingleses, el comercio está comenzando de nuevo a

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

recuperar fuerzas, y las exportaciones, que en 1884 se valoraban en 6.740 libras esterlinas y en 1885 en 4.855 libras esterlinas, han ascendido ya hasta 25.000 libras esterlinas por año.

Queda mucho por hacer, no obstante, y si se ejerciera un control habilidoso sobre los trabajadores durante las fases de la recolección, del prensado y de la fermentación de la cosecha. además de controlar que la calidad del alcohol que se añade al vino sea uniforme y buena, es probable que se encontrara un mayor mercado. En la actualidad, las uvas agrias se pisan juntas con las dulces, y el mosto y el vino joven frecuentemente se guardan en unas condiciones altamente perjudiciales, mientras que el negocio del comerciante local es tan pequeño en escala que, sólo el año pasado, grandes cantidades de la cosecha de 1890 se tiraron en Tenerife, por no existir suficientes toneles para almacenar el vino joven de 1891, el cual se consideraba de superior calidad que el vino de la cosecha anterior.

Falta de capital.—Sin duda, hay una oportunidad en esta dirección para aquellos que tengan capital y algunos conocimientos de maduración, ya que una de las mayores dificultades que existe en este momento es la imposibilidad de asegurar grandes cantidades de una marca en particular que permita al vendedor, sin ningún riesgo, distribuir muestras en Inglaterra o en cualquier otro sitio.

La cochinilla.—Al lado de la vid en términos de importancia está la cochinilla, la cual se introdujo en Canarias originalmente en 1826. Encontró mucha oposición por parte de los que tenían miedo de que esta nueva y odiosa plaga estropease sus tuneras; de hecho, en el siglo anterior se prohibió terminantemente desembarcar la cochinilla. Disipados estos prejuicios, se descubrió que el *Cactus opuntia ficus indica* (conocido localmente como tunera), que crece en abundancia en las islas, era la planta más indicada para satisfacer las necesidades del insecto; además, la abundancia de mano de obra y su bajo coste, junto con las condiciones atmosféricas, permitía producir más y con mejor calidad que en ningún otro sitio. Cuando hago referencia a otros sitios, queremos decir que, anteriormente, los mejores productores fueron Méjico, Honduras y Guatemala. En 1814 se vendieron en Londres 176.259 libras a un precio de 1 libra esterlina y 16 chelines la libra; en 1820, 158.840 a 1 libra esterlina, 5 chelines y 6 peniques, y en 1830 se vendieron 297.985 libras a 10 chelines y 6 peniques la libra.

Aumento de exportaciones.—El primer envío por barco desde las Islas Canarias tuvo lugar en 1813 y consistió en 8 libras, que aumentaron a 100.566 libras a los diez años y a 782.670 libras en 1850; en 1860, cuan-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

do la fucsina se conoció químicamente por primera vez, se exportaron 2.500.000 libras, y en 1869 se alcanzó la suma más elevada, 6.076.869 libras, con un valor de 789.993 libras esterlinas, a un precio medio ese año en el mercado de Gran Canaria de 3,25 ptas. la libra.

La población de esta época era de 270.000 habitantes, por lo que la cochinilla sola proporcionó unos ingresos de 3 libras esterlinas y 5 chelines a cada hombre, mujer y niño de este lugar.

La anilina.—Todos los tintes derivados de la anilina se habían descubierto por entonces; sin embargo, no se producían comercialmente en cantidades suficientes como para poner en peligro el negocio de la cochinilla. Los isleños, sin embargo, se alarmaron por el precio y empezaron a hablar del exceso de producción y de las medidas a tomar para impedirlo.

Crisis.—En 1874 la crisis se hacía aún más aguda y el precio en el mercado londinense bajó desde 1 chelín y 6 peniques hasta quedar en 2 chelines la libra. Las exportaciones ese año fueron:

	Libras
Tenerife	2.272.138
Gran Canaria	2.531.176
La Palma	198.895
Lanzarote	88.536
Total	5.088.745

Para combatir el declive se formó una compañía en La Orotava, con un capital de unas 12.000 libras esterlinas (La *Unión Agrícola de Tenerife*) con el firme propósito de hacer entrar la cochinilla en el mercado poco a poco. Sus métodos fueron denunciados de inmediato como insensatos por un inglés, Mr. George C. Bruce, casi el único hombre que parecía mantener la calma. La compañía, a su vez, denunció al Sr. Bruce, y en mayo de 1874 desafió heroicamente todas las maquinaciones de los especuladores del mercado y la competencia de cualquier otro tinte como rival a la cochinilla. El Sr. Bruce respondió embarcándose en un viaje a Bélgica, que fue seguido por unas estadísticas sobre la producción de anilina en esas fechas, es decir, unas 95.000 quintales a un precio de 2 francos 50 céntimos el kilo.

El colapso de la cochinilla.—El resultado, por supuesto, era previsible. La compañía fue incapaz de luchar contra el resto del mundo y, a pesar de sus esfuerzos, el precio y la producción disminuyeron poco a

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

poco hasta que ésta llegó a 4.840.262 libras en 1882 y a 2.330.947 libras en 1886.

Aumento de la fabricación de anilina.—La fabricación de tintes derivados de la anilina recibió un repentino impulso en 1879 debido a las lluvias monzónicas que hicieron surgir el rumor de que la cosecha de cochinilla iba a ser mala, lo cual causó que el precio subiese de 2,45 pesetas a 3,62 pesetas e incluso más.

Los daños fueron exagerados pero ya estaban hechos. Los comerciantes, que se felicitaron por la venta fácil de sus viejas existencias a un precio mejor, se asombraron y, en la mayoría de los casos, a la larga se arruinaron, por la caída en picado que le siguió, cuando las mejores calidades de la cochinilla disecada se vendían a precios tan bajos como 10 u 11 peniques la libra.

Su valor actual como artículo de exportación.—Ahora la cochinilla se ha recuperado algo, ya que se sabe que, después de todo, es el único tinte rojo que resiste satisfactoriamente al uso continuo y a la fuerte lluvia; no obstante, la producción en 1890 se valoró en 60.940 libras esterlinas.

La cochinilla se mantiene aún como uno de los principales productos de exportación, porque es fácil de cultivar; porque crece, lo mismo que el cactus, bajo condiciones que no son propicias para el cultivo de otras plantas, y porque las exportaciones mismas han caído desde las 845.390 libras esterlinas en 1869 hasta las 224.000 en 1884.

Los efectos del «boom» en la cochinilla.—Los resultados económicos del cultivo de la cochinilla aún se resienten ampliamente en las islas y tienen tanta influencia que es imposible pasarlos por alto en un repaso del progreso en general.

Inmediatamente después del colapso del comercio del vino, los propietarios de tierras se encontraron ante una mina insospechada de riqueza, que les enriqueció sin que hiciesen ningún esfuerzo. Todos participaron en esta lluvia de oro. El campesino pudo ganar hasta dos pesetas al día, mientras que su esposa e hijos pudieron encontrar un empleo fijo por unos sueldos igualmente dignos. El comerciante y el consignatario se beneficiaron de una situación donde la moneda más corriente era la onza de oro (3 libras y 4 chelines) y el dinero gastado subió fulgurantemente a nivel de todos los sectores sociales.

Al principio, el precio se fijó en 10 pesetas la libra, pero cuando el nivel de exportaciones subió, el mercado creció. A decir verdad, el precio bajó gradualmente hasta las 5,12 pesetas en 1849 y después a 3,25 pesetas en 1869, pero los productores tenían motivos para pensar que

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

llegarían a un límite justo pero beneficioso a largo plazo. Los beneficios brutos eran mayores que nunca y parecía que la mina de oro sería inagotable.

Aumento de la superficie de tierra cultivable.—La tierra alcanzó cuotas imposibles, ya que todo el mundo quería comprar. Se rompieron antiguas corrientes de lava y se construyeron con ellas paredes para recuperar el suelo fértil que cubrían; las colinas se convirtieron en terrazas allí donde fue posible, y la propiedad se hipotecaba a cualquier porcentaje para comprar nuevos campos, ya que se tenía la seguridad de que el préstamo se liquidaría en seguida. Nadie puede saber lo que fueron los costes de esta operación; el trabajo en muchos casos fue enorme, comparado con los escasos resultados, y es de dudar que cualquier otro país tenga fincas donde la tierra, pie a pie, haya significado tanto sudor y desgaste de músculos.

Multitudes de tratantes se abalanzaron para comprar la cochinilla y emplear su capital o crédito en almacenarla. La nobleza terrateniente encargó muebles caros, sillas para montar de plata y otras mercancías costosas de Europa, o pasaban su tiempo en una abulia general.

El desquite fue rápido, repentino y universal. Los tintes derivados de la anilina atrajeron al público y dejaron a unos comerciantes cargados de existencias cuyos precios no cesaban de bajar; los prestamistas se encontraron con hipotecas de peso sobre unas propiedades prácticamente sin valor; los propietarios de tierra residentes se declararon insolventes, y la población campesina se encontró desmoralizada, acostumbrada como estaba a unos sueldos altos y a la vida fácil.

Se ha acusado a los ingleses de ser los únicos que, a la larga, han salido ganando con el comercio de la cochinilla. No se sabe cómo se ha llegado a esta conclusión; si bien es verdad que el tinte se vendió principalmente en Londres, esto ya no es así. Por otra parte, algunos muebles y sillas de montar aún existen, aunque estén un poco deteriorados; los campos que se labraron principalmente con el apoyo de capital inglés no han desaparecido, y al fin y al cabo, no se puede culpar a Gran Bretaña si la extravagancia y el despilfarro no dejaron nada atrás, sino la memoria de cosas mejores en lugar de unas cuantas vacas gordas para ayudar a sostener la época de vacas flacas que siguió.

Por debajo de ciertas altitudes, el cactus se cultivó por doquier, así que había que importar el grano y la mayoría de los productos básicos. Ahora, por lo tanto, el aturdido labrador se encontró con que o tenía que arrancar los cactus o morirse de hambre.

Intento de sustituir la cochinilla por el tabaco.—Los pocos ahorros

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

que habían acumulado los gastaron tontamente en construir cobertizos destinados al secado del tabaco, producto que empezó a suplantar a la cochinilla. El Gobierno nombró una comisión para las islas con el propósito de fomentar la nueva industria, pero el impulso que se le quiso dar no resultó afortunado. Ocurrió lo mismo que en el caso del azúcar, ya que las islas no podían competir con América y se tuvo que abandonar el cultivo del tabaco.

Ruina total causada por la cochinilla.—Parece absurdo y paradójico que tanta riqueza diera lugar a la pobreza. Sin embargo, permítaseme que dé un ejemplo. En 1885 un caballero de las Américas construyó un ingenio de azúcar en una de las partes más productivas de Tenerife y no sólo plantó azúcar, sino que animó a sus vecinos a que hicieran lo mismo. Antes de poder llevar a cabo algún trabajo, él se quedó sin recursos y abandonó sin pagar el alquiler. El dueño de la propiedad era un gran terrateniente tanto en la zon como en otras partes de la isla. El azúcar sólo se puede cultivar en tierra de riego, la cual naturalmente es la mejor tierra, y los que habían plantado el azúcar eran por lo tanto necesariamente los principales hombres de la vecindad. El ingenio estaba casi terminado, así que pocos gastos más, aparte del carbón, hacía falta para ponerlo en marcha; sin embargo, permitieron que la maquinaria se oxidase y el azúcar que empezaba a salir se echara a perder, ya que la precaria situación económica de los cultivadores no les permitía especular y cultivar una cosecha cuyos beneficios tardarían en verse o cuyos resultados al menos eran problemáticos.

No cabe duda de que tan lamentable situación se producía principalmente como resultado directo de los excesivos beneficios derivados de la cochinilla. Las ganancias constantes aseguradas del comercio del vino no dieron lugar a una especulación tan extravagante, y aunque ambos comercios beneficiaron a las islas, lo hicieron de modo muy distinto.

El desarrollo de la tierra causado por la cochinilla.—La cochinilla, como tenía que cultivarse cerca de la costa, dio lugar a que una gran extensión de tierra, anteriormente sin valor, se cultivara, como por ejemplo, las laderas por encima de Santa Cruz de Tenerife. Sin embargo, la tierra recuperada no se pagó cuando llegó el colapso y dejó muchas deudas; se impidió así, en gran medida, que se desarrollase en años venideros.

Los más elegantes monumentos del comercio vinícola, por otra parte, son estas casas antiguas, airosas y amplias, cuyos espaciosos balcones y anchas escaleras dan a un patio fresco y sombreado, contrastando fuertemente con los edificios levantados en épocas en que todo el mundo moría de ansias por ponerse rico.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

La degradación del arte.—Hay unas pocas excepciones que confirman la regla, pero en general la aldea moderna o pueblo consiste en un grupito de chozas de adobe pintarrajeadas de cal. En conclusión, la degradación del arte en las Islas Canarias se puede achacar, en su mayor parte, al estilo utilitario de la arquitectura que se adoptó libremente en la época de la cochinilla, y que siguió por costumbre o por necesidad de ahí en adelante.

El valor creciente de la tierra.—La tierra que debe su propia existencia a la cochinilla se encuentra ahora en su mayoría plantada de tomates, etc., y si alguna vez sube en valor hasta su precio original, será gracias al comercio de verduras y frutas que fue iniciado y patrocinado por los ingleses y que sólo se mantiene gracias a la demanda inglesa.

Los cereales.—Los cultivos que han permitido a las islas recuperarse un poco han sido los cereales, los cuales en años de buenas cosechas se exportan en cantidades considerables de las islas de Fuerteventura y Lanzarote.

Papas, cebollas, plátanos, tomates, naranjas, etc.—La recuperación también se debe a las papas, que se pueden plantar en más extensión que cualquier otra verdura, y a las cebollas que, junto a las papas, siempre se han vendido bien en América. Los plátanos, tomates, naranjas, etc, sólo se han exportado recientemente y todavía se encuentran en período de prueba. Las cifras y la información por las que se podría calcular la producción neta de varios cultivos se presentan lo más ampliamente posible más adelante.

Resumen de la agricultura en el pasado.—En resumen, se ha comprobado que desde que los europeos han estado en las Islas Canarias los cultivos que en una época dada han sido más lucrativos fueron el azúcar y la cochinilla. De estos cultivos anteriormente reseñados, se ha visto que es el azúcar el que hasta ahora ha sido incapaz de competir con América en igualdad de condiciones. La cochinilla puede considerarse prácticamente suplantada. La viña nunca fué más que una fuente moderada de beneficios, pero éstos fueron bien ganados y produjeron el bienestar en todas las capas sociales. El tabaco nunca ha sido de gran relevancia, y el sustento principal en momentos de crisis se ha encontrado en los cultivos de cosecha anual, que son los primeros que vuelven a retomar los emigrantes o los hombres necesitados.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Número y tonelaje de los vapores entrados en los puertos de Santa Cruz (Tenerife) y Las Palmas (Gran Canaria), con indicación de la cantidad de carbón de que se abastecieron

TENERIFE

Año	Comercio de cabotaje		Británicos		Porcentaje de los británicos		De todas las naciones	
	Número de buques	Tonelaje	Número de buques	Tonelaje	Sobre el núm. de buques	Sobre el tonelaje	Número de buques	Tonelaje
1884	—	—	195(*)	263.700(*)	45	58	429	457.000(*)
1885	—	—	206	278.560	44	55	465	501.382
1886	—	—	246	317.669	43	51	553	620.229
1887	—	—	250(*)	395.000(*)	46	48	542	834.440
1888	51	12.904	310	444.238	47	47	666	948.802
1889	158	41.695	349	549.375	48	49	733	1.118.652
1890	178	40.432	350	575.000	46	48	766	1.204.036

(*) Estas cifras no pudieron contrastarse bien, pero probablemente están próximas a ser correctas.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

GRAN CANARIA

Año	Comercio de cabotaje		Británicos		Porcentaje de los británicos		De todas las naciones	
	Número de buques	Tonelaje	Número de buques	Tonelaje	Sobre el núm. de buques	Sobre el tonelaje	Número de buques	Tonelaje
1884	—	—	160(*)	264.000(*)	68	52	238	505.000(*)
1885	—	—	220	363.000	66	50	336	725.000(*)
1886	—	—	369	600.500(*)	72	63	506	950.000(*)
1887	—	—	414	680.000(*)	63	61	660	1.103.700(*)
1888	51(*)	12.904(*)	539	890.977	59	59	912	1.505.089
1889	158(*)	41.696(*)	601	1.360.000(*)	59	56	1.022	2.432.000(*)
1890	178(*)	40.432(*)	718	1.635.000(*)	57	56	1.263	2.918.570(*)

(*) Estas cifras no pudieron contrastarse bien, pero probablemente están próximas a ser correctas.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

TOTAL

Año	Total para ambos puertos		Carbón suministrado			Observaciones
			Tenerife	Gran Canaria	Total	
	Número de barcos	Tonelaje	Toneladas	Toneladas	Toneladas	
1884	667	962.000	28.924	6.700	35.624	El cable de telégrafo se instaló hasta Cádiz a comienzos de 1884 y se extendió hasta Senegal en diciembre de ese año. Hubo cólera en Francia.
1885	801	1.226.382	33.963	18.390	52.353	Comenzó la prolongación del muelle de Santa Cruz.
1886	1.059	1.570.229	38.046	38.827	76.873	Las obras en el Puerto de Gran Canaria se desarrollan rápidamente.
1887	1.202	1.928.140	53.277	73.070	126.347	
1888	1.680	2.479.699	76.913	136.188	213.101	El servicio de vapores correos interinsulares comenzó a funcionar en septiembre.
1889	2.071	3.634.044	101.432	166.341	267.773	
1890	*2.385*	*4.203.470*	*107.519*	*226.400*	*333.919*	

(*) Estas cifras no pudieron contrastarse bien, pero probablemente están próximas a ser correctas.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Cuadro que muestra el porcentaje de los vapores que recalaron en los puertos mencionados

Puertos	Españoles		Franceses		Alemanes		Observaciones
	Núm. de barcos	Tonelaje	Núm. de barcos	Tonelaje	Núm. de barcos	Tonelaje	
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	
Tenerife, 1885	15	9	19	28	5	6	El movimiento de la embarcaciones de vela, la mayoría de cabotaje, no merece comentario alguno, excepto que el número de barcos entrados se ha reducido de 1.939 en el año 1885 a 1.583 en 1890.
Tenerife, 1890	14	11	20	19	17	17	
Gran Canaria, 1885 .	—	—	1	1	1	1	
Gran Canaria, 1890 .	—	—	—	—	—	—	

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Comienzo de la navegación a vapor.—En 1850, el último año del comercio vinícola, la cantidad de buques que arribaron sólo a Tenerife fue de 15 vapores y 262 veleros, con un tonelaje de 32.697 toneladas.

En 1852, llegaron 79 buques de vapor (50 de ellos ingleses y 13 franceses) y 195 veleros, con un tonelaje de 40.725, suministrándose 1.378 toneladas de carbón.

En 1869 entraron 86 vapores (72 ingleses, 55.655 toneladas; y 12 franceses, 4.307 toneladas) y 142 veleros (50 ingleses, 10.147 toneladas; 20 franceses, 5.383 toneladas, y 5 alemanes, 1.019 toneladas), con un suministro de carbón de 4.837 toneladas.

Las cifras arriba detalladas no incluyen los buques de cabotaje o barcos de pesca que en aquel entonces eran todos embarcaciones de vela y llegaban con un promedio de 600 a 700 por año, con un tonelaje de 30.000 a 50.000 toneladas.

Resumen.—Se podrá observar por el cuadro de resultados del tráfico marítimo que, incluyendo el servicio de cabotaje, que es de una gran ayuda y sale con una periodicidad frecuente y regular, la cantidad de buques de vapor que entraron en Tenerife en 1890 en comparación con 1885 fue de 220 a 100, y en Gran Canaria de 605 a 100.

El comercio de transporte alemán muestra el mayor incremento proporcional; sin embargo, los británicos se han mantenido bien y se encuentran entre el 45 y el 53 por ciento pese a que el crecimiento total ha sido de un 280 por ciento.

A veces se ha dicho erróneamente que el incremento del tráfico marítimo y del carbón en las Islas Canarias ha sido en detrimento de otros puertos. Esto no es exactamente cierto, como se muestra en el cuadro del movimiento de la navegación en Madeira que se inserta a continuación:

	Número de embarcaciones	Toneladas	Carbón suministrado (toneladas)
Entradas de vapores en 1886	618	887.497	76.495
Entradas de vapores en 1890	645	1.002.770	67.574
Incremento	27	115.273	—
Disminución	—	—	8.921

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

PARTE II: SITUACION ACTUAL DE LAS ISLAS Y LOS POSIBLES EFECTOS DE LAS NUEVAS CIRCUNSTANCIAS EN EL FUTURO DE LA AGRICULTURA

El incremento de la comunicación por mar.—El segundo factor y, desde el punto de vista de los ingleses, con mucho el más importante es el extraordinario incremento de los medios de comunicación con otros países en los últimos años.

Después de pasar revista a las ganancias y las pérdidas de años anteriores, se puede formar una visión general de la capacidad de la provincia si las circunstancias hubiesen seguido siendo las mismas.

La derogación de la ley de bienes vinculados y la expropiación del clero.—Sin embargo, hay que tener en cuenta dos factores. El primero es que la tierra se ha distribuido entre muchas personas gracias a la denegación de la Ley de bienes vinculados en 1834 y por la expropiación del clero en 1854.

Los lectores deben extraer sus propias conclusiones con respecto al valor de estos hechos al examinar las cifras de emigración y las estadísticas sobre impuestos, pero no se puede comparar con lo que podría ocurrir en Inglaterra, ya que, sea cual sea la situación de este país, los grandes terratenientes de las islas nunca parecen haber intentado en serio mejorar ni las herramientas agrícolas ni la raza del ganado, mientras que el alojamiento y el vestido de las clases más pobres han sido y siguen siendo temas completamente indiferentes para ellos. Siempre se ha dejado demasiado en manos del Gobierno y los ejemplos individuales de magnanimidad y patriotismo han sido raros; asimismo, las obligaciones del rango y de la posición social nunca han sido bien reconocidas por las clases superiores.

La popularidad como estación carbonera.—Se puede estudiar el cuadro adjunto del movimiento de buques para apreciar bien este hecho. En él se podrá ver que entre Tenerife y Gran Canaria unos 412 buques recalaron en 1890 cuando sólo 100 habían arribado en 1885, y que se suministraron 640 toneladas de carbón en 1890 en contraste con las 100 toneladas de 1885, lo cual demuestra que el incremento de la marina mercante, por sensible que sea, sólo representa dos tercios del enorme aumento del suministro de carbón.

Estas cifras son prueba fehaciente de la popularidad e idoneidad de las Islas como grandes estaciones carboneras del Atlántico y como un puerto a medio camino entre el viejo y el nuevo continente, ya que es

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

por el carbón, y nada más, por lo que la mayoría de los barcos deciden arribar aquí.

Ambos puertos han sido declarados de primera importancia por el gobierno español, y si bien es verdad que Gran Canaria ha avanzado infinitamente más que Tenerife, no es menos cierto que ambos puertos ven asegurado su futuro progreso hasta límites insospechados, a menos que el carbón se sustituya por algún combustible que abulte menos.

La competencia por parte de una serie de almacenes de carbón y la confianza en un suministro constante e ilimitado continúan atrayendo nuevas líneas de vapores en tránsito a Europa desde las Indias Occidentales, América del Sur, El Cabo y Australasia, y dado que la población y las necesidades de estos países aumentan, también los puertos carboneros incrementan su número para satisfacer dichas necesidades.

La supremacía de la bandera británica.—Es un dicho harto conocido que el comercio seguirá a la bandera y, por consiguiente, no es de asombrarse que Inglaterra ocupe el primer lugar, tanto en importaciones como en exportaciones. Los buques y el comercio alemanes también han aumentado mucho en los últimos años, pero ya que las cifras totales de importaciones y exportaciones para el mismo período no están disponibles, un análisis crítico de las causas sólo se podrá hacer en algún momento en el futuro, por medio de la conservación cuidadosa de los datos venideros.

Al igual que la bandera británica es la más corriente en estas aguas, las casas comerciales más ricas y más emprendedoras son británicas también. Los vapores dedicados al cabotaje, que están financiados con capital británico mayoritariamente, se emplean en recoger productos que terminan en el mercado británico.

Los barcos carboneros.—Debe recordarse también que muchos barcos carboneros salen de las islas en lastre y que muchos vuelven directamente a Inglaterra y estarían más que agradecidos si pudieran conseguir carga.

Fruta.—La aparición del comercio de fruta perecedera se debe por entero a la existencia de unos medios de comunicación rápidos. El progreso de este comercio dependerá en su mayor parte de la instalaciones para almacenaje, etc..., que los consignatarios se sienten tentados a ofrecer, y debe recordarse que si los barcos se preparan especialmente para la nueva exportación de fruta desde Africa del Sur, los mismos barcos por necesidad deben cargarse de carbón aquí o en Madeira. En la actualidad y bajo unas circunstancias algo adversas, su crecimiento ha sido tan rápido como sustancioso y, debido a su influencia sobre el valor de

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

la tierra y las condiciones de trabajo, su futuro representa un tema de interés para cualquier consideración especulativa.

Destino.—Hasta ahora se ha considerado ventajoso el transportar la fruta a Liverpool y a Londres, destinándose sólo una pequeña cantidad a España; el comercio con Francia se ha visto obstaculizado por la falta de empuje de las compañías de vapores que van allí, además de por los impuestos sobre las importaciones. La demanda en Alemania es escasa y se limita casi por completo a las papas.

Verduras Frescas.—Una pequeña cantidad de verduras frescas va destinada a la costa occidental africana y, por supuesto, esto supone una demanda constante para los barcos. Las papas y las cebollas han sido embarcadas en su mayor parte a las Indias Occidentales en barcos de vela casi desde que se conoce la papa, y de la misma forma, hace muchos años se estableció con Inglaterra un comercio esporádico de papas tempraneras.

Las Islas Canarias como competidores de las Islas del Canal de la Mancha.—Sin embargo, sólo en tiempos recientes las Islas Canarias se han convertido en un mercado de productos hortifrutícolas tempraneros para Europa del Norte, adelantándose a las Islas del Canal de la Mancha en varias semanas. Los comentarios sobre comunicaciones pueden completarse adecuadamente con una lista de los diferentes puertos europeos que tocan las naves en sus viajes de retorno.

Comunicación directa.—

	Días
Liverpool	7
Plymouth	5
Sonthampton	6
Londres	7
La Havre	6
Burdeos	5
Cádiz	3
Marsella	6
Barcelona	5
Gibraltar	3
Hamburgo	8

Sujetos a los retrasos que se produzcan en los mencionados puertos, hay comunicación con Glasgow, Roterdam, Antwerp, Flushing, Génova, Valencia, Málaga, Orán y Tánger. Una línea de barcos de vapor también viaja directamente a la costa de Marruecos.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Extensión de la comunicación directa.—Además del comercio de frutas, el comercio en general se facilita por el hecho de que los barcos de vela o de vapor ponen las islas en contacto constante y estrecho con Australia y Nueva Zelanda, los puertos orientales de América del Sur, América del Norte y las Antillas, toda la costa africana, desde Mozambique a Orán, y casi todos los puertos europeos, desde Génova a Cristianía y Estocolmo.

Es lógico suponer que si la población aumenta en estas remotas partes del mundo, también aumentará la cantidad de barcos que arriben a las islas.

Mayor acercamiento a los mercados europeos.—En todo caso, la distancia real entre las islas y Europa es cada vez más corta y cada día que pasa esto es de importancia vital para un país cuyas fuentes de ganancias, como antes detallé, han surgido y siempre surgirán de la maravillosa fertilidad de su suelo.

Carreteras.—Un tercer factor de menor importancia es que unas 200 millas de carreteras excelentes se han construido en los últimos 45 años y el Gobierno ha aprobado proyectos para ampliarlas. Huelga decir que una mayor facilidad para transportar la fruta en perfecto estado a bordo de los barcos de vapor sería imposible si la fruta debe viajar apresuradamente largas distancias a lomos de animales o a espaldas de hombres y por unos difíciles caminos de herradura.

Puertos.—La mejora en los puertos ha contribuido también al mismo fin. Los barcos grandes no pueden anclar abarloados a los muelles, pero tanto en Tenerife como en Gran Canaria, y sobre todo en esta última, sólo en condiciones atmosféricas muy excepcionales, la fruta corre el riesgo de mojarse mientras está en las lanchas. [Nota al pie: Unos barcos de vapor de 1.000 a 1.300 toneladas, dedicados al comercio de fruta, suelen remolcarse a lo largo de los muelles, tanto en Tenerife como en Gran Canaria.]

Las obras de prolongación del muelle de Santa Cruz comenzaron prácticamente en 1885. En enero de 1890 había alcanzado una longitud de 350 metros, con una profundidad en algunos lugares de hasta 60 pies. Las obras en el muelle del Puerto de La Luz en Gran Canaria comenzaron antes y están más cerca de completarse. Una vez acabadas, el muelle tendrá un área de 186 acres con una profundidad de unos 45 pies.

Tranvías, etc.—No se ha construido ninguna línea de ferrocarril; sin embargo, un tranvía de vapor va desde Las Palmas hasta el Puerto de La Luz (3 millas y media) y no pasarán muchos años antes de que se introduzca algún tipo de tranvía económico que conecte Santa Cruz con

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

La Laguna, en Tenerife, ya que tal medio de transporte hace muchísima falta debido a la inclinación empinada de las calles, que alcanza los 1.840 pies en 6 millas.

Propuesta de ferrocarril en Tenerife.—Acaban de completarse los peritajes sobre la construcción de un ferrocarril de vía estrecha desde Santa Cruz hasta La Orotava, que se encuentra a unos 42 Kms. (27 millas) de distancia por carretera. El coste se ha estipulado aproximadamente en 14.000 dólares por km. Las rampas serán necesariamente elevadas.

Cables submarinos.—Inducidas por la escala de los buques para abastecerse de carbón, las instalaciones telegráficas han sido en gran medida la causa de todas las innovaciones modernas. Un cable submarino fue instalado desde Cádiz a Tenerife entre 1883 y 1884 por una compañía inglesa (la *Compañía Nacional Española de Telégrafos Submarinos*). La misma compañía puso un cable desde Tenerife a Senegal en diciembre de 1884, y ahora está instalando otro (junio 1892) desde Senegal a Pernambuco, que convertirá a las islas en una importante estación de medio camino.

Los cables se extienden desde Tenerife a Gran Canaria y Lanzarote, por la parte oriental, y a La Palma por la parte occidental. La comunicación tierra adentro necesita de una ampliación.

Resumen de los efectos de una mejor comunicación.—Resumiendo, y para darles una idea correcta de la situación actual, se pueden sacar las siguientes conclusiones. El suelo está en el mismo estado que en tiempos del fracaso de la cochinilla y la pequeña cantidad que ya no se cultiva, como por ejemplo, algunas laderas sureñas sin riego, se podrían vender a un coste muy inferior al original. Si en las islas se hiciera una repoblación de bosques a gran escala y se pusiera en marcha una distribución del agua sobre bases amplias y liberales, sin duda no sólo la tierra sin cultivar adquiriría valor, sino que también las parcelas ahora dedicadas al cultivo de cosechas de relativo bajo valor producirían buenas cosechas de uvas, olivos, almendras u otras plantas que no requieren mucha humedad.

La tunera.—La tunera, cuya erradicación cuesta mucho dinero al estado de Australia, aquí se mantiene fácilmente bajo control y la labranza del suelo sólo es comparable con el cuidadoso cariño dado a los huertos en Inglaterra. Este sistema productivo y cuidadoso de labrar el suelo es el resultado de la subdivisión de la tierra, de la densidad de la población y de las caracteristicas admirables de la clase trabajadora, además de constituir un importante complemento, por supuesto, para el cultivo de los tomates y otras verduras.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

El campesinado.—La clase campesina se mantiene a sí misma y a la nobleza terrateniente [«*gentry*» en el original]. Tanto los hombres como las mujeres son trabajadores constantes y buenos, pero debido a la rígida distinción social que se conserva entre ellos y la burguesía y las familias con títulos, no sienten, por regla general, suficiente simpatía hacia sus amos como para seguir trabajando sin la vigilancia constante de un jefe o un capataz. Además, son muy descuidados y extremadamente ignorantes, razones por las que se convierten en un gran estorbo para el pleno desarrollo de industrias, tales como la del vino, la de la fruta o la de productos lácteos, incluso cuando trabajan por su propia cuenta. No obstante, tal como son, representan un instrumento admirable cuando son manejados por una persona capaz, aunque la atención que ellos requieren impide llevar una operación a gran escala bajo el control de una sola persona, como normalmente sería posible.

Los extranjeros que se dedican a la agricultura.—Los extranjeros que se dedican aquí a la agricultura encontrarán que la nobleza terrateniente les considera sus competidores. Desafortunadamente están imbuidos de la idea equivocada de que para que un hombre gane dinero otro tendrá que perderlo. También se encontrará en desventaja en comparación con ellos cuando compre o arriende tierras, y los labradores trabajarán mejor, en general, bajo la vigilancia de una persona a quien les han enseñado a respetar y admirar que bajo el mando de un extranjero contra cuyas ideas novedosas y mejoras se oponen solapadamente o se niegan a entender, y a quien siempre considerarán un intruso que explota las islas en su beneficio.

No obstante, como ya señalé, los ingleses son los comerciantes de más éxito en todos los sentidos y su perseverencia constante y tranquila les ha ganado mucha admiración, y posiblemente mucha antipatía entre los que parecen menos afortunados o que no pueden conseguir los mismos resultados.

La cortesía natural.—Sin embargo, se debe rendir tributo a la cortesía elegante y a la consideración halagadora con las que invariablemente se trata a los ingleses, así como a todos los extranjeros.

Pero si el extranjero se encuentra ligeramente en desventaja por este lado, le es más fácil, por el otro, calibrar las necesidades y es más capaz de aprovechar con inteligencia los medios de comunicación que han surgido.

Necesidades.—El extranjero debe poseer cierto capital; debe aprender español, lo cual le llevará tres o cuatro meses; debe estar familiarizado con temas relacionados con los negocios, tales como la contabilidad

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

y el transporte por barco, y debe, sobre todo, informarse acerca de la empresa específica que vaya a acometer.

PARTE III: ALGUNAS INDICACIONES SOBRE LAS POSIBILIDADES Y EL VALOR DE LA TIERRA EN DISTINTOS LUGARES

Las personas deseosas de emigrar deben determinar si el muy alto precio de la tierra en las Islas Canarias, en comparación con los precios en muchas de nuestras colonias, se va a ver compensado por los productos cuya actual o futura proximidad a la base de operaciones de los grandes mercados europeos les permita ahora o en el futuro cultivar con beneficios; o si se ve compensado por la mano de obra barata, resultado de una gran población, o por las ganancias de un 12 a un 15 por ciento (1892) en el cambio de la moneda inglesa a pesetas, por medio de las que se pueden descargar de las deudas en concepto de tierra o mano de obra.

Lo abrupto de las tierras costeras. Las zonas climáticas.—Debido a la pronunciada inclinación, a menudo hasta un 16 por ciento, de las tierras costeras cultivadas en las laderas de las colinas, se forman zonas estrechas, o cinturones, cada una de las cuales se adapta más a un cultivo que a otro. Puede decirse que estas zonas se dividen por líneas irregulares isotérmicas que se aproximan o se distancian según la inclinación o las condiciones atmosféricas inducidas por el contorno de la vecindad inmediata. Bajo condiciones iguales, la bajada de temperatura es de 1 grado Fahrenheit cada 300 pies y la del barómetro es de 1 pulgada cada 1.000 pies.

Valoración de la finca.—Del valor de la tierra depende mucho la naturaleza del producto de cualquier zona específica. Otras consideraciones a tener en cuenta son: primero, si es de riego o depende de las lluvias, y si es de riego, saber de cuánta agua dispone y el tamaño y el valor de los depósitos, aparte de los medios de su almacenaje y distribución; segundo, hay que considerar la naturaleza del suelo en sí; y tercero, las comunicaciones con el mundo exterior. La cuestión de los impuestos se trata en otro apartado.

El sembrado de la cosecha de tomates en un buen año produce, sin duda, buenos beneficios, pero está todavía en fase de experimentación y con un futuro demasiado inseguro como para formarse una base estable de valoración. Debido a los impuestos de importación sobre los cereales y la harina, la mejor tierra para cultivo de trigo es relativamente

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

la que sufre más altos impuestos, aunque da sólo una cosecha al año en comparación con las dos, tres o hasta cuatro de las papas, el maíz, los tomates, etc. Sin embargo, no hace falta nunca comprar agua, y a las alturas donde se suele cultivar el trigo, cada cosecha está asegurada. El precio (1892) oscila alrededor de las 2 libras esterlinas y 7 chelines por cuarto de 480 libras. El producto suele calcularse muy por debajo de la cifra real para evitar impuestos, pero la peor tierra árida produce probablemente de doce a veinte veces más; una tierra normal, cincuenta veces más, y se dice que en un buen año en Lanzarote y Fuerteventura se puede recoger una cosecha de hasta doscientas cuarenta veces más.

La tierra dedicada al cultivo de trigo se sitúa generalmente entre unos 1.600 a 2.300 pies por encima del nivel del mar, ya que las tierras de riego por debajo de estas alturas se siembran con cultivos que maduran más rápidamente. La tierra mejor puede llegar a costar 240 libras la fanegada.

Una buena tierra de riego en un sitio tal como el Valle de La Orotava puede costar, por término medio, unas 240 libras la fanegada, o en sitios adecuados bastante más, con los derechos del agua incluidos, los cuales deben figurar por separado en la escritura de traspaso.

Ningún dueño de tierra sin cultivar muestra demasiada inclinación a vender su tierra a unos extranjeros al contado, ya que piensan que ellos, con sus conocimientos superiores, sacarán provecho del suelo; por lo tanto, el propietario prefiere que un vecino se convierta en vendedor para así poder copiar los métodos del astuto forastero y sacar las ganancias él mismo.

Este sentimiento de temor es un gran obstáculo al progreso en las islas, ya que impide la adquisición de parcelas de tierra o de tierra de bosque a unos precios razonables que podrían producir beneficios modestos; sin embargo, la tierra se queda sin cultivar porque el dueño se aferra a ella, pero es incapaz de sacarle un beneficio por su propia cuenta.

Hipotecas. La mejor manera de comprar tierra es la de prestar dinero sobre las hipotecas; el interés varía entre el 7 y el 10 por ciento y la mayoría de las veces permite que las garantías de pago pasen al prestamista. Aunque esta operación es insegura, sin embargo supone la residencia prolongada y probablemente no permite que se haga ninguna mejora en la tierra durante varios años, y por ello no vale la pena recomendarla a aquellas personas ansiosas de ganarse la vida por la industria y por el trabajo. Es costumbre prestar un 50 por ciento del valor y si la tierra se traspasa será probablemente porque su valor sea mucho menor que cuando se efectuó el préstamo.

Se debe comentar que, *grosso modo,* la tierra que mira hacia el sur

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

debe ser más barata que la tierra que mira hacia el norte; por ejemplo, en los presupuestos gubernamentales con respecto a los impuestos, la tierra de riego de primera clase cerca de Santa Cruz, en Tenerife, se tasa al mismo nivel que la tierra sin riego de segunda clase cerca de Tacoronte, a unas 12 millas por la carretera del norte. Esta situación se ajustará probablemente cuando se pueda calcular definitivamente el valor de las plantaciones tomateras.

La popularidad de la tierra como inversión.—Otra razón de los precios altos de la tierra es que la gente isleña que haya ahorrado dinero, o que haya emigrado y vuelto con fortuna, no conoce otro tipo de inversiones que no sean casas y tierras.

Las pocas personas adineradas no tienen ninguna intención de distribuir su dinero entre varios países, ni de emprender obras de una utilidad pública en gran escala donde habría que correr ciertos riesgos. Desgraciadamente, ni siquiera les interesa repoblar bosques como fuente de ingresos futuros y, más allá de un poco de inversión en la deuda española, etc., prefieren poseer tierras que les permitan disponer de cosechas y que quizá les proporcionen una muy baja tasa de interés o prestar dinero en forma de hipotecas, lo cual, al fin y al cabo, es sólo otra manera de adquirir bienes inmobiliarios.

El arrendamiento de la tierra.—En cuanto al arrendamiento de la tierra, los límites son naturalmente amplios y el precio varía enormente. Se verá por los resultados de los impuestos que las contribuciones al Gobierno deben ser del 18 al 25 por ciento del producto anual. Partiendo de la base de que tal porcentaje esté infravalorado y de que los impuestos representen alrededor del 16 por ciento, sería un cálculo justo sumar al valor de la finca del 2 y medio al 5 por ciento de interés para impuestos. En cuanto a la tierra destinada a los tomates, sin embargo, la situación es de vital importancia.

La responsabilidad del dueño de la tierra.—La costumbre con respecto a los inquilinos es que el dueño es el responsable de todas las mejoras exteriores de las dependencias, de las reparaciones de las tuberías de agua y los muros, y de las pérdidas de las dependencias por incendio.

La tierra baldía libre de impuestos.—La costumbre de trabajar una finca por medio del sistema de repartición de los beneficios se puede encontrar en todo detalle en el apartado sobre «métodos del cultivo».

La tierra baldía que se pone bajo cultivo puede registrarse como «colonia agrícola», permitiéndose a la granja y a toda la gente residente en ella obtener el privilegio de la exención de tasas, tanto municipales como territoriales, durante un período de unos 20 años.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Antes de sacar ninguna conclusión sobre el valor relativo de la tierra en las Islas Canarias, o en una isla con respecto a la otra, es justo que se estudie detenidamente la siguiente relación de hechos y cifras.

Zonas climáticas.—Hay que considerar primero las diferentes plantas que florecen en diversas zonas donde las condiciones de agua y tierra son favorables:

Zona I.—Del nivel del mar hasta los 500 pies.

Plátanos, caña de azúcar, piñas (no del todo bien), tabaco y, entre los frutales, dátiles (las palmeras datileras en sitios protegidos) y mangos. Los tomates se cultivan como cultivo de invierno.

Zona II.—Desde el nivel del mar hasta los 1.000 pies.

Batatas, calabazas, arrurruz (en pequeñas cantidades), cochinilla, cactus, aceite de ricino y, entre los frutales, aguacates. Las papas son un cultivo de invierno.

Zona III.—Desde el nivel del mar hasta los 2.000 pies.

Tomates, papas, ñames, cebollas, alubias, lentejas, guisantes, alfalfa, pimientos, linaza, garbanzos, altramuces, tagasaste y los cereales: trigo de arista, cebada, maíz, malta y avena (plantada en pequeñas cantidades). Todas las verduras cultivadas en Inglaterra, tales como la cotufa, el perejil, la lechuga, las zanahorias, los nabos, las coles, las coliflores, las espinacas, los calabacines, etc. El apio no es de primera calidad y los espárragos son algo amargos. Entre la fruta, la parra, la naranja, el limón, la toronja, la almendra, la aceituna, el higo, el tuno, la mora, la granada, el melocotón, el albaricoque, la manzana dulce (de natillas), el guayabo, el café, el níspero, el melón y la fresa.

Zona IV.—Desde 1.000 a 4.000 pies.

El límite del cultivo raras veces excede los 4.000 pies y, por lo general, alcanza los 3.500 pies más o menos.

Muchas de las plantas de la zona 3.ª pueden cultivarse a un nivel superior, pero el cultivo más general son los cereales, seguidos por las alubias o los altramuces; estos últimos los consumen los bueyes para el estiércol, de la misma manera que en Inglaterra para la cosecha del año siguiente.

El cultivo principal a gran altura es el castaño español, pero muchos de los frutales más robustos se cultivan muy bien y no parece haber razón por la cual las grandes extensiones de ceniza y picón no puedan plantarse de parras importadas directamente de Alemania o de otros países fríos. La parra «del país» se muere por culpa de la nieve en el invierno, y no puede aclimatarse.

Zona V.—Zona de Bosque.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Brezo, laurel, helecho y maleza a veces empiezan a crecer a unas alturas de 1.200 pies, pero lo habitual es que comiencen en lo que se llama «Monte Verde» o la ladera verde de la montaña, a unos 2.500 ó 3.200 pies.

El bosque.—El bosque mismo se ha talado tantas veces que es peculiar encontrar los pinos por debajo de los 2.500 pies y muchos de los «pinales», o pinares, sólo comienzan alrededor de los 4.000 pies.

La altura mayor a la cual se encuentra algún arbusto o árbol es en las Cañadas de Tenerife, donde la retama crece desde los 5.600 hasta cerca de los 11.000 pies. El *Pinus canariensis* (la tea) se da a unas alturas de casi 8.000 pies, y el cedro, ya casi extinguido, se encuentra a la misma altura.

Los árboles del bosque.—Los principales árboles de bosque son los pinos, de los cuales el *Pinus canariensis* es peculiar de las islas y da una madera de crecimiento lento pero muy valiosa; el viñátigo, o la caoba isleña; el barbusano (que se utiliza para fabricar las prensas de vino), de gran fuerza y dureza; el palo blanco, una madera dura y blanca; el tilo (los cuatro miembros de la familia de laureles), y el brezo, que alcanza una altura de más de 40 pies y un ancho de más de cuatro pies.

Hay muchos más árboles que se dan o se plantan, como el alcornoque, el olmo, el roble, el eucalipto, el plátano, la haya, etc. De hecho, está claro que en un país donde el naranjo, el abeto, el mango y la zarzamora encuentran un hogar espléndido, es difícil nombrar algún árbol que no se pueda cultivar con más o menos éxito.

No cabe duda que las islas, bajo un gobierno previsor, no sólo podrían cultivar toda la madera necesaria para reparar los buques que arriban a sus puertos, sino que incluso podrían ver como el producto de sus bosques llega a ser una exportación valiosa y un medio de emplear algo del espacio vacío de los buques carboneros que zarpan de retorno.

El cuidado de los bosques.—Acabaremos por decir de forma clara que actualmente el valor principal de la tierra de bosque lo representa el carbón, que se fabrica del brezo y del laurel, y la venta del ganado, que encuentra pasto entre sus límites. El Gobierno español, sin embargo, ha empezado a reconocer el valor de la plantación de árboles y, si se pueden seguir las órdenes de mantener las cabras lejos de los retoños y de impedir que los campesinos lleven la pinocha para hacer fertilizante, su importancia como medio para regar la tierra se puede restaurar paulatinamente, y las colinas que ahora se encuentra peladas se cubrirán de un verde más variado y maravilloso que el que hasta ahora hayan tenido.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

La perniciosa negligencia de siglos se ha vuelto casi nula, gracias a Dios, por lo cortos que son los cursos de agua y la naturaleza impenetrable de los espolones rocosos cuyos millones de recovecos aún mantienen la tierra, la cual sólo requiere un mínimo de gastos para convertirse en una fuente de ingresos en más de un sentido.

Pasto.—En ciertas partes de las islas se pueden encontrar amplias extensiones de tierra de pasto, pero la mayoría se halla alrededor del Monte Verde. El valor proporcional del pasto, en comparación con la tierra cultivable, aparece en los resultados de la tasación.

Probablemente el método más económico de engordar el ganado para el suministro a los buques o para exportación es plantar la tierra con alubias, altramuces, etc. y permitirle que se los coma.

Los animales que se sacan a pastar normalmente son cabras, aunque por supuesto a veces se pueden ver tanto ovejas como bueyes alimentándose en las colinas.

Clima.—Se han dado algunas indicaciones sobre el precio de la tierra y los cultivos a los cuales se adapta. La próxima consideración es el clima. Pero no hace falta decir mucho acerca de esto en relación con la agricultura, excepto que es notablemente tan perfecto como pueda encontrarse, y que en tierras de regadío, salvo en casos de plagas, la cosecha de un año es tan buena como cualquier otra.

Temperatura.—No hay anotaciones en las que se haya comprobado que ha bajado la temperatura hasta 0° en La Laguna, en Tenerife, a 1.840 pies, el punto más alto en el que unas observaciones meteorológicas regulares se han registrado a lo largo de varios años. En Vilaflor, a unos 4.335 pies, también en Tenerife, el punto más alto de todas las islas en el que se dan cultivos, la temperatura más baja anotada en 1890-91 fue de 28° F. y el punto más bajo en el mismo año al nivel del mar en el mismo lado de la isla fue de 49° F.

El récord más alto del verano fue de 104° 9'' en La Laguna en 1885, con tiempo del sur, ya que el calor extremo normal del verano en las ciudades al lado del mar no supera los 86° F. y dan un promedio de alrededor 82° F. a mediodía.

Pluviometría.—Pasamos a hablar del agua en la tierra de secano. La lluvia anual en Las Palmas, Gran Canaria (a nivel del mar), es de 8,35 pulgadas; en Santa Cruz de Tenerife (a nivel del mar) es de 11,08 pulgadas. En Santa Cruz de La Palma (a nivel del mar) las observaciones de un año dan 22 pulgadas, lo que sugiere que podía haber algún error en la lectura o una mala ubicación del calibrador de lluvia; en La Laguna,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Tenerife, a 1.840 pies, las observaciones de muchos años dan 29,41 pulgadas.

La mayor parte de la lluvia, no obstante, cae en el Monte Verde, donde el vapor, llevado tierra adentro por los alisios, se disuelve en neblina.

En las islas más lejanas de Africa, incluyendo a Gran Canaria, se puede decir que las sequías son poco habituales y nunca serias; sin embargo, en las islas orientales, sobre todo en Fuerteventura, a veces se ha llegado a sentir una gran angustia por falta de lluvia, aunque en un año húmedo, tanto aquí como en Lanzarote, es donde se produce la mayor cantidad de grano.

Estaciones.—Las estaciones están claramente diferenciadas y se puede esperar lluvias en las zonas costeras desde comienzos de octubre hasta principios de mayo.

La recogida de las verduras o la cosecha de los cereales depende, en gran medida, de la zona donde se cultivan y de la época de siembra. En las tierras de riego se disfruta de una mayor flexibilidad en casi todo. En tierra regada por la lluvia, el invierno, por supuesto, es la estación de crecimiento, y el verano, la época de reposo.

A continuación damos cuenta de las estaciones aproximadas y unas cuantas observaciones sobre los productos que se cultivan para la exportación.

Productos cultivados para la exportación a Europa. Tomates.—Los tomates están considerados como uno de los cultivos que proporcionan mayores beneficios, pero se supone que es una tendencia posiblemente temporal, aparte de que están más sujetos a las plagas que los cereales. Los remedios que se utilizan para estas plagas parecen servir de poco, pero la tierra que está enferma un año muchas veces mejora al siguiente. Las semillas importadas de Inglaterra se siembran en agosto y septiembre y la planta se pone en una tierra de regadío cuando mide de 6 a 8 pulgadas. Una planta puede dar de 10 a 15 libras de fruta en bruto, o de 5 a 6 libras de fruta selecta. La fruta es grande, de un sabor maravilloso y los primeros tomates maduran aproximadamente por navidades.

Una fanegada debe rendir en un año bueno alrededor de 20.000 libras de fruta selecta, o como promedio sobre varios años, unas 15.000 libras. Se vende a un precio que oscila entre 2,50 y 3,50 dólares el quintal (100 libras españolas de peso) y se obtiene, por lo tanto, entre 450 y 600 dólares de rendimientos brutos.

De esta suma hay que deducir el coste del abono y la mano de obra. El abono es bastante costoso y se compone mayormente de guano y en parte de estiércol de las cuadras. Es difícil dar cifras, ya que depende

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

mucho de quien haya estado labrando la tierra, etc., pero se puede decir que no se conoce aún ningún abono satisfactorio que materialmente defienda a las plantas contra los ataques de las plagas. La mano de obra, siempre que la fruta se coseche bien, puede calcularse en un promedio de tres mujeres y la mitad de esta cantidad de hombres por fanegada desde principio a fin constantemente. Si hay que comprar agua, por supuesto esto representa, como en otros casos, otro gasto de más o menos peso.

Papas.—En las zonas bajas las papas deben cultivarse en tierra de regadío, incluso en invierno. Sin embargo, en la tierra ligeramente elevada, donde se encuentra una mezcla de tufa o piedra pómez podrida, puede pasar sin riego. Los primeros envíos por barco empiezan al final de enero y el *magnum bonum* es el tipo preferido. Las papas de semilla se embarcan desde Inglaterra tan pronto como se puedan conseguir, en septiembre y octubre.

El estiércol de las cuadras y el guano se utilizan generalmente, pero si el ficus se plantara como se debiera y la bayas se machacasen en la isla, la cáscara probablemente sería de gran utilidad si se utilizara en proporciones adecuadas.

La papa inglesa produce del orden de 3 a 5 veces más que la de siembra, y la «palmera», una papa indígena de inferior sabor cultivada para consumo interno o para su embarcación a las Américas, produce de 10 a 14 veces más. La papa inglesa se vende a 1 dólar y 25 centavos por quintal para embarques.

La plaga de las papas surgió en octubre de 1843 cerca de La Laguna y ya hacia 1845 se había extendido a todas las islas. En su época causó grandes estragos, pero ahora es menos maligna y está lejos de ser común. En su momento más virulento se notó que las plantas con plena exposición al sol apenas se vieron afectadas.

Plátanos.—Los plátanos sólo se cultivan en tierra de regadío cerca de la costa y se exportan más desde Gran Canaria. La tierra cultivada de plátanos tarda al menos dos años en dar frutos; sin embargo, se pueden cultivar papas entre las filas mientras maduran los plátanos. Las raíces se plantan a unos 2 metros de distancia, es decir, unas 960 plantas por acre. La primera cosecha consiste en una piña por planta, después de la cual dos, tres o incluso cuatro plantas salen de la misma raíz y se puede cosechar anualmente de dos o tres piñas. Después de dar fruto, el árbol se corta y la tierra debe replantarse cada 6 a 7 años porque el tamaño de las piñas disminuye gradualmente. Los plátanos son algo latosos y costosos a la hora de cultivarse, y una piña o «racimo» de fruta de 180 dedos o más vale de 2,5 a 3 pesetas para su embarque. El abono utiliza-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

do normalmente es guano. Las hojas esparcidas por el suelo forman un excelente abono o se utilizan para embalar. Los tallos se utilizan como alimento para los animales.

Naranjas.—Normalmente las naranjas se cultivan mejor en la ladera sur de las islas. Las mejores se encuentran en Telde, en Gran Canaria, y Granadilla, en Tenerife. Las naranjas de Gran Canaria pesan unas diez onzas a veces, y tienen una cáscara muy fina. Las más grandes son bastante caras, alcanzando hasta medio penique cada una, y las más pequeñas, más adecuadas para su embarque, raras veces cuestan menos de un penique por cuatro.

Las naranjas maduran principalmente en noviembre y podrían embarcarse en grandes cantidades si se recogieran con cuidado y se embalaran sin dañarlas. Cualquier uso extensivo de su comercio se obstaculiza por la costumbre conocida de la familia de cítricos de cambiar de forma, tamaño y sabor bajo condiciones diferentes; suficiente variación se encuentra en el suelo y en el aspecto de los terrenos de los barrancos cercanos como para transformar una fruta suculenta en un producto de escaso valor. No cabe duda, sin embargo, de que si se pudiese convencer a los arrendatarios para que permitieran que la planta se cultivase con más libertad, se podrían encontrar muchos más lugares que permitieran un cultivo satisfactorio, donde ahora no existe nada.

Los árboles de todas las islas se han visto atacados por una enfermedad lenta y destructiva, que se cree haber salido de América. Puede apuntarse aquí que hay poderosas razones para suponer que Canarias es el lugar originario de la naranja, o mejor dicho, de la familia de los cítricos.

Envíos experimentales.—Además de las cuatro frutas anteriormente detalladas, casi ninguna otra se embarca ya a Inglaterra, a menos que no sea en muy pequeñas cantidades o como experimento. Los guisantes y las judías se han embarcado desde Madeira durante los últimos dos o tres años; no obstante, es difícil predecir lo que podrá hacerse en el futuro si los barcos se equipan bien o se construyen adecuadamente para el comercio. Mientras tanto, no cabe duda de que las coliflores son infinitamente superiores a las que se cultivan en Inglaterra; de que los guisantes pueden cultivarse bastante bien; de que las cebollas son poco fuertes y de buen sabor, y de que las judías son excelentes. Todas estas verduras y medio centenar más se pueden obtener a lo largo de todo el invierno.

Método de embarque.—Los tomates, las papas y las naranjas se embarcan en cajas bastante fuertes, cuya madera se importa ya serrada desde

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Londres. Los plátanos se embalan en cajas de madera o cestos de artesanía local.

Fletes.—El coste del flete a Londres o Liverpool es de 15 chelines, más un 10 por ciento de prima por tonelada, y en el caso de los plátanos, de 1 chelín y 6 peniques a 2 chelines el racimo a Londres y un chelín por racimo a Liverpool. En este caso, si el cesto mide más de 6 pies cúbicos, se clasifica en la categoría de 15 chelines la tonelada.

Higos, uvas, etc...—Entre las frutas más delicadas como la uva, el mango, la manzana, el albaricoque, etc..., está el higo, que se cultiva en gran variedad y que es especialmente bueno en la isla del Hierro. Durante la estación son extremadamente baratos y no existe ninguna razón por la que no pueda competir con los higos griegos si se secan y se embalan bien, aunque es muy improbable que se empaqueten frescos.

Conservas, pepinillos, etc...—De hecho, a personas que verdaderamente conocen el arte de la conserva o el secado de frutas, etc., no les cabe duda de que mucho se podría llevar a cabo si la cooperación de los nativos alentase la introducción de capital extranjero, lo que al fin y al cabo les beneficiaría.

Otros productos especiales que repercuten materialmente en el valor de la tierra y la mano de obra son la vid, la caña de azúcar, el tabaco, la cochinilla, la seda, etc., con sus industrias accesorias, tales como la fabricación de vino y coñac, azúcar, ron, puros, etc.

La vid.—Las parras se plantan en laderas sin riego y se cultivan bien entre el picón volcánico y la escoria. Han representado en el pasado, y probablemente lo serán otra vez en el futuro, el más importante de todos los productos del país.

Los viñedos se valoran entre 150 y 400 libras esterlinas la hectárea de 2 acres y medio y suelen producir, según el cálculo hecho, de 320 a 400 galones el acre, o en casos excepcionales hasta 600 galones.

El vino corriente nuevo se vende de 150 a 175 pesetas la pipa de 480 litros (106,5 galones), siendo la pipa para exportar de 450 libros (100 galones). Los vinos de superior categoría se venden a precios más elevados, como es natural.

Ya hicimos comentarios sobre el vino y sólo queda decir que en la actualidad las plagas se atajan por completo con la aplicación de azufre, que la filoxera no ha hecho aparación en estas islas, y lo que se puede llamar una cosecha realmente catastrófica, apenas se ha conocido por aquí. La caída de las hojas comienza a principios de enero y brota de nuevo en los últimos días de marzo.

El azúcar.—Últimamente, los ingenios de azúcar se han convertido

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

en la industria de más importancia en Gran Canaria. Varios ingenios a vapor se han construido en esa isla, y uno también aquí, en Tenerife. Las pequeñas fábricas pagan un impuesto de 17,60 pesetas por cada 100 kilos de producción. A las fábricas que producen en gran cantidad se les permite sustituir este impuesto por el pago de una suma redonda anual, que puede representar de 5 a 6 pesetas cada 100 kilos. Tal ingenio se encuentra «concertado» y tiene el privilegio añadido de exportar el azúcar a España libre de impuestos. Además de este impuesto, todas las fábricas deben pagar gravámenes sobre la maquinaria, los cuales varían en proporción a la población del distrito.

Estos derechos fiscales acaban de confirmarse por leyes del Parlamento y, como la caña de azúcar exportada desde aquí ha reemplazado a la caña de azúcar enferma de Madeira, cabe esperar que seguirá saludable y que con el gran capital, cuya mayor parte es inglés, invertido en esta planta durante los últimos años, puede verse asegurada la remuneración merecida. Parece haber una salida para uno o dos ingenios grandes en la isla de La Palma, donde en la actualidad no existe ninguno. La Palma era la isla donde antes se producía más azúcar.

Está reconocido que la producción de caña por acre es grande, si bien no tenemos cifras fiables. La producción de 100 kilos de caña proporciona de 7 a 10 kilos de azúcar de distintas calidades y 18 decilitros de alcohol.

Las bebidas alcohólicas y sus impuestos.—Las fábricas de bebidas alcohólicas pagan gravámenes en concepto de maquinaria. El coñac hecho de la uva o del residuo de la uva no paga impuestos. Las bebidas alcohólicas hechas a base de azúcar o cereales, etc, pagan un impuesto de 25 pesetas cada 100 litros (22 galones) y no está permitido sustituir este impuesto como en el caso del azúcar.

Tabaco.—El tabaco se cultiva poco. Hace unos cuantos años el Gobierno de Madrid acordó recibir grandes cantidades a un precio fijo; pero éste, después de vender el monopolio a una compañía, se negó a aceptar el tabaco enviado, argumentando que no reunía la calidad necesaria y, por consiguiente, se arruinaron muchos cultivadores y compradores.

Debido a la mano de obra barata hay sin embargo, una gran producción de puros; se mezcla el tabaco «del país» con tabaco importado de las Antillas Holandesas y de La Habana. Unos buenos puros verdes se pueden conseguir por un poco más del tercio del precio inglés.

La cochinilla.—Huelga dar una serie muy elaborada de cifras con respecto al mejor método de cultivar la cochinilla, ya que es casi imposible ganar beneficios en Canarias, que es donde mejor se cultiva, y es alta-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

mente improbable que alguien vaya a probar suerte en otro lugar. Sin embargo, por si acaso, el experimento debe hacerse de la siguiente manera: las hojas se plantan separadas por una yarda de distancia y en surcos de 2 yardas de ancho y de 2 a 3 pies de profundidad. Al cabo de 18 meses o 2 años están listas para recibir el insecto que, o se deja en la penca en su estado embriónico en la estación seca, o se fija en un trozo de muselina en la primavera; la muselina se deja unos minutos sobre una caja llena de «madres» en un cuarto que se mantiene a una temperatura de 85 grados para luego fijarla en la penca a través de las púas de las que está provista. La hembra no tiene alas y se caracteriza porque el tarso acaba en un gancho peculiar. El cuerpo es redondo, gordo como una pasa, y acaba en dos pequeños ganchos. Una vez pegada a la hoja, no puede trasladarse más.

Los gastos normales se calculan en unas 30 libras esterlinas por acre al año y la producción es de 8.000 a 10.000 libras de cochinilla fresca o de 2.000 a 2.500 libras de cochinilla seca por acre en verano, aunque se comenta que cierta tierra muy buena ha producido hasta 6.000 libras en la cosecha de verano.

El guano es el mejor fertilizante, ya que hace más tierna la costra del cactus y la cantidad a utilizar es de 1.000 libras por acre en el caso de la cochinilla corriente, o 2.000 libras el acre para las «madres».

La cochinilla blanca se mata al ahumarla con azúfre y se vuelve negra al agitarse en sacos.

La seda, la fruta enlatada, etc.—La seda fue una vez una fuente considerable de exportación y sigue cultivándose y tejiéndose en pequeña escala en La Palma. Hay, además, una pequeña fábrica de fruta enlatada en la misma isla.

Tagasaste, planta importante para climas secos.—El tagasaste («*Cytisus Proliferus varietas*») es una planta indígena de La Palma y poco conocida fuera de estas islas, y merece una mención por la importancia que puede adquirir a la larga en países donde el pasto pasa por largas épocas de sequía.

Debe ser plantada en las laderas de las montañas donde no puede pasar el arado, dando una gran cantidad de ramas jóvenes que pueden cortarse de tres a cuatro veces al año y brotan de nuevo con rapidez. Tiene unas raíces muy largas que le permiten crecer durante las estaciones secas, cuando las otras plantas se mueren. Si se poda temprano, se evita que se ponga demasiado fibrosa.

Las hojas son trifoliadas y la vaina se parece a la del algarrobo. Se planta a partir de semillas que deben sembrarse pronto. Gusta mucho

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

a los animales y se puede secar de la misma manera que el heno en Europa. Presenta la ventaja adicional de formar un alimento completo, al menos en climas calurosos.

Ganado.—Cierta cantidad de reses se cría para consumo de los barcos y para su exportación a España y Gibraltar. Los bueyes se venden a unas 0'60 pesetas el kilo, entregados vivos en el muelle. Las ovejas valen poco y son pequeñas. Las cabras se destinan a la producción de leche, y su carne, sin embargo, gusta poco. Las aves, etc, se crían bien pero malamente se ceban.

Los caballos son pequeños pero trabajadores, fuertes y voluntariosos, aunque en los trabajos pesados se suelen utilizar las mulas. Los bueyes son unos animales elegantes y, a veces, alcanzan tamaños enormes; sin embargo, el hueso es muy voluminoso en proporción a la carne y raras veces se pueden trinchar bien. Se ha importado ganado de Jersey, que parece prosperar. Los camellos y los burros se crían principalmente en Fuerteventura y Lanzarote, y son de buena casta.

PARTE IV: RESULTADOS Y RAZONES DEL FLUJO DE ENFERMOS Y TURISTAS ESPORÁDICOS, CON CONSEJOS PARA LA CONSTRUCCION DE CHALES Y OTROS

En este país donde la industria, salvo la fabricación de azúcar y la construcción de unos cuantos barcos carboneros y goletas, se limita a la fabricación de un poco de lino y tela de lana para usos domésticos, a unos cuantos toneles para los vinicultores, a la mimbrería, a la fabricación de puros y a hornear ciertas cantidades de tejas y alfarería, se ha creado una nueva y lucrativa fuente de empleo para satisfacer las necesidades del ejército de turistas que invade las islas regularmente cada invierno, y que ha pasado de los 300 a 400 de 1885 a los varios miles de 1891-92.

Como es de esperar, la mayoría de ellos son ingleses y a través de ellos se completa la cadena que hace de las Islas Canarias un puerto donde los barcos ingleses se abastecen de carbón, un huerto donde se cultivan las verduras para las mesas inglesas y una tierra de recreo o sanatorio construido y mantenido por gente inglesa.

Los cambios producidos por los turistas.—Los cambios de los últimos años son maravillosos. En Las Palmas se ha creado un precioso hotel con césped amplio y jardines de flores donde antes no hubo más que desierto arenoso, y se está construyendo una iglesia protestante. En La

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Orotava, una corriente de lava de difícil acceso y nula utilidad se ha visto coronada por un magnífico edificio airoso cuyos terrenos llenos de alegres flores albergan una iglesia inglesa y su casa parroquial completa, con vidrieras y la última moda en azulejos encáusticos. Muchos de las mejores y más grandes casas han sufrido una metamorfosis y se han transformado en hoteles, mientras que todo pueblo, por muy pequeño que sea, tiene su pensión o fonda, todos dispuestos a aprovecharse de una cierta cuota de esa corriente de oro en beneficio propio.

En los cuadras de alquiler hay 10 carruajes donde antes no había sino uno; este aumento debe haber sido muy beneficioso para aquellos mercaderes ingleses cuya obligación es ganarse la vida al exportar cabinas o landós ya gastadas.

Si un caballo pasa trotando por estas calles, seguro que va montado por un inglés; y un sujeto de esta misma raza vigorosa, que curiosamente fueron los primeros en ascender al Pico (Teide) en tiempos pasados, es el responsable de la construcción de un refugio, una casita de piedra para alojar a todos los viajeros y transeúntes a la altura de 10.700 pies por encima del mar.

Todo esto es resultado de las instalaciones del telégrafo y del vapor, y cabe esperar que dentro de poco habrá señalizaciones en todas partes y asientos situados a intervalos regulares por los senderos montañosos.

El dinero dejado por los turistas.—La cantidad de dinero que estos turistas realmente invierten en el país es tema debatible; sin embargo, probablemente no sea inferior a las 50.000 libras esterlinas al año. Parte de este dinero se gasta en artículos traídos desde Inglaterra, tales como el *bacon,* la mantequilla, el queso, etc..., pero el capital inglés ha contribuido en gran parte a la construcción de estos hoteles y hasta ahora no ha recibido mucha recompensa por esta inversión. Todo está preparado para su pleno funcionamiento y es probable que a partir de esta temporada se generen altos beneficios.

Muchos de los residentes más adinerados tienen acciones en las compañías hoteleras, pero es dudoso que su clase se haya beneficiado de esta empresa, ya que los precios de la carne, los huevos, las aves, las verduras, etc... han aumentado lógicamente. Las clases trabajadoras, sin embargo, sí se han visto beneficiadas directamente por la misma causa.

El isleño canario es lento a la hora de reaccionar y es aún más lento cuando se trata de arriesgar el dinero para poner en marcha una idea, pero, por supuesto, se están tomando medidas para hacer frente a esta nueva demanda y, sin duda, todas las clases saldrán ganando tarde o temprano.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Además de los beneficios derivados de lo que se consume, muchos turistas vienen para quedarse, invertir dinero en tierras o en la construcción de casas y participar en negocios, o, al hacer correr la voz de sus conocimientos sobre las islas y sus productos, son de gran ayuda en la ampliación de mercados.

Empresas inducidas por los turistas.—Se han establecido algunas tiendas y almacenes buenos para hacer frente a la nueva demanda de artículos, al tiempo que los comerciantes ingleses por lo general han incrementado sus surtidos. Han surgido, además, establecimientos para satisfacer las necesidades de los turistas y de los barcos, con hielo, agua de soda, cerveza, productos lácteos, etc...; sin embargo, la mayoría de los artículos de todo género proceden de un proveedor nativo. No cabe duda de que con el tiempo alguien tendrá que abastecerles de unas aves o patos bien criados, pan de antojo, unas verduras bien cultivadas y un ganado cebado científicamente.

Necesidad de una cámara frigorífica para comida.—Mucho queda por hacer en cuanto a la comida para la gente enferma. Las piezas de caza son pocas, las aves son secas y flacas, y no se puede obtener el excelente carnero congelado que pasa por los puertos. Las bodegas o cámaras frigoríficas donde pueden almacenarse estos artículos son necesarias y serían muy rentables como empresa si estuviesen aprovechadas en conjunto por acuerdo con los hoteles, los cuales probablemente estarían dispuestos a ofrecer algún tipo de garantía. Tal establecimiento se vería beneficiado si se pudiera instalar una cámara frigorífica en el buque de vapor interinsular que viaja hacia las islas occidentales, lo cual permitiría traer perdices de la Gomera, etc..., además de facilitar el suministro de todos los hoteles desde un solo centro.

Aunque muchas cosas pueden escasear en cuanto a la alimentación, hay también otras muchas por las cuales debemos estar muy agradecidos. La fruta y las verduras siempre abundan, y un buen cocinero español elaborará unos platos exquisitos con productos de mucha menor calidad que los del mercado inglés. El pescado también es delicioso en algunos casos, y el clima es un buen aderezo que compensa todo lo demás.

Por qué los turistas acuden.—La información que el autor ha apuntado ya bajo otros apartados hace innecesario detallar más sobre el alojamiento y el clima. Todo lo que cabe reseñar es que los extremos de variación climática en la costa, en condiciones atmosféricas normales, son de unos 45° F. en el norte a 86° F. en el sur; los hoteles ingleses cuestan de 6 a 15 chelines al día, y los hoteles españoles de 3 a 6 chelines

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

al día. La tarifa sencilla por barco de vapor desde Inglaterra en primera clase varía entre 10 y 14 libras esterlinas y el billete de ida y vuelta, entre 15 y 25 libras esterlinas. Desde Francia, los billetes cuestan de 300 a 400 francos la ida, y de 540 a 760 francos la ida y vuelta.

Chalés.—El alojamiento en chalé escasea mucho y las casas que se pueden encontrar para alquilar están provistas de unos pocos muebles y cuestan de 4 a 12 libras esterlinas al mes.

Construcción.—En el caso de que los turistas tengan ganas de construir o de que los especuladores sientan la tentación de levantar chalés, los siguientes datos pueden ser de utilidad a la hora de calcular los costes.

Cal.—La cal se trae de Fuerteventura y, una vez quemada y tamizada, se vende en los puertos desde 1,25 a 1,40 pesetas la fanega de 80 libras. La calidad es excelente. La cal sin quemar cuesta de 0,30 a 0,50 pesetas el quintal.

Los arquitectos.—No se debe recurrir a los arquitectos locales al construir una casa ya que carecen totalmente de conocimientos sobre el sistema de desagües y de ventilación, además de estar muy acostumbrados a la práctica cara de incluir un patio o terraza en sus planos, dado que ellos parecen encontrar imposible disponer de una escalera por otro medio.

Las ventanas y las puertas.—Los carpinteros locales son muy buenos pero nunca se les ha exigido diseñar unas ventanas o puertas que puedan abrirse y, al mismo tiempo, excluir las corrientes, y las puertas y ventanas prefabricadas probablemente son mucho más baratas a pesar de los sueldos más bajos que se cobran aquí.

El herraje.—Todo trabajo de hierro fundido debe importarse, aunque quizás resulte más barato comprar las cañerías que se fabrican en el acto a partir de planchas de hierro.

Ladrillos y tejas.—Los ladrillos son blandos y toscos, y cuestan un dólar el centenar. Las tejas son siempre del tipo acanalado; requieren una pendiente de 1 en 5 y caben unas 30 en una yarda cuadrada y hace falta un fuerte tejado de madera para sostenerlas. Sin embargo, los techos, por regla general, son planos y hechos de cal mezclada con arena, limados con una piedra lisa y bañados con cal hidráulica.

Madera.—La madera corriente cuesta de 36 a 40 dólares por mil pies de superficie de una pulgada de grosor, mientras que la tea se vende a unos 45 dólares.

Piedra tallada.—Los trabajos de piedra tallada son más baratos en Canarias que en cualquier otro lugar. El material más barato para obras de esquinas cuadradas es la «tosca», una piedra roja muy fiable. Unos bloques bien formados de esta piedra (20 x 11 x 10 pulgadas) cuestan

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

de 2,5 a 4,5 peniques, según la distancia que hay entre el solar y la cantera. Los bloques malformados cuestan menos.

El muro más barato.—El método de construcción más barato y más corriente en este país es el de utilizar piedras y rocas encontradas en el lugar y elaborar un molde de unas 20 pulgadas de profundidad, cuyo interior se rellena con tierra barrosa que actúa al secarse al igual que el cemento. Si se toman medidas para prevenir la humedad, una pared de este tipo es tan buena como cualquier otra para una casa de poca altura, además de costar muy poco.

El verano, el momento para construir.—El verano es la mejor época para construir, debido al hecho de que las horas de trabajo son del alba al ocaso.

Sueldos.—En cuanto al tema de los sueldos de los peones, véase otro apartado que se incluye más adelante. Un «maestro» albañil es lo mismo que un «maestro» cualquiera.

PARTE V: METODOS AGRICOLAS Y MANERAS DE TRANSPORTAR Y ALMACENAR EL AGUA, CON ESTADISTICAS SOBRE EL RIEGO

Las herramientas utilizadas.—Hay muy poco que decir sobre las herramientas utilizadas en la agricultura. El arado no es más que una viga con una punta de hierro, el cual normalmente es arrastrado por bueyes, o por camellos en las islas orientales. La mayor parte del trabajo se lleva a cabo con una azada, que suele ser sencilla y estrecha en los distritos donde el terreno es duro, y ancha y parcialmente ahorquillada donde el suelo es blando. Es costumbre tener un capataz que vigile a los hombres en su trabajo, incluso cuando éstos son pocos. Toda la trilla se lleva a cabo con bueyes sobre un piso de escoria, y la paja desmenuzada se utiliza como forraje.

Abono.—No se aplica estiércol a la tierra con tanta frecuencia como es costumbre en Inglaterra y se confía en gran parte en el poder restaurador del sol durante el descanso del verano. Debido a la naturaleza montañosa y pedregosa de la mayor parte de la tierra, es dudoso si la introducción de maquinaria pesada sería beneficiosa.

El «medianero».—El capataz a menudo es también el «medianero», es decir, una especie de inquilino o alguacil que recibe una porción de los beneficios. Los acuerdos varían según el dueño y el «medianero», como es normal, pero aquí detallo una muestra de lo que puede considerarse como un buen acuerdo.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

El acuerdo normal.—El dueño proporciona una casa al «medianero» y a su familia.

Cuando los cultivos son cereales, papas, verduras o fruta, el dueño paga la mitad de la semilla y no paga la mano de obra, y los productos se reparten entre los dos. Cuando los cultivos son tomates, cebollas o plátanos, el dueño paga la mitad de los gastos que lleva el preparar el terreno y la siembra, la mitad de la recogida y el envío al mercado, pero nada de los gastos de la mano de obra intermedia.

Cuando se cultiva la cochinilla, el dueño paga la mitad de la semilla (mejor dicho, los insectos) y la mitad de la mano de obra.

Todo el estiércol producido en la finca se utiliza en la misma, a menos que se haya acordado otra cosa. Cuando se compra estiércol, el dueño paga la mitad.

Cuando hay que comprar agua, la mitad la paga el dueño; pero todo el trabajo de regar lo pone el «medianero».

El dueño compra el ganado y sustituye los animales que mueren y paga la mitad de cualquier comida que haya que comprar. Los beneficios de productos, tales como la leche, huevos y crías, se reparten entre los dos.

Las reparaciones las paga el dueño. De los impuestos corresponden las dos terceras partes al dueño y una tercera parte al «medianero». Cualquier pérdida se corre a medias.

La próxima consideración importante es el tema del agua. En términos generales, se puede decir que el riego se hace innecesario a más de 1.500 pies, debido a la lluvia.

Las estadísticas sobre el riego.—Se han recibido estadísticas, pero están manifiestamente equivocadas. No obstante, puede considerarse como correcto que, en proporción a su tamaño, la cantidad de agua disponible para riego es la siguiente:

Islas mejor regadas.—Primero, Gran Canaria; segundo, Tenerife; tercero, La Palma y Gomera, y cuarto, Lanzarote. Esta última tiene muy pocos manantiales; Fuerteventura y Hierro no tienen ningunos.

Fuerteventura y Lanzarote dependen de la lluvia, que a veces no cae en el invierno, ya que ambas islas son relativamente poco montañosas y están desforestadas. Lanzarote es esencialmente volcánica, pero en Fuerteventura hay considerables depósitos de piedra caliza, la cual retiene la humedad, y al cavar pozos, se puede encontrar agua en casi cualquier lugar. Inversiones hábilmente dirigidas probablemente serían bien recompensadas, pero de momento no hay capital ni empresas.

Hierro, debido a su posición, y al hecho de que se halla más directa-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

mente dentro del camino de la corriente del Golfo, siempre se nutre del rocío que cae durante la noche.

El mismo comentario se puede hacer tanto sobre la Gomera como La Palma; debido a la inclinación abrupta de sus costas, en La Palma cantidades ilimitadas de agua surgen de sus cuatro fuentes principales, todas situadas en las paredes de su famoso cráter gigantesco.

Tenerife, por su formación y la altura de sus montañas, debe ser la isla mejor surtida y, de hecho, zonas de la isla están bien regadas; pero si se pudiese disponer de diez veces más de agua, se podría utilizar provechosamente.

Se están haciendo esfuerzos, hasta ahora sin éxito, para encontrar agua y traerla a Santa Cruz, donde hace mucha falta, y no cabe duda de que una fortuna le espera al primer hombre que deambule por la provincia buscando agua con un ramito de avellano. Aunque parezca raro, a nadie se le ha ocurrido cavar unos pozos artesanos en el gran llano de las Cañadas, alrededor del Pico, aunque hay indicios de la presencia de grandes fuentes subterráneas.

Gran Canaria está de suerte ya que posee muchas fuentes, especialmente una cerca de Tejeda, cuya producción se calcula en 2.500 metros cúbicos por día (88.289 pies cúbicos), parte de la cual se lleva a Las Palmas a través de un acueducto de muchas millas. Gran Canaria, quizás en parte por necesidad, también está mucho mejor equipada de estanques para almacenar agua que Tenerife.

El coste de los estanques y las tuberías.—Los estanques se construyen de piedra y cal quemada del lugar, y están revestidos de cemento hidráulico. El coste estimado es de un dólar por pipa —es decir, que, aproximadamente, un estanque de 40 pies de largo, 40 de ancho y 10 de profundidad daría cabida a 1.000 pipas de agua, y cuesta alrededor de 200 libras esterlinas menos los gastos del cambio. No se puede formular ningún coste estimado para los largos cursos de agua hechos de piedra («atarjeas») ya que eso depende mucho del tipo del curso, etc. Sobre distancias largas, podría salir a un promedio de 3 a 4 chelines la yarda.

Tuberías más económicas.—Unas tuberías de cualquier tipo serían mejores y más económicas, ya que los canales de piedra causan pérdidas por evaporación, escapes y robos.

La gente deseosa de invertir dinero en cursos de agua pueden encontrar las siguientes cifras de utilidad:

Las pérdidas en cursos de agua abiertos.—El día 1 de septiembre de 1889 se midió el agua en la fuente de Aguere, a unas 5 millas de Santa Cruz, en Tenerife. El resultado de 37.690 litros por hora en la fuente

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

se vio reducido a su llegada a la ciudad en unos 32.729 litros, lo cual equivale a una pérdida de casi un 13 por ciento.

El día 14 de julio de 1891, la misma medición dio como resultado 35.703 y 26.706 litros respectivamente; es decir, una pérdida de alrededor del 25 por ciento.

El día 6 de septiembre de 1891, la misma medición arrojó como resultado 30.538 y 25.210 litros; es decir, una pérdida de alrededor el 16 por ciento.

Es evidente que si hubiesen utilizado tuberías habría llegado a Santa Cruz casi tanta agua el día 6 de septiembre de 1891 como el día 1 de septiembre de 1889. El año 1891 fue de sequía, ya que apenas cayó lluvia despues del día 4 de marzo. El resultado fue que el agua casi no se pudo obtener en Santa Cruz en el otoño de 1891 y el riego se suspendió temporalmente; incluso se quitó el agua a los que tenían derecho a ello por antiguo privilegio. Todo tuvo que olvidarse ante las necesidades de la ciudad, y al menos la cosecha de naranjas se perdió como resultado.

Se comprobará, por tanto, que durante la parte más seca del año las fuentes que surten de agua a Santa Cruz fluyen al índice de unos 35.000 litros la hora y, probablemente, por lo menos a un promedio de 40.000 litros durante el período total de 8 meses (de abril a noviembre), durante el cual el agua es más cara y valiosa; también podremos comprobar que la pérdida media entre la fuente y la ciudad es de casi el 17 por ciento, es decir, una sexta parte. Es fácil calcular la pérdida total, la cual supone 9.000.000 galones, aproximadamente.

Santa Cruz no es sino un ejemplo de los muchos que hay, y es probable que si la distribución del agua estuviese en general encargada a un hombre honesto y enérgico, o a un tribunal, que trabajara conjuntamente con el departamento de bosques, podría no sólo cubrir gastos, sino poco a poco dar ganancias que podrían utilizarse para construir estanques, aumentar las reservas y repoblar las colinas, con un resultado que podría ser de gran beneficio a las islas con el paso de unos pocos años o décadas. Utilizando tuberías, la contaminación de las aguas sería imposible, la carga financiera anual se reduciría y los que viven en los alrededores no podrían robar el agua por el camino.

Compensación.—Las autoridades judiciales pueden obligar a cualquier propietario de tierras a permitir el paso del agua a través de su territorio, siempre que se indemnice antes.

La búsqueda de agua.—Cuando se construyen pozos o galerías para buscar fuentes, la jurisdicción o la parroquia donde se encuentran las obras pueden exigir que, en caso de daños a sus propias fuentes, conti-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

nuarán recibiendo la misma cantidad de agua que recibían antes de encontrarse cualquier nueva fuente, y que si las obras aumentan el flujo total, el 25 por ciento de este aumento se retendrá para su uso.

La distribución del agua.—Una vez conducida el agua a la tierra, se distribuye por medio de unos surcos que se llenan sucesivamente. Se almacena bajo tierra en aljibes de cemento para usos domésticos y el agua potable suele traerse en baldes desde la fuente pública.

PARTE VI: LA PESCA

La gran zona pesquera africana.—En las plataformas cálidas y poco profundas a lo largo de casi toda la costa occidental africana se encuentran peces de distintas especies, mientras que el agua profunda que se extiende desde Cabo Nun, en el norte, hasta Cabo Blanco, en el sur, y que limita con las Islas Canarias al oeste, presenta una zona pesquera que se ha considerado como, quizás, la mejor del mundo por las autoridades competentes.

Las Islas Salvajes.—Hay otras áreas pesqueras de menos importancia, principalmente la zona limítrofe con las Islas Salvajes, a medio camino entre las Islas Canarias y Madeira, donde varios barcos pesqueros faenan durante el mes de agosto.

La pesca del atún.—También hay una compañía que se dedica a la captura y enlatado de atún y sardinas cerca de la Gomera, la cual se estableció originalmente en 1884 para que trabajara en la bahía de Gando en Gran Canaria, pero que posteriormente ha trasladado su base de operaciones.

La pesca africana.—Vamos a tratar, pues, de la primera zona de pesca, ya que es sin lugar a dudas la más importante, y por otra parte, dada su situación entre las arenas de Africa, de un lado, y Lanzarote y Fuerteventura, del otro, es el área más adaptada para cualquier tipo de explotación extensiva y donde las operaciones de secado y salazón del pescado con métodos científicos o la extracción de su aceite podría llevarse a cabo con grandes beneficios.

La falta de desarrollo.—Hasta ahora se ha hecho poco para desarrollar esta zona, en parte por la apatía de los isleños, en parte por la cautela o los celos del Gobierno español.

En cuanto a lo que concierne a los moros, no poseen barcos y escasea la población cerca de la costa; sin embargo, no cabe duda de que

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

si Cabo Juby o sus cercanías se presentan algún día como zonas prácticas por razones comerciales, habría buenas oportunidades aquí para la gente con capital y espíritu de empresa.

George Glas, la máxima autoridad.—Ciertamente, una de las máximas autoridades en el tema fue George Glas, el Herodoto de las Islas Canarias, quien inició el secado del pescado en Mar Pequeña en 1765 ó 1766.

Lo que podría haber realizado nunca se sabrá, ya que fue preso y encarcelado por los españoles, pero en su *Historia de las Islas Canarias,* publicada en 1764, da las siguientes referencias, siendo sus comentarios tán válidos hoy en día como lo fueron en su tiempo.

Lo que dice George Glas.—Dice que la chierna *(sic),* una especie de bacalao que se captura aquí, es «de muy superior sabor al bacalao de Terranova o al del Mar del Norte» y que «otro pescado de sabor aún más exquisito se pesca aquí, cuyo nombre es el mero» (el mero es el atún).

Barcos empleados antes de 1760.—Comenta que unos 30 barcos, con un promedio de 15 a 50 toneladas fueron contratados. La nave más pequeña llevaba una tripulación de 15 hombres y la más grande de 30. Durante la primavera, los peces se congregan en el norte, trasladándose poco a poco hacia el sur, donde se encuentran en las estaciones de otoño e invierno.

El método de conseguir el cebo.—Los peces son muy voraces y el cebo se puede apresar cerca de la orilla utilizando una red de rastreo a una velocidad de unas cuatro millas por hora; sin embargo, se puede pescar la caballa con una caña y un trozo de franela roja o cualquier otra cosa.

Tiempo necesario para apresar un cargamento.—Una barca, con tiempo bueno y una tripulación completa, puede ser cargada en cuatro días; la sama y la *chierna* se pesca en aguas de una profundidad entre 15 y 60 brazas.

Cómo se cura.—El pescado se limpia, se lava y se amontona para drenarlo; después lo salan y lo amontonan en la bodega. Sin embargo, Glas comenta:

«Los franceses en los bancos de Terranova tratan el pescado por segunda vez y lo vuelven a salar; aquí no, de manera que el pescado no se conserva más allá de seis semanas o dos meses.»

Naturaleza de las corrientes de aire.—Glas era marinero profesional y detalla el tipo de barcos necesarios, los cuales, dice él, deben poder soportar vientos de mucha fuerza, ya que tendrán que navegar contra los vientos del nor-noreste, que soplan casi constantemente con más o

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

menos fuerza en estas costas, salvo cerca de Africa, donde el viento sopla en alta mar por la mañana y tierra adentro por la tarde. Por esta razón, dice él que los barcos acostumbran a embarcar por la mañana temprano y faenar hasta la tarde, que suelen volver bajo el abrigo de alguna protección y curar el pescado que apresaron. Huelga decir que esta brisa matinal y del atardecer no prestaría servicio particular a los que curan el pescado en las playas africanas.

Sin embargo, debe añadirse que Glas, después de poner en marcha sus instalaciones en Mar Pequeña, encontró que el barco que él había llevado no servía y fue a buscar uno nuevo a Gran Canaria, desapareciendo para reaparecer en la cárcel de Tenerife. Un relato de sus aventuras románticas y su muerte pueden encontrarse en otros trabajos.

El dice que estos barcos hacen ocho o más viajes al año desde Gran Canaria, pero que quedan amarrados para efectuar reparaciones desde mediados de febrero hasta mediados de abril, cuando el pescado sólo se encuentra en el norte y en un lugar donde la costa se encuentra mucho más expuesta al viento del noroeste que predomina en esa época.

Las conclusiones de Glas.—Para terminar con lo que tiene que decir Glas sobre el tema, consideramos justa cualquier conclusión a la que llegase ese hombre, que navegó por Fuerteventura y Lanzarote, anotó los vientos y mareas reinantes e hizo mapas de los puertos; que atravesó y exploró la costa de Berbería, visitando personalmente lugares que aún ahora quedarían como desconocidos si no fuera por los esfuerzos loables del Almirantazgo británico; que se dedicó a la pesca experimental en estas aguas, que describió en sus escritos, y que finalmente resolvió ganarse la vida o quizás su fortuna (ya que Glas no era nada pobre) por su cuenta. Cualquier conclusión a la que llegase dicho hombre, repito, debería merecer la más escrupulosa consideración y tratarse con el máximo respeto.

Dice Glas: —«Es raro que los españoles quisieran repartir la zona pesquera de Terranova con los ingleses cuando tienen un área de pesca mejor y mucho más rentable en sus propias puertas —digo mejor, ya que aquí concurre el clima y todo lo demás para hacer de ella la zona pesquera mejor del universo. Una prueba aún más contundente de lo que acabo de afirmar es el hecho de que en el Continente los moros secan y curan todo el pescado sin sal, sin utilizar otro proceso que no sea tenderlo a los rayos del sol, etc.»

Añade después: «Los ingleses no deben temer nunca que los españoles puedan llevar esta empresa a tal nivel de perfección como para poder

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

competir con ellos en los mercados españoles e italianos», de lo que se deduce que Glas, a su manera, era profeta.

Nombres del pescado apresado.—El pescado salado que se trae de la zona pesquera africana actualmente presenta un aspecto tan escuálido cuando es descargado en el muelle que en la mayoría de los casos no se han esforzado en aplicarles otros nombres que no sean los nombres españoles o locales. Son la sama, la *chierna* (a menudo llamado bacalao), la corvina (que llega a pesar hasta 30 libras), la enjova, el congrio, la vieja, el tasarte (que pesa hasta 10 libras y tiene un sabor, según Glas, parecido al del salmón) y la caballa. Estas dos últimas se utilizan como cebo para los demás.

Además de éstos, hay atún, marsopas, peces voladores y otros cuantos más que quizás no se adaptan al proceso del salado.

Número de barcos empleados en la actualidad.—En lugar de los 50 barcos empleados en la época de Glas, varios cálculos sitúan ahora el número entre 50 y 80 embarcaciones, que utilizan de 1.000 a 1.500 hombres; algunos barcos tienen una capacidad de carga de hasta 300 quintales de pescado seco.

La mayoría de los barcos proceden de Gran Canaria y la mayoría del pescado se desembarca en Gran Canaria, Tenerife o La Palma, de camino hacia su destino; de hecho, actualmente no todo se consume en las islas, pero es difícil obtener cifras fidedignas sobre el total capturado.

Cifras de las capturas.—Las cifras recibidas demuestran que la pesca de la *chierna* (¿bacalao?) *(sic)* dio como resultado en 1868 2.738 toneladas; en 1881, 1.000 toneladas; y en 1888, 284 toneladas, que parece indicar un declive inexplicable. La pesca total anual de las islas se coloca en torno a las 7.630 toneladas. Las cifras realmente son de poca importancia. La pesca nunca se ha aprovechado bien, y queda por ver cuál sería la producción con unas instalaciones de secado y salado bien organizadas, tanto en las islas como en el Continente, de modo que los barcos pudiesen navegar fácilmente por la costa con cualquier tipo de vientos.

El pescado, mal curado aún.—De la misma manera que en la época de Glas, el pescado está mal curado y no se conserva largo tiempo. Además de esto, aunque los isleños pueden, por costumbre, haberse habituado al sabor y olor fuertes del pescado, tanto en Inglaterra como en las Indias Occidentales se suele preferir algo más ligero y de mejor aspecto. Se vende en el mercado de 0.94 a 1.25 pesetas el cuarto de arroba (66 libras y cuarto).

Esfuerzos fútiles de desarrollar la zona pesquera.—En la isla de Graciosa, al norte de Lanzarote, hay unos cobertizos enormes que se levan-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

taron para secar y curar el pescado, pero debido a que la situación estaba demasiadò al norte para que los barcos pudiesen volver a casa fácilmente, o por alguna otra razón, se abandonó el trabajo y los edificios están sin utilizar.

En 1884, un americano entabló negociaciones con el Gobierno español al objeto de obtener una concesión para construir unas instalaciones para el pescado en el sur de Lanzarote. Durante años, le hicieron pasar de un oficial a otro sin éxito, hasta que en 1885, desgraciadamente, se ahogó cerca de la costa de Lanzarote.

PARTE VII: UNA SINOPSIS COMPARATIVA DEL PROGRESO DEL COMERCIO EN LAS ISLAS CANARIAS

En el cuadro adjunto se detallan las principales exportaciones, y en las notas que figuran en el mismo se dan otras cifras cuando se han podido obtener. Es lamentable que no se hayan conservado datos completos de las exportaciones e importaciones, debido a la dificultad que encuentran los oficiales del Gobierno para obtenerlos. Por esta razón, no hay modo de seguir de cerca el aumento en las exportaciones frutícolas, como los tomates, las papas, las cebollas, los plátanos, etc. Las cifras están irremediablemente mezcladas unas con otras y las que hay no revelan nada sobre lo que ocurre en Europa y las Indias Occidentales, etc. Los detalles sobre los totales de las importaciones también faltan y el único documento sobre el tema es el de 1887, donde se comenta que las importaciones consistían en 512 toneladas de artículos tejidos, 388 toneladas de jabón y velas, 304 toneladas de artículos de hierro y 70 toneladas de tabaco, principalmente de Inglaterra; 50 toneladas de cerámica, 851 toneladas de harina, arroz, etc.; 103 toneladas de artículos trabajados de piel, 385 toneladas de cemento, principalmente de Francia; 31 toneladas de vidrio y 113.136 galones de alcohol, cerveza, etc., principalmente de Alemania; 422 toneladas de cereales, principalmente de Marruecos; y 469 toneladas de madera y petróleo, principalmente de los Estados Unidos.

Al repasar las cifras de importaciones y exportaciones tal y como se ven aquí, el hecho más destacado es que en los tres años de 1865, 1869 y 1874, cuando se obtuvieron grandes beneficios del cultivo de la cochi-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Cuadro comparativo del progreso comercial en las Islas Canarias(*)

Años	Importaciones					Exportaciones					Observaciones
	Inglaterra	Francia	Alemania	España	Total	Cochinilla	Vino	Bebidas alcohólicas	Tabaco	Total	
1865	179.914	51.004	11.669	47.866	391 492	295.208	11.007	4.630	Falta	404.055	Artículos textiles importados: 119.313 libras esterlinas, principalmente de Inglaterra. Entre las exportaciones, el valor de la seda fue 12.615 libras esterlinas.
1869	215.781	127.979	11.298	162.690	719 544	789.993	5.470	Falta	Falta	845.390	En este año se alcanzó la máxima cota en la exportación de cochinilla; el precio por libra fue de 3 chelines y 6 peniques en Londres.
1874	206.714	84.771	8.435	66.000	486.239	429.931	Falta	Falta	Falta	566.432	Hubo pánico en el mercado de la cochinilla, cuyo precio fue de 1 chelín y 6 peniques a 2 chelines la libra.
Total	—	—	—	—	1.597275	—	—	—	—	1.815.877	Fue nombrada una comisión por el Gobierno español para fomentar el cultivo del tabaco, pero con resultados desalentadores.
1884	163.398	38.785	26.923	70.035	335 820	100.844	6.740	5.530	10.380	224.418	Fue formada una compañía para crear el Gran Hotel de La Orotava
1885	210.464	59.574	31.590	75.036	419944	127028	4.855	6.358	10.454	351.097	Fueron exportados alrededor de 45.000 racimos de plátanos. Se importaron tejidos por valor de 112.215 libras esterlinas. El Gobierno acordó aceptar tabaco de una calidad fija a un precio fijo, poniéndose, por lo tanto, mucha tierra en cultivo.
1886	207.380	70.280	49.115	45 966	447.568	151.486	10.009	10.570	50.937	341.720	Cerca de 300 turistas fueron a La Orotava. Se exportaron aproximadamente 50.000 racimos de plátanos.
1887	224.996	51.675	49.922	48.920	438.340	117.819	10.957	8.027	25.458	248.774	Los tomates se exportaron primero. Los plátanos, tomates y papas que se exportaron de Gran Canaria con destino a Inglaterra representaron un valor aproximado de 16.000 libras esterlinas, según cálculos del Cónsul. Debido a la venta del monopolio del tabaco a una compañía, el tabaco canario fue rechazado, en gran parte, al ser de inferior calidad a la convenida.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Años	Importaciones					Exportaciones					Observaciones
	Inglaterra	Francia	Alemania	España	Total	Cochinilla	Vino	Bebidas alcohólicas	Tabaco	Total	
1888	273.449	57.306	56.873	50.875	476.793	97.050	21.126	5.456	21.107	284.480	La exportación de seda supuso 608 libras esterlinas y la de azúcar 8.500 libras esterlinas. Se inició la construcción de la Iglesia inglesa de La Orotava. Se fundó una compañía para la construcción del Hotel Santa Catalina en Las Palmas y otros.
1889	286.296	48.642	61.024	42.116	517.918	82.933	18.264		32.557	302.175	El Vicecónsul de La Orotova hizo declaraciones esperanzadoras sobre el incremento de las exportaciones de tomates y papas. Se importó gran cantidad de tabaco en rama y se exportaron puros.
1890	315.259	70.132	85.954	39.465	591.136	60.940	23.963	9.648	30.064	319.577	El tranvía de vapor (de materiales belgas) fue acabado en Las Palmas.
Total					3.227.519					2.068.941	

(*) Valores expresados en libras esterlinas (1 libra esterlina = 25 pesetas)

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

nilla, las exportaciones superaron a las importaciones en 218.602 libras esterlinas, y que en los siete años que van de 1884 a 1890 las importaciones superaron a las exportaciones en 1.158.578 libras esterlinas, es decir, a un promedio de 165.511 libras esterlinas al año.

Exceso de importaciones sobre las exportaciones.—Los dividendos para los inversores son prácticamente nulos, y las únicas explicaciones que se pueden dar son que los giros anuales enviados a casa por los emigrantes, junto con el capital ingresado en concepto de obras públicas, y por los extranjeros, sean turistas, comerciantes o fabricantes de azúcar, etc., deben mantener a las islas económicamente a flote.

Cantidad destinada a mejoras.—Es decir, si el balance de importaciones sobre exportaciones en 1884, cuando la empresa extranjera todavía no contaba con una sustancial proporción, se toma como norma, y calculamos en unas 100.000 libras esterlinas el dinero enviado como remesas de los emigrantes, la nada despreciable suma de 450.000 libras esterlinas debe haber sido invertida en el país en concepto de mejoras y desarrollo en los últimos siete años.

Como ya dijimos antes, las mejoras consisten casi totalmente en el desarrollo de los medios de comunicación y es de esperar que tal aplicación de mano de obra pueda comenzar pronto a dar un resultado más o menos adecuado y que luego continúe.

Análisis de las cifras comerciales.—Las oficinas públicas están haciendo esfuerzos para la adopción de un método claro y racional de analizar las cifras comerciales, esfuerzos que, sin duda, tendrán éxito a pesar de la dificultad presentada por la entrada libre de artículos, etc.

En la actualidad, Inglaterra parece mantener su firmeza comercial: al comparar 1869 con 1890, encontramos que su proporción de importaciones es del 24,5 por ciento y del 50 por ciento respectivamente; Francia, en cambio, ha visto disminuir su proporción desde el 18 al 12 por ciento, y Alemania, por su parte, ha subido del 1,5 al 15 por ciento. Sin embargo, estas cifras deben rebajarse en gran medida, ya que, sin duda, gran cantidad de artículos alemanes se transportan en buques ingleses.

Tipos de artículos necesarios.—Se puede decir, en general, que el español medio, por razones de verdadero o falso ahorro, comprará el artículo más barato sin fijarse mucho en sus méritos, y los comerciantes ingleses deben tener eso en cuenta.

Resulta también que suele estar satisfecho con el producto que compra, pese a que podría esperar a conocerlo mejor. Un caballero aquí está tan acostumbrado a criados negligentes que, incluso si quisiera, no conseguiría que le limpiasen las sillas y coches adecuadamente, y apenas na-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

die da importancia a la decoración de la casa. Los colores del arte moderno aún son desconocidos, posiblemente porque todavía tienen reciente la existencia de los tintes de la anilina. De hecho, los exportadores deben tener en cuenta que sus clientes están pasando por la fase en la que consideran que las flores artificiales son superiores al artículo natural.

Aunque las tiendas de ultramarinos también están llenas, principalmente de artículos ingleses, y a pesar de que los anuncios más llamativos en las paredes de las tiendas son los mandados por fabricantes ingleses de galletas, el artículo alemán que mejor se vende es el que viene presentado en una lata, cuyo interior está forrado de papel y que cualquiera creería ser producto de Londres, si no supiesen que Hamburgo está en Alemania.

Algunas importaciones en las cuales Inglaterra tiene desventaja.—A la espera de una investigación completa y detallada del carácter y calidad de las importaciones, es posible que los comerciantes ingleses puedan beneficiarse al promocionar, entre otros, los siguientes artículos: el cuero, que procede de Francia; la cerámica, del tipo más barato; el vidrio, incluyendo las láminas para ventanas; los artículos de hierro, donde la competencia procede de Alemania, Francia y Bélgica; los muebles, ya que la principal importación consiste en unas mesillas de noche destartaladas, alemanas y francesas; los atelajes, que se importan principalmente de Francia; el papel, que viene principalmente de Francia y Alemania; los productos químicos, en los cuales Alemania se presenta como principal competidor; las bebidas alcohólicas, adaptadas a la fabricación de vino; el cemento, y donde sea posible, los cereales y la harina (el cemento y la harina parecen importarse casi en su totalidad desde Francia).

PARTE VIII: ESTADISTICAS SOBRE POBLACION, EMIGRACION Y EDUCACION

George Glas comentó en 1764 que la población de Tenerife era de 96.000 habitantes; la de La Palma, de 30.000; la del Hierro, 1.000; y calculó la de Gran Canaria en 40.000; la de Fuerteventura, en 10.000; la de Lanzarote, en 8.000, y la de La Gomera, en 7.000.

Movimiento hacia las ciudades.—Se ve, por lo tanto, que mientras la población total aumentó de 1867 a 1877 en sólo el 18 por ciento, el incremento en las dos estaciones carboneras que mejor representan nuestras propias ciudades industriales inglesas fue del 27 por ciento y en la

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Población de las islas

Islas	1834	1867	1877	1887	Superficie (en millas cuadrados)	Densidad en 1887 (por millas cuadrados)
Tenerife	71.000	93.709	105.366	109.993	919	119
Gran Canaria	57.615	68.970	90.154	95.415	634	150
La Palma	28.700	31.308	38.872	39.605	318	124
Gomera	9.497	11.360	12.024	14.140	172	82
Hierro	4.336	5.026	5.422	5.897	122	49
Fuerteventura	11.860	10.996	11.609	10.130	797	13
Lanzarote	16.176	15.837	17.517	16.409	380	43
Total	199.194	237.206	280.964	291.589	3.342	87
Incremento sobre el censo anterior (%)	—	19	18	4	—	—
Hombres	—	—	—	130.745	—	—
Mujeres	—	—	—	160.844	—	—
Densidad	59	71	84	87	—	—

Población de las principales ciudades

	1867	1877	1877
Las Palmas de Gran Canaria	14.233	17.789	20.756
Santa Cruz de Tenerife	12.952	16.689	19.722
Total	27.185	34.478	40.478
Incremento sobre el censo anterior	—	27%	17%

siguiente década se incrementó generalmente un 4 por ciento en el campo, en contraste con el 17 por ciento de las ciudades.

Ya que las estaciones carboneras sólo comenzaron a adquirir importancia a partir del año 1887, un incremento proporcionalmente mayor se puede esperar en 1897. Como ya se ha comentado en otro apartado, debe haber una considerable disminución de la población censada en comparación con la real, tanto en la ciudad como en el campo, con el fin de evitar los impuestos. Sin embargo, puesto que tal infravaloración tiende a ser una constante, termina por igualarse.

Defunciones.—La mortalidad media anual durante los cinco años que van de 1886 a 1890, ambos incluidos, fue la siguiente:

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

	Número	Indice (‰)
En la provincia	5.274	18
En Las Palmas de Gran Canaria	587	28
En Santa Cruz de Tenerife	452	23

El índice de mortalidad en 1834 fue del 26 por mil para toda la provincia. Las estadísticas demuestran que el índice máximo de mortalidad se da antes de los 10 años, el segundo en importancia se encuentra de los 60 a los 70 años, y el tercero, de los 50 a los 60.

Nacimientos.—La natalidad media anual para la misma época fue de:

	Número	Indice (‰)
En la provincia	8.874	30
En Las Palmas de Gran Canaria	901	43
En Santa Cruz de Tenerife	431	22

El 43 por mil fue el índice de natalidad para toda la provincia en 1834.

Estas cifras, algo extraordinarias, contradicen las cifras del censo de 1887, pero al mostrar un índice de aumento de la población del 12 por ciento anual para toda la provincia en comparación con el 4 por ciento de la década de 1877-87, parece indicar que a partir de la gran afluencia de turistas (el Gran Hotel en La Orotava se inauguró en 1886) el nivel de vida ha aumentado más de lo que era habitual en los años inmediatamente precedentes.

En cuanto a 1834, debe recordarse que entonces el comercio vinícola era próspero y daba bastante trabajo agradable a la gente, la cual aún no se había visto perturbada por la febril excitación de los tiempos de la cochinilla. 1834 fue también el año de la derogación de la ley de bienes vinculados.

La razón por la que Las Palmas tiene un mayor índice de mortalidad no está clara, ya que la ciudad es aparentemente igual de sana que la de Santa Cruz. La natalidad del 43 por mil parece demostrar que la población está aumentando sus ingresos con bastante rapidez, probablemente debido al ímpetu general que se ha dado a los negocios. La natalidad de 22 nacimientos cada mil personas en Santa Cruz se puede explicar por el hecho de que el alojamiento es escaso y caro y, por lo tanto, tener

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

hijos es un inconveniente, o por una inscripción defectuosa. Las defunciones, sin embargo, deben ser necesariamente correctas, ya que nadie se puede enterrar sin certificado de defunción.

Si este incremento natural de la población siguiese sin controlarse, las islas dentro de poco estarán irremediablemente superpobladas. En la actualidad están repletas, y la proporción de habitantes por cada milla cuadrada en realidad es engañosa, por la pequeña superficie de tierra cultivable.

La emigración.—Este inexistente control del crecimiento de la población es suplido por la emigración, que por muy poco permanente y muy eventual que sea, a menudo supone la separación del marido y la mujer durante varios años. Es costumbre que el hombre deje atrás a la mujer y a los niños y no vuelva hasta que traiga suficiente dinero como para comprar una pequeña parcela de tierra o una casa.

No se han recibido cifras sobre el índice de emigración, excepto en el caso de Tenerife, pero éstas son bastante características de todas las islas. Son las siguientes: la emigración de los tres años de 1889-91 arroja un promedio de 5.071 personas por año, es decir el 46 por mil; y la inmigración durante los mismos tres años, 1889-91, un promedio anual de 4.528 personas, el 41 por mil.

La proporción en Las Palmas será probablemente superior, mientras que en Fuerteventura y Lanzarote se sufre tanto en años malos que, a veces, hasta la mitad de la población emigra durante una temporada en busca de alimentación y un sueldo.

Algunas compañías españolas de vapores hacen campaña activa para atraer a pasajeros emigrantes, y los barcos que llevan vino, cebollas, filtros y baldosas a las Américas también transportan a muchos emigrantes.

Incluso desde 1750 había un gran comercio y una permanente emigración hacia la misma zona, y una gran parte de los oficiales del Gobierno en las Indias Occidentales eran de las Islas Canarias. Parecen haber gozado, en cierta medida, de la misma reputación —muy poco envidiable— que la de nuestros propios «nabobs» de la India Oriental en la misma época.

Su adaptabilidad como colonos.—Los canarios parecen haberse beneficiado tanto de la sangre guanche que ellos poseen que están muy demandados y gozan de una excelente reputación como colonos inmejorables.

A dónde emigran.—Hay una moda en la emigración al igual que en todas las otras cosas, y apenas se puede encontrar una familia donde al-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

gún miembro no esté ausente. Casi toda la gente de La Palma se va a Cuba; las del norte de Tenerife emigran a Venezuela y Cuba, y las del sur van a Brasil; la gente de Lanzarote y Fuerteventura van a Montevideo, etc., y las de Gran Canaria van indistintamente a muchos lugares, principalmente a Buenos Aires.

Pasajes asistidos.—El Gobierno venezolano paga el pasaje de ida a los emigrantes que se queden en el país no menos de doce meses. El precio de un camarote con destino a Cuba es de 16 dólares en velero y de 20 en vapor, pero los propietarios de tierras de Cuba están dispuestos a pagar el pasaje de un emigrante, siempre que esta cantidad sea devuelta por deducciones de su sueldo. No hay ayudas para los pasajes a Buenos Aires, Montevideo y Río de Janeiro, y la tarifa es de 20 a 25 dólares en barco de vapor. No hay apenas comunicación a través de barcos de vela.

No cabe duda de que se podría persuadir fácilmente a los emigrantes para que fueran como trabajadores a Africa del Sur si conviniese a las líneas de vapores adaptarse a esa necesidad y ellos pudieran emigrar en número suficiente como para darse compañía unos a otros. Como casi todos ellos volverían en cuanto hubiesen ahorrado un poco de dinero, también podría convenir al *Afrikander Bund.*

Número de contribuyentes.—El número de contribuyentes es un dato bastante ilustrativo de los empleos y hasta cierto punto de las posesiones de la gente, dos parámetros sobre los cuales no podría obtenerse ninguna información.

	Número
Contribuyentes territoriales (incluyendo propiedades de casas)	64.887
Contribuyentes industriales	2.556
Total	67.443
Por mil	231

Derechos electorales.—El derecho al voto en las elecciones se otorga a todos los varones españoles mayores de 25 años de edad y que hayan sido inscritos como residentes con dos años de antigüedad.

La libertad religiosa.—Hay una completa libertad de creencias religiosas en cuanto a los derechos cívicos y militares; pero a ninguna iglesia que no sea la católica romana se le permite dar publicidad a su existencia, ya sea por una campana o por una insignia exterior.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

La educación.—La asistencia de los niños al colegio es obligatoria, bajo pena de multa. Además, ningún hombre puede tener un puesto gubernamental a menos que sus hijos asistan al colegio. No se exige ningún pago a los hijos de los muy pobres.

Número de colegios.—Hay 264 escuelas públicas y 59 privadas en la provincia. Las escuelas públicas se dividen entre las primarias y secundarias, y las primarias, a su vez, en completas e incompletas. Estas últimas son las más elementales; sólo se encuentran en las zonas rurales, donde la constante interrupción de las clases no permite que se enseñe gran cosa. De las 264 escuelas, 27 son incompletas, 230 completas y 7 superiores o secundarias. El principal establecimiento está en La Laguna, en Tenerife, y es el que se encarga de la supervisión general de los exámenes. Las 264 escuelas se dividen, una vez más, en 150 de niños y 114 de niñas.

El pago de los profesores.—La cantidad gastada en la educación no es sustanciosa y los profesores, varones o hembras, son pagados según la población de la zona. Así, con 1.000 habitantes el sueldo es de 200 pesetas; hasta 3.000 habitantes, de 825 pesetas; hasta 10.000 habitantes, 1.100 pesetas; y con más de 10.000 habitantes, los profesores de enseñanza elemental ganan 1.375 pesetas, mientras que los de la secundaria ganan 1.625 y en algún caso 2.000 pesetas. Además de este sueldo, todos tienen derecho a una casa, libre de alquiler, y un suplemento del 25 por ciento sobre su sueldo para pagar gastos de papel, etc. Las tarifas para los que pueden pagarlas son de 1 a 5 pesetas al mes y también son retenidas por el profesor. Las escuelas también se mantienen gracias a unas sociedades de beneficios mutuos para uso de los niños de sus miembros.

El resultado.—Evidentemente, es imposible que el resultado de tal sistema pueda ser favorable. Primero, los sueldos son insuficientes como para atraer a hombres de intelectos superiores o para capacitar a los profesores para que sean lo suficientemente desinteresados como para obligar a los alumnos a asistir a la escuela y se gasten una parte de sus escasas ganancias en las necesidades de papel y plumas.

El porcentaje de asistencia.—La consecuencia fue una supuesta asistencia de 9.548 chicos y 7.002 chicas en 1887, cifras a las que deben añadirse los 1.225 chicos y 1.587 chicas que asistían a las escuelas privadas. En total, 10.773 chicos y 8.589 chicas. En conjunto, 19.362; es decir, 6,64 por ciento. Estas cifras de asistencia deben haberse exagerado enormemente, y aunque las cifras del censo son muy incompletas, y por los métodos impositivos, como antes se mencionó, también muy incorrec-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

tas, con toda probabilidad dan una mejor idea del nivel educativo, que sería el siguiente:

El porcentaje de analfabetismo.—En 1887, de una población total de 291.589 habitantes, el 80,08 por ciento, es decir, 233.528 habitantes, no sabían leer ni escribir; 12.948, o el 4,45 por ciento, sólo sabían leer, y 45.103, o el 15,47 por ciento, sabían tanto leer como escribir. No hay medio de calcular la edad, empleo o sexo de esta gente, ni la proporción de población urbana y rural; pero por el tamaño de las islas, la cantidad de escuelas y las pequeñas dimensiones de las escuelas primarias incompletas en comparación con las otras, y las dificultades de asistencia, no parecen desacertadas, y el resultado parece ser lamentablemente escaso.

PARTE IX: VALORACION GUBERNAMENTAL DE LA TIERRA Y METODOS DE RECAUDACION DE IMPUESTOS (NACIONALES Y MUNICIPALES)

Un cálculo para el año 1869 muestra que toda la tierra cultivada de la provincia, incluidos bosques, viñedos y pastos, suma unos 541.032 acres (845 millas cuadradas, o el 15,8 por ciento del total); y otro cálculo en 1890 sitúa la cantidad de tierra de regadío en Tenerife en unos 5.830 acres (4.495 fanegadas), y en Gran Canaria en unos 9.481 acres (6.971 fanegadas).

Las siguientes cifras son las últimas valoraciones hechas por el Gobierno con propósitos impositivos:

Islas	Valor anual de		
	Tierras (Ptas.)	Casas (Ptas.)	Ganado (Ptas.)
Tenerife	2.606.112	956.930	48.397
Gran Canaria	2.533.337	497.240	52.886
La Palma	574.400	89.200	9.683
Gomera	213.721	18.715	5.994
Hierro	93.844	10.124	5.522
Fuerteventura	234.460	20.178	16.024
Lanzarote	429.744	86.263	22.942
Total	6.685.618	1.678.650	161.248

En total, 8.525.516 pesetas, sobre las cuales el impuesto del 25 por ciento sumaría unos 2.131.000 pesetas.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

En 1869, cuando la cochinilla se encontraba en su apogeo, la tierra se valoró en unos 8.281.286 pesetas, y la contribución total entonces era de 2.431.732 pesetas, de las cuales 1.978.838 pesetas correspondían a contribuciones nacionales y 452.894 pesetas a las municipales. Además de esta suma, los municipios recibieron los gravámenes del mercado, etc.

Este resultado necesariamente no tiene que ser interpretado como la demostración fehaciente de que la tierra ahora vale 6.685.618 pesetas en comparación con los 8.281.286 pesetas de entonces, ya que debe tenerse en cuenta la considerable rebaja que se permite por la laxitud de los oficiales.

Hipotecas.—No ha podido averiguarse la cantidad de dinero prestado con garantía hipotecaria en ningún período.

Impuestos.—Los impuestos parecen estar dirigidos contra las clases más pobres y se pagan sobre los artículos de primera necesidad, de manera que no se puede evitar tal contribución al Estado, mientras que los artículos de lujo y los artículos fabricados entran gratis. Por esta razón y por su efecto sobre el valor de la tierra y la industria, la condición de la clase trabajadora está influida más directamente por la carga de los impuestos que en Inglaterra.

Clasificación de los impuestos.—La contribución es de dos tipos: primero, la nacional o dedicada a la hacienda (el «tesoro»); la segunda es municipal o dedicada a los gastos de la ciudad y de las carreteras locales («caminos vecinales», y no las carreteras que pertenecen al Estado).

Los impuestos: cómo se regulan.—Todos los impuestos se regulan en proporción a la población de la parroquia, ciudad o distrito. Con respecto a este tema, suele encontrarse que las cifras del censo no dan generalmente números redondos, ya que al aprobarlos la carga aumenta enormemente para todos. En el caso de la tasa sobre los salarios, el porcentaje varía según la cantidad del salario.

El sistema tributario nacional

Los impuestos que afectan a la empresa extranjera.—Impuestos directos tales como:

1) Fincas y casas. Las fincas se tasan según su valor anual, el cual se calcula por las autoridades parroquiales o jurisdiccionales. La tierra, según sea de primera, segunda o tercera clase, de riego o de secano; la tierra de primera clase en una localidad puede considerarse de segunda clase en otra, y será tasada conforme a ello.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Las casas se tasan de acuerdo con la estimación de su renta, que puede ser superior o inferior a la real, permitiéndose una deducción del 25 por ciento para reparaciones, etc.

La tarifa sobre las casas es aproximadamente del 22 por ciento en las ciudades. Las fincas y las casas de campo se tasan en un 2 ó 3 por ciento menos. No hay una tasación directa sobre cultivos específicos, pero se verá cómo el método anterior impide que existan unas estadísticas finales sobre la capacidad productiva de la tierra y que, si la ley se aplicara sobre una valoración real, la tierra sería mucho más barata de lo que realmente es.

2) Industrias y comercio. Una fábrica se tasa según la cantidad de máquinas empleadas y la población de la vecindad, siendo el resultado de este método de tasación el que apenas haya fábricas.

Las tiendas y almacenes se dividen en nueve clases, y se tasan según una escala constante decreciente. Los tipos son:

1. Vendedores al por mayor de ultramarinos, acero e hierro.
2. Vendedores al por mayor de artículos de confección y sedas.
3. Vendedores de ferretería normalizada, de artículos de tejido de alta calidad, de cereales y de harina.
4. Cafeterías, restaurantes y vendedores de telas de lana y de pescado salado.
5. Vendedores de máquinas de coser, molduras, lámparas, arroz, guisantes y vinos locales.
6. Vendedores de libros, papelería, comestibles y relojes.
7. Vendedores de sombreros y sal (al detalle) y los hoteles.
8. Buhoneros y vendedores de cerveza, agua con gas, mercería y porcelana.
9. Vendedores de alfarería, semillas y esteras, así como los carpinteros.

Tributos varios:

— Los impuestos sobre la legalización y transmisión de la propiedad, las minas y los títulos.

— *Las cédulas personales,* una especie de pasaporte que toda persona debe poseer y que debe renovarse anualmente a un coste de 0,75 a 5 pesetas (el 50 por ciento de este dinero pertenece al municipio).

— Sobre los sueldos de los oficiales estatales o municipales, y tarifas para el registro de la propiedad.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

— Sobre las contratas gubernamentales que se tasan según su importancia (las deducciones se hacen al pagar al contratista).

— Los impuestos indirectos, tales como:

Los impuestos de importación sobre los artículos de consumo.—Los impuestos indirectos son el 1 por mil sobre todas las importaciones, además de los siguientes: el trigo, 3 pesetas por ciento kilos; el maíz, la cebada y el centeno, 2,25 pesetas; la avena, 2,60 pesetas; la harina hecha de los mismos cereales, el 50 por ciento de suplemento; el café, 27 pesetas; el azúcar de las Antillas, 8,80 pesetas, y de otros lugares, 13,50 pesetas; el pescado salado, 3 pesetas; el tabaco, de 0,25 a 1 peseta la libra; las bebidas alcohólicas fermentadas o destiladas por debajo del 60 por ciento («aguardiente»), 0,262 pesetas cada hectólitro por cada grado de fuerza; las bebidas alcohólicas por encima del 60 por ciento (alcohol), 0,25 pesetas por cada litro con independencia del grado.

También hay impuestos sobre los billetes de los viajeros, los telégrafos, los teléfonos, etc.

Los gravámenes de los puertos.—Las tarifas de los puertos son las siguientes:

El practicaje, 30 pesetas a la entrada y a la salida y el 50 por ciento de suplemento por la noche. En Gran Canaria, pendiente de un acuerdo sobre los reglamentos, es temporalmente menor.

El visto bueno del despacho de aduanas, 16,25 pesetas. A la Oficina de Sanidad hay que pagar 15 pesetas, además de varios gastos de poca monta en timbre para los manifiestos, etc.

A los cargamentos de los barcos que llegan se les impone una carga por cada tonelada de 1.000 kilos desembarcada y puesta en tierra:

— Si es de carbón, 0,25 pesetas; si los artículos proceden de Europa, 1 peseta; desde España o de las Indias Occidentales, 0,75 pesetas; desde otros puertos, 2,50 pesetas. Los pasajeros que desembarcan para quedarse pagan cada uno 0,75, 0,50 y 1,25 pesetas respectivamente, según sea su procedencia.

Las salidas se cargan por tonelada:

— Si es de carbón, 0,25 pesetas; si son artículos para Europa, 1 peseta; para España, etc., 0,50 pesetas; para otros puertos, 2 pesetas; y para los pasajeros, 1, 0,50 y 2 pesetas respectivamente.

El práctico no es obligatorio para las embarcaciones que fondean fuera del puerto.

Otros gravámenes.—Existe, además, el 50 por ciento del «fielato», o derechos de puerta sobre los artículos destinados a entrar en las ciudades.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

El sistema tributario municipal

Sobre los víveres, luces, etc.—El 50 por ciento del «fielato» arriba mencionado se ejecuta de la siguiente manera:

Primero, se fija una tarifa por ley sobre los artículos de consumo que entran en la ciudad, y sobre la base de este tarifa y la población, el Gobierno declara qué cantidad debe pagarse al Tesoro Público. Esta cantidad se dobla por el municipio y se piden ofertas de pago a los que estén dispuestos a recaudar los impuestos. Lo que exceda de la cuota del Gobierno pertenece a la ciudad y el recaudador obtiene todo el beneficio que pueda, a menudo muy sustancioso; sin embargo, no puede aumentar de ninguna manera las contribuciones municipales fijadas por ley.

Todos los animales matados dentro de los límites del municipio deben pagar el gravamen del «fielato».

Algunas de las contribuciones se detallan a continuación:

Todas las aves que entran en Santa Cruz, 0,21 pesetas cada una; el pescado, 0,04 pesetas el kilo; la carne, la mantequilla, etc., aproximadamente 0,21 pesetas el kilo; el petróleo, 6,25 pesetas cada caja de 65 libras, etc.

Impuesto personal.—El 50 por ciento de las tasas sobre las cédulas personales.

Otras tasas.—Los gravámenes sobre los mataderos y mercados, etc.

El servicio militar

Un tributo indirecto pero extremadamente fuerte es el impuesto por razones de defensa nacional.

Los hombres sanos pueden ser llamados a filas durante 12 años, necesariamente entre las edades de 18 y 33 años, y todos están obligados a servir en el ejército durante 3 años, a menos que puedan calificarse como exentos por un defecto físico o porque hacen falta para sostener a la madre en su viudez, etc.

La milicia local puede enviarse a España para servir una temporada o viceversa. Los hombres sanos que estén exentos del servicio de 3 años deben asistir a maniobras un domingo cada mes.

Las islas tienen las siguientes guarniciones:

En Tenerife hay un batallón de infantería en activo y tres más en reserva; en Gran Canaria, hay un batallón de infantería en armas y uno en reserva; tanto en Lanzarote como en La Palma hay un destacamento

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

de reserva de infantería. También hay un batallón de artillería en Tenerife y una compañía en Gran Canaria. Una compañía se compone de 100 hombres y un batallón de 1.000 hombres; pero la mayoría de los batallones son meros esqueletos.

PARTE X: EL GOBIERNO LOCAL: SUS RECURSOS, GASTOS Y RESPONSABILIDADES

Votar el presupuesto.—Un cuerpo electoral conocido como «Diputación Provincial» se reúne en sesiones anuales; discute temas de interés local, y vota, sujeto a la aprobación de Madrid, el presupuesto de ingresos y gastos para el año siguiente, designando la cuota respectiva que corresponde a cada municipio o jurisdicción y el destino de la misma.

El balance de los impuestos nacionales, después de pagar los gastos anuales de las islas (la administración y las obras públicas), se envía a Madrid. La última remesa fue de 250.000 pesetas en 1881, fecha a partir de la cual cualquier déficit ha sido indemnizado por el Gobierno.

Derechos y deberes municipales.—Sujeto a las instrucciones de la Diputación Provincial, los tributos municipales se gastan en el alcantarillado, el adoquinado, la iluminación por farolas y las mejoras dentro de la ciudad; en la construcción de nuevas calzadas, la reparación o la creación de las carreteras locales («caminos vecinales»), ya que tales caminos no son propiedad estatal (grandes carreteras y «caminos reales»). Las autoridades pueden obligar a cualquier residente («vecino») que no demuestre prueba de su exención a facilitar mano de obra para los «caminos vecinales» corriendo él mismo con los gastos.

Otros apartados son: la ayuda a los pobres desamparados de unos fondos llamados «Beneficencia Domiciliaria», el entierro de los indigentes, el pago de los profesores en las escuelas públicas, la regularización de los mercados y el control de pesos y medidas, el pago de la policía municipal, etc.

La adulteración de alimentos: castigo insuficiente.—No parece haber ningún castigo por la adulteración de alimentos o por vender carne en mal estado, a no ser la confiscación. La leche adulterada se confisca para su uso en el hospital.

Préstamos.—El municipio no tiene derecho a pedir préstamos sin la autorización de Madrid.

Gastos municipales, etc.—El presupuesto votado por la Diputación

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Provincial para el año financiero de 1890 en gastos locales y municipales fue el siguiente: ingresos, 383.816 pesetas; gastos. 379.805 pesetas. En 1869 los ingresos fueron 452.894 pesetas.

Gastos estatales.—Desde 1822 Santa Cruz de Tenerife ha sido la capital de la provincia y, por tanto, la residencia de los gobernadores civiles y militares.

Los salarios del Gobernador Civil y de las personas bajo su mando eran:

	Pesetas
Santa Cruz	28.525
Las Palmas	8.000
Total	36.525

Los salarios o «donativos» del clero reportaron 464.137 pesetas.

Obras Públicas.—Los gastos en obras públicas desde 1887 a 1891, ambos años incluidos, fueron los siguientes:

Gastos del quinquenio:

	Pesetas
Puertos	3.763.390
Carreteras	3.713.493
Faros	694.880
Total	8.171.763

Promedio anual:

	Pesetas
Puertos	752.678
Carreteras	742.699
Faros	138.976
Total	1.634.353

La policía.—La policía de las islas («cuerpo de vigilancia») depende del Gobernador Civil, quien se nombra en Madrid. También hay un destacamento de «guardias provinciales», que forman parte del ejército y están bajo el mando del Gobernador Militar.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Compensación con respecto a las obras públicas.—Cuando las obras públicas nacionales conllevan una expropiación, ambas partes nombran un árbitro para que calcule la cantidad que debe pagarse como compensación. En caso de desacuerdo, el Gobierno nombra un tercero que resuelve el asunto.

PARTE XI: LA LEY Y EL CRIMEN

Aviso a los extranjeros para que eviten procesos legales.—La sede central de la justicia (la «Audiencia Provincial») está situada en Las Palmas de Gran Canaria. Hay, además, 14 salas de distrito («audiencias territoriales») en varias ciudades, y un número de magistrados («jueces») que sólo reciben un sueldo en las grandes ciudades y deben ser foráneos, es decir, no nativos del distrito donde sirven.

Un jurado está formado por 12 miembros; el veredicto depende de la mayoría, y el presidente tiene voto decisivo. Se permite apelar a otro jurado si se puede demostrar que hay razones suficientes. En caso de que sea admitida una segunda apelación, el recurso ha de presentarse a un tribunal supremo conocido como «Tribunal de Derecho» en Madrid.

Los procesos legales son extremadamente pesados, los resultados son muy inciertos y ningún extranjero debe embarcarse en un pasatiempo tan caro e insatisfactorio si buenamente puede evitarlo.

Derechos de los profesionales de la medicina.—Las disputas con los profesionales de la medicina no se someten al juicio de los tribunales normales, sino a un tribunal conocido como la «Academia Médico-Quirúrgica», compuesta de otros médicos elegidos de la zona, cuya decisión es inapelable. En caso de facturas desorbitadas, se debe someter a un tribunal superior de apelación, que no deberá ser médico.

La gestión de las cárceles.—Las cárceles se dirigen sobre unos principios algo indisciplinados y a los internos se les permite reunirse en el patio. Se da a cada prisionero una asignación de 0,50 pesetas al día, y se les permite comer en un comedor común o incluso alimentarse de su propia comida. Su mujer puede traerle comida caliente; se permite fumar, y en general un prisionero no vive nada mal. Los presos ya no se ven trabajando en obras públicas.

Las estadísticas sobre el crimen.—Hemos solicitado las estadísticas sobre el crimen, a la espera de las cuales cabe decir que el homicidio por razones de venganza no es nada común y por razones de hurto es casi desconocido.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

En general, la gente es pacífica, con buen humor y honrada, aunque poseen esa especie de astucia para los regateos de poca monta, al igual que todas las gentes rurales; el mejor ejemplo lo tenemos en la persona del proverbialmente famoso muletero. Su respeto por la verdad no es todo lo estricto que debiera ser y el perjurio probablemente es muy común.

El hurto a personas es desconocido, y aunque las cosas esparcidas por las casas a veces puedan ser cogidas, un cajón cerrado con llave o una casa cerrada se tratan casi como objetos sagrados. Probablemente esto sea resultado directo del castigo mucho más severo en casos de robo donde se rompen cajas, etc., y de la herencia de las tradiciones de los guanches, quienes tenían una ley, al menos en Gran Canaria, por la cual cualquier robo de una casa con puertas cerradas, incluso por una sencilla aldaba, se castigaba con la muerte.

El viajero puede pasear desarmado sin peligro por cualquier parte de estas islas, y si fuera a confiar sus artículos de más valor a un campesino totalmente desconocido tendría una probabilidad de 1 contra 1.000 de que los bienes se perdiesen.

La falsificación es lógicamente escasa en un lugar donde comparativamente poca gente sabe escribir.

En cuanto a las «ofensas contra la moralidad y la institución de la familia», no se puede decir que los hombres adopten unas posturas muy rígidas con respecto al tema, aunque las mujeres sí son virtuosas, sobre todo en las clases altas. De hecho, en unas comunidades tan pequeñas como son estas ciudades, difícilmente podrían actuar de otra manera.

Con respecto a las clases inferiores, es difícil afirmar algo. En general se casan jóvenes, trabajan mucho y son manifiestamente honestos en todos los sentidos. Por otra parte, las tradiciones no desaparecen con facilidad, y sin duda, los viejos derechos de Señorío, ejercidos por los nobles guanches, fueron imitados en todo lo posible por sus sucesores inmediatos, y cabe pensar que en algunos casos los miembros de las clases superiores puedan aún beneficiarse de estas ideas que han sido heredadas a lo largo de los siglos.

El hecho también de que pueda uno quitarse los hijos de encima a través de una ventanilla de los hospitales podría parecer a veces como un *incentivo* al *vicio: los niños conseguidos de esta manera y educados* como sirvientes domésticos también son bastante proclives a la tentación.

Las únicas estadísticas que hemos podido obtener (1834) demuestran que, con un índice de natalidad anual de 43 por mil, 5.6 niños de cada mil eran ilegítimos, y la proporción de la población casada por año era de del 16 por mil.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Se puede comentar aquí que los honorarios de la ceremonia matrimonial son muy elevados, y si los curas no casaran a la mayoría de los pobres sin cobrar, debido a circunstancias que así lo aconsejan, sin duda habría un porcentaje bastante inferior de matrimonios.

PARTE XII: EL FOMENTO DEL AHORRO Y DE LA CARIDAD PUBLICA Y PRIVADA

La ayuda nacional o estatal

Ha surgido alguna discusión últimamente sobre este tema, pero en términos generales la acción del Gobierno no fomenta los hábitos de ahorro de los pobres, principalmente por culpa de las loterías del Estado. Hay administradores de lotería por doquier y, por lo tanto, este juego está al alcance de todos.

Hacen falta cajas de ahorros.—El Banco de España da interés sobre el dinero depositado, pero sólo por encima de una determinada cantidad.

En Madrid existe un establecimiento conocido como el «Monte de Piedad y Caja de Ahorros» que es un cruce entre una caja postal de ahorros y una casa de empeño parecida a la institución ya existente en Francia que se conoce como «Mont de Pieté». Ha habido rumores sobre la posibilidad de abrir aquí un establecimiento parecido, y se ha publicado un anuncio solicitando a los filántropos que suscriban el capital necesario, que se fija en 600 libras esterlinas, lo cual nos parece un presupuesto, bastante corto.

Las sociedades de beneficios mutuos

De estas sociedades existen 7; 4 en Tenerife, 1 en Gran Canaria y 2 en La Palma.

Los objetivos de las sociedades.—Los principales objetivos de estas sociedades son proporcionar una especie de caja de ahorros; mantener un «Monte de Piedad»; ayudar en la educación de los hijos de los socios y la educación técnica de los adultos; proporcionar medicina y asistencia médica a los socios; proporcionarles ayudas pecuniarias en caso de en-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

fermedad, y colaborar en los gastos del funeral. Ninguna de estas sociedades parecen ser capaces aún de dar ayuda o pensiones a los incapacitados totales durante una época mayor de los seis meses o aproximadamente.

Las imposiciones.—La imposición mínima es de 1 peseta al mes. La cantidad máxima que se puede depositar en una caja de ahorros ronda generalmente las 250 pesetas.

El interés sobre los depósitos.—Se paga un 6 por ciento de interés sobre los depósitos a los socios y el 4 por ciento a las personas que no son socios, con disponibilidad para retirar el dinero con 15 días de aviso.

Su uso como casa de empeño.—Los fondos de estas cajas de ahorros, etc., se utilizan para los objetivos del «Monte de Piedad», que puede también pedir dinero prestado a otros establecimientos a tipos de interés no superiores al 10 por ciento, por lo cual se fija una tarifa del 1, 25 por ciento mensualmente para socios y el 1,50 por ciento mensual para otros préstamos de dinero avalado por bienes. Si no se desempeñan los bienes y se venden en una cantidad mayor del precio de empeño, el superávit menos gastos, etc., se devuelve al empeñante.

El hecho de que se haya propuesto últimamente en los periódicos un «Monte de Piedad» sin relación ninguna con estas sociedades parece indicar que las instituciones fundadas por las sociedades de beneficios mutuos no cumplen las necesidades de las clases más pobres.

Las sociedades en sus primeros pasos.—Las sociedades mismas se encuentran sólo en sus primeras etapas, y el pequeño capital que poseen quizás no despierte mucha confianza en la gente.

Ninguna relación con las huelgas.—Estas sociedades no tienen objetivos políticos ni se encuentran de ninguna manera vinculadas a los sindicatos con el propósito de unificar la lucha contra los empresarios.

La caridad

La caridad gubernamental.—Tal dinero, cuando es considerado necesario, se vota en cada localidad por la Diputación Provincial para el año siguiente, y si se sobrepasa la cantidad la gente a la que se debe dinero generalmente recibe una garantía personal de algún miembro del comité de la institución en cuestión o, en el caso de los hospitales, a menudo se reciben las garantías de las hermanas de la caridad. No hay necesidad de que tales cantidades sean asumidas por la Diputación en su próxima reunión.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

En caso de grandes calamidades, la ayuda se paga de un fondo especial, votado anualmente por el Estado.

Se puede hacer alguna idea de la ayuda gubernamental en organizaciones caritativas de las siguientes cifras sacadas del presupuesto de 1890-91:

Para Las Palmas, en Gran Canaria, 101.500 pesetas, lo que significa 4,83 pesetas por cabeza; para Santa Cruz, en Tenerife, 11.481 pesetas, o el equivalente de 1 peseta por persona; para el Valle de La Orotava, en Tenerife, 11.822 pesetas, lo que equivale a 0,58 pesetas por persona; para Santa Cruz de La Palma, 9.237 pesetas, o el equivalente de 1,37 pesetas por persona.

A primera vista, estas cantidades parecen dividirse desigualmente, pero debe recordarse que Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de La Palma son las capitales de las islas, y que sus hospitales, probablemente, reciben una gran proporción de los enfermos de la población entera; además, los dos primeros lugares reseñados están particularmente sujetos a visitas, debido a la gran afluencia de embarcaciones que arriban aquí, cuyas tripulaciones sumaban sólo en 1890 unos 130.000 hombres.

No hay sindicato, hospicio ni asilo de pobres en la provincia, y las anteriores cantidades se dedican a la manutención de los hospitales, a las hermanas de la caridad, a buscar amas de cría para los niños expósitos, etc.

La caridad privada.—La moda de dejar legados o de dotar beneficios a las instituciones es casi desconocida. Por ejemplo, la propiedad subvencionada del Hospital de Santa Cruz sólo representa unas 11.250 pesetas; la de La Laguna representa unas 2.500 pesetas, y la de La Orotava suma unas 2.500 pesetas, cuya mayoría se debe a un hombre sólo, el General Weyler, anterior gobernador militar de Santa Cruz.

La gestión de los hospitales.—La gestión de los hospitales, que teniendo en cuenta todas las circunstancias es de lo más excelente, principalmente se debe a los esfuerzos de los comités locales de damas, quienes están sostenidas en sus esfuerzos por las hermanas de caridad. Se puede conseguir una habitación privada, previo pago de una cantidad módica de dinero; las habitaciones públicas son gratis.

Desgraciadamente, los hospitales no se utilizan tanto como debieran, en calidad de escuelas de ciencias médicas, ya que no hay clases de disección.

La mendicidad.—Tradicionalmente los mendigos pueden pedir limosna los sábados, y las personas desamparadas pueden obtener permiso del

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

«alcalde» (el Juez de Paz) para pedir limosna en cualquier momento. La caridad indiscriminada de este tipo es una institución y los mendigos son numerosos cualquier día de la semana.

Las necesidades de los pobres.—Las necesidades de los pobres son pocas y cuando por vejez y otras razones es imposible ganarse la vida en el trabajo, los vecinos, que probablemente tienen algún tipo de parentesco, nunca dejarán que la familia se muera de hambre. Si no se les puede encontrar un sitio en las casas, quedan las cuevas y las corrientes de lava de la vecindad, donde se puede levantar una vivienda sin tener que pagar alquiler. La ropa consiste en nada más que una camisa de lino, unos pantalones y una manta gastada; de comida bastará con un poco de «gofio» o unas papas. Su nivel de comodidad es tan poco exigente que la cama no es una necesidad, y sentarse todo el día al sol sin hacer nada es costumbre de todo el mundo en los momentos desocupados.

En realidad, los desamparados están casi tan atendidos como los ricos, y así se evitan todos los gastos administrativos de un sistema caritativo mejor organizado. Por otra parte, en los distritos rurales es mucho más difícil engañar a los vecinos que embaucar a un funcionario foráneo desconocedor de las complejidades de los asuntos locales.

En conjunto y resumiendo, se puede decir que las Islas Afortunadas de Homero y de Plinio siguen siendo todavía unas islas afortunadas, aunque hay quien dice no creer que los habitantes actuales sean los descendientes directos de los héroes griegos.

PARTE XIII: LA SITUACION LABORAL

Las leyes para los niños.—Las leyes que rigen en las fábricas no se han considerado necesarias y prácticamente se puede contratar a niños de cualquier edad.

La responsabilidad del empresario.—El empresario se considera responsable ante la ley de las consecuencias de los accidentes de sus trabajadores cuando no se ha nombrado un gerente cualificado para supervisar la gestión del trabajo, y el gerente se considerará responsable ante la ley cuando puede probarse que no ha cumplido con su deber.

Sueldos.—En el sector artesanal, un artesano experto se conoce como «maestro». El hombre que le ayuda es su «peón» y recibe la misma remuneración que un trabajador normal.

Los artesanos.—Un maestro recibe de 3,50 a 4 pesetas al día en las ciudades y de 2,50 a 3 pesetas en el campo.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Los trabajadores.—Un «peón» o labrador del campo percibe desde 1 a 1,87 pesetas al día. Los conductores de carros perciben de 1,25 a 1,75 pesetas al día.

Los trabajadores de las obras públicas, o de las canteras donde hay cierto grado de peligro, ganan de 1,50 a 2,25 pesetas al día.

Por romper piedras en las carreteras, se gana de 2 a 3,50 pesetas por metro cúbico.

El trabajo pesado eventual, tal como arrastrar troncos de madera, se paga a razón de unas 2 pesetas al día.

Un hombre con mula o camello percibe de 2,50 a 3,75 pesetas por día, más una comida para los animales.

Los canteros ganan de 1,25 a 3,75 pesetas al día, según su habilidad. Los canteros de Gran Canaria son los mejores y los más baratos; raras veces perciben más de 3 pesetas al día, ya que la mano de obra en Gran Canaria es en conjunto bastante más barata que en Tenerife.

Las mujeres.—Las mujeres en casi todo trabajo perciben de 0,50 a 1 peseta al día. La mujer se trata malamente entre las clases inferiores. El hecho de que trabaje en el campo es lógico y natural, pero el marido, el hermano o incluso el hijo se convierten en una especie de tiranozuelo que se pavonea por el patio como un gallo en el gallinero, y si va a la ciudad acompañado de su mujer y su burro, noventa y nueve veces sobre cien él monta en el burro y ella lleva la carga en la cabeza. Es costumbre sostener bultos de gran peso de esta manera, y aunque un hombre cargará con las cosas cuando vaya solo, nunca lo hace si una mujer le acompaña. De hecho, con la excepción del tiempo que dura el noviazgo, esta esclava de esclavos no tiene una situación ni una jota superior a la de la mujer india.

Los sirvientes.—El servicio doméstico se alimenta en casa y recibe aproximadamente, un hombre o un cocinero, de 3 a 4 dólares al mes; una criada percibe de 2 dólares y 50 centavos a 3 dólares. Beben agua siempre y el coste de su manutención se puede calcular aproximadamente en 0,75 pesetas al día. En las islas periféricas y en lugares donde la mano de obra masculina no haya sido excesivamente debilitada por la emigración de hombres sanos, el precio de la mano de obra es bastante inferior a lo citado anteriormente.

El trabajo a destajo en los muelles.—Por el trabajo a destajo en cargar los barcos carboneros se puede ganar tanto como un dólar en un día de mucho movimiento.

El alojamiento de la clase trabajadora.—El coste del alojamiento depende mayormente del barrio, pero en términos generales tanto las cla-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ses superiores como las inferiores se contentan con un alojamiento bastante inferior a la norma en Inglaterra, y en muy pocos casos se da importancia a la decoración interior o exterior o a la creación de sombra con unos árboles. La ventilación o el drenaje moderno son desconocidos y algunos de los poblados barrios de las ciudades están sucísimos. Sin embargo, gracias a la purificante influencia del sol y a la proximidad de las montañas y el mar, las enfermedades infecciosas son muy infrecuentes.

El alojamiento en las ciudades.—En una ciudad construida de forma compacta tal como Santa Cruz, una habitación puede costar de 3,75 a 5,50 pesetas al mes, y una pequeña casa de 9 a 15 pesetas, sin muebles, agua o cualquier comodidad; se cocina en un brasero en un patio pequeño y sucio donde se guardan unas aves y el cerdo, que duerme en un montón de estiércol y sirve de basurero a la familia, así que no hay desperdicio.

Esto, sin embargo, es un caso extremo; algunas veces las clases inferiores son escrupulosamente limpias, aunque siempre se alojan mal incluso contando con un buen clima.

El alojamiento en el campo.—En un pueblo rural como La Orotava el alojamiento sería mejor y el alquiler un tercio más barato, y en una aldea rural una habitación puede costar 2 pesetas, y una casa, 1 dólar.

Cuevas, etc.—Además de en casas, algunas personas viven en cuevas libres de alquiler y en agujeros en las rocas. A los pobres siempre se les permite construir chabolas en las corrientes de lava, o «malpaís», si encuentran ventajoso hacerlo.

La comida de la clase trabajadora.—Como se podrá ver de las cifras, muchos de los artículos comestibles consumidos por los pobres están duramente tasados.

El gofio.—Su comida básica no es el pan, sino el gofio, grano preparado por un método conocido de los guanches, es decir, al tostarlo y molerlo con el aditivo de un poco de sal. Se dice que el resultado químico del calor aplicado de esta manera es un aumento en su valor nutritivo. El mejor gofio se hace de trigo o millo, pero cualquier semilla comestible se puede utilizar en épocas de escasez. Se mezcla con agua y se come en forma de bollitos que asemejan a la masilla del pan. El gofio se come en algunas partes de la India.

El pan.—El pan es más común en las ciudades, pero incluso ahí lo comen menos que el gofio. El precio de una libra de pan es de 0,18 pesetas, pero en algunas ciudades las barras se llaman libras, aunque en realidad pesan menos. La única obligación del vendedor es la de hacer constar

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

su peso particular en las oficinas municipales, e inscribirlo en las barras, a menudo de una manera completamente indescifrable. Cuando los inspectores de pesas y medidas piensan hacer una visita profesional, suelen anunciarlo en los periódicos.

Papas.—Las papas también representan un artículo tan de primera necesidad que la población no podría sostenerse sin ellas. El precio normal en el mercado es de 3 a 9 libras por 0,31 pesetas, según la calidad y la cosecha, etc. En el campo, el saco a 5 pesetas es el más barato.

Las batatas y los ñames.—Las papas dulces y los ñames son bastante más baratos que las papas.

Pescado salado.—El pescado salado representa la mayor parte de la carne animal comida y cuesta desde 0,94 a 1,25 pesetas el cuarto de arroba (6 libras y cuarto).

Pescado fresco.—El pescado fresco es bastante abundante y barato. El mejor cuesta de 0,62 a 1,25 pesetas el kilo, y los boquerones [longorones], que son como nuestros arenques, pero más pequeños y de 8 a 10 pulgadas de tamaño, a veces se pueden comprar tan baratos como 18 ó 20 por un penique. El precio depende en gran parte de la localidad.

Varios.—La leche de cabra, el queso, los higos, la fruta y, a veces, la carne de cerdo representan el resto de la dieta de un obrero.

La carne de cerdo.—La carne de cerdo fresca cuesta unas 0,80 pesetas el kilo, después de pagar el fielato, y la carne salada 1,25 pesetas.

Las bebidas.—El obrero en el campo raras veces bebe otra cosa que no sea agua, a menos que sea en época de vacaciones o en día de fiesta; a pesar de que hay cierto grado de alcoholismo en la época de carnavales, la gente en general es abstemia.

Los campesinos propietarios.—Ya que la mayoría de la población, en mayor o menor grado, son dueños de parcelas de tierra o con parientes que tienen tierras, es normal en época de cosecha encontrar las obras públicas, las canteras, etc., casi desiertas.

Ninguna cooperativa.—Aparte de las sociedades de beneficios mutuos, parece no haber ninguna otra cooperativa. La razón de esta situación puede ser que los beneficios normales de un intermediario se reducen al mínimo en un país donde el productor y el consumidor se encuentran tan a menudo cara a cara.

En cuanto a los artículos importados, el campesino es bastante incapaz de organizar cualquier sociedad que puede competir con los comerciantes o cambiar los precios que éstos imponen. En realidad, las ventajas de una cooperativa de accionistas no se aprecian por ninguna clase, ni se utilizan en ninguna medida digna de mención.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Ninguna huelga ni manifestación de descontento.—Ya que los periódicos son pocos y la proporción de los analfabetos tan grande, las actividades de los sindicatos en Europa se ignoran por completo y con toda probabilidad un agitador encontraría poco estímulo entre las masas. A pesar de la falta de simpatía entre las clases inferiores y superiores, las huelgas son desconocidas, y como casi todo el mundo es pobre y todos conocen la situación de su vecino, el «mago» y el obrero son totalmente conscientes de que les es inútil intentar sacar leche de una piedra.

En unas islas tan pequeñas como éstas, hay una barrera natural que impide el descontento, creada o por las actuales relaciones de parentesco o por las tradiciones familiares. La clase superior mantiene cierta afabilidad hacia sus empleados, así que es muy probable que la cuestión laboral haya avanzado mucho hacia su solución en otros lugares mucho antes de que llegue a ser un problema aquí. Además, la miseria permanente de la pobreza no se conoce aquí, y el clima no sólo hace que las necesidades sean menores, sino que actúa de una forma sedante en todos los aspectos.

Las horas de trabajo.—Las horas de trabajo son, generalmente, desde primeras horas del día hasta la puesta de sol, con un descanso de una hora alrededor de las nueve de la mañana y otra a eso de las 2,30 para las comidas.

El flujo de oro de las Américas, en forma de remesas de emigrantes.—Un artículo de considerable importancia en el bienestar de las clases más pobres es el movimiento constante de los pequeños envíos de los emigrantes, principalmente de oro, que se remiten a sus padres y parientes desde América, etc. Es evidente que las estadísticas sobre este tema no se pueden conseguir, pero si en el futuro la cantidad exportada e importada se controla cuidadosamente, se podría conseguir un cálculo bastante aproximado. Este tema se trata bajo «Retorno de emigrantes».

Precios aproximados de algunos productos básicos en los mercados públicos

Artículos		Valor/Ptas.
Carne vacuna	Por 2 libras	0,94 a 1,25
Carne de cordero	Por 2 libras	0,94 a 1,25
Carne de ternera	Por 2 libras	1,25
Carne de cerdo	Por 2 libras	0,75 a 1,25
Pescado fresco (de calidad)	Por 2 libras	0,50 a 1,25
Pescado fresco (corriente)	Por 2 libras	0,15 a 0,62
Pescado salado (Por 1/4 arroba)	(6,1/4 libras)	0,94 a 1,25

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Artículos		Valor/Ptas.
Aves (pollos)	Cada uno	2,00 a 3,75
Papas	Por 7 libras	0,31 a 0,75
Arroz	Por 1 libra	0,25 a 0,45
Mantequilla	Por 1 libra	1,00 a 2,50
Queso	Por 1 libra	0,47 a 1,25
Leche	Por 1 3/4 pintas	0,25 a 0,47
Huevos	Por 8 unidades	0,40 a 0,94
Azúcar	Por 1/4 arroba (6 1/4 libras)	1,87 a 2,50
Trigo	Por 108 libras	14,00 a 15,00
Cebada	Por 80 libras	6,50 a 8,00
Millo	Por 130 libras	11,00 a 14,00
Altramuces («chochos»)	Por 125 libras	6,00 a 7,50
Té	Por 1 libra	2,50 a 6,00
Café	Por 1 libra	1,00 a 2,50
Petróleo	Por caja de 65 libras	13,75 a 18,75

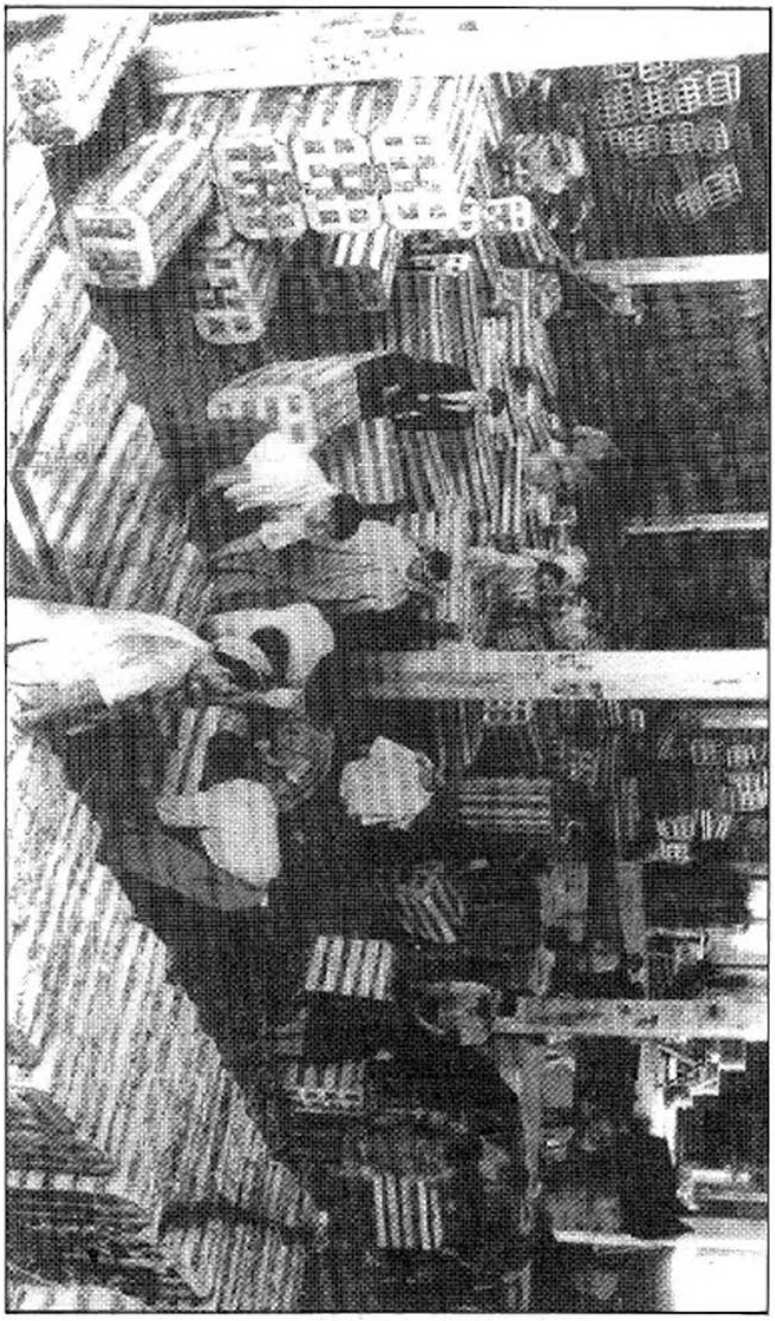
Verduras.—Las verduras son más baratas que en Inglaterra, pero se han hecho más caras desde la introducción de los tomates. Son más baratas en enero y febrero.

Vino. En las ciudades, el vino del campo cuesta de 31 a 62 centavos el cuartillo (1, 3/4 pintas) o de 3 a 10 centavos por copa.

Es de señalar que hay bastante variación de precios en el caso del pescado, los huevos, la leche, etc. Esto es debido a la abundancia o escasez de la producción según la época del año, el clima, el aumento de la demanda ocasionada por los turistas o, en el caso del pescado, por las leyes eclesiásticas.

Aquellas personas deseosas de información con respecto al clima y al potencial de las islas como sanatorio pueden encontrar lo que buscan en una pequeña guía con mapas, publicada por Sampson Low y Cia., que se titula *Madeira and the Canary Islands.*

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003



Almacén de empaquetado de plátanos.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INFORME SOBRE LA AGRICULTURA EN LAS PALMAS (1898)

SUMARIO

Introducción.—Tipos de tierras de cultivo.—Propiedad de la tierra.—Precio de la tierra.—Arriendo.—Distribución de las tierras cultivadas.—Relación de distritos agrícolas y sus productos.—Agua.—Impuestos sobre las tierras cultivadas.—Roturación de tierras: métodos y resultados.—Abonos.—Arado.—Siembra.—Métodos de riego.—Limpieza y escarda.—Cosecha.—Trilla.—Azúcar.—Vitivinicultura.—Plátanos.—Tomates.—Papas. Aperos e instrumentos de labranza.—Los labradores canarios.—Enfermedades de las plantas.—Estaciones.—Los vientos y sus efectos para el cultivo.—Cultivo del cactus.—Estadísticas.

Agricultura: introducción.—Recibo anualmente una gran cantidad de cartas de gente aparentemente ansiosa de probar fortuna con la agricultura en Canarias. Imaginan que el gran clima de aquí quizá beneficiará a su salud, y que a la vez podrán entretenerse con el cultivo de alguna fruta; esperan encontrar una manera fácil de ganarse la vida, o incluso una fortuna. Este lugar es pequeño, las fortunas son muy pocas y el número de individuos que las hacen es aún más reducido.

La gente con intenciones de venir aquí a meterse en el negocio de la fruta debe tener un profundo conocimiento del mercado inglés y sus exigencias, a dónde, a quién y cómo deben mandar la fruta y, más importante aún, cuándo deben mandarla y cuándo deben tirarla. Deben prepararse para firmar contratos comprometiéndose a vender todo el cultivo

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

de determinado tamaño y calidad que la tierra contratada produce en un precio estipulado por cada 100 libras en el caso de los tomates y las papas y por tantas «manos» en el caso de los plátanos. Esto significa que deben tener suficiente capital como para hacer frente a los costes de la cosecha y de la mano de obra en caso de una época de sequía, como la que nos afligió el año pasado y que, por no producirse las esperadas lluvias, por el calor y otras causas concomitantes, hizo que toda la fruta, desafortunadamente, madurase al mismo tiempo, desequilibrando el mercado doméstico y, en algún caso, al propio cultivador si éste no tiene reservas que le permitan subsistir mientras tanto. Otros años, la «maleza» prevalecerá y perderán toda la fruta que pensaban exportar. El negocio proporcionará enormes beneficios cuando todo sale bien y siempre que la gente tenga bastante capital, conozca a fondo el mercado inglés, tenga suficiente capacidad administrativa para organizar al cultivador español, al embalador y al peón, y bastante fuerza física para aguantar días enteros montado en la silla de un caballo bajo un sol agobiante, por caminos de mulas entre los distintos pueblos, más la tensión del trabajo continuo, noche y día, cuando el barco tiene que salir. Si reúne todas estas cualidades, entonces déjenle meterse en el negocio y prosperará. De otro modo, mi consejo es: no lo haga.

Para dar información a todas estas personas, a fabricantes de maquinaria y a otras tantas, mando los siguientes apuntes. Ya sé que distan mucho de ser completos y no deben considerarse, de ninguna manera, como informe detallado sobre la agricultura, principal fuente de riqueza en la isla. Hacer un informe con estadísticas supondría realizar un viaje especial de dos meses de duración de ciudad en ciudad, de pueblo en pueblo, puesto que estas estadísticas no existen en los archivos.

Tipos de tierras de cultivo.—Muchísima más fruta podría ser cultivada si la tierra se prepara para el riego y si se crean medios de transporte rápidos y económicos, puesto que las tierras sin cultivar son, en la actualidad, algunas de las más ricas de la isla.

La principal tierra de cultivo es la de aluvión, que se halla en el fondo de los barrancos y en las tierras bajas situadas en las costas del norte y nordeste de la isla. Los barrancos de gran tamaño en la isla son 32 en total, de los cuales 25 están bien cultivados. Éstos se comunican con unos barrancos más pequeños en las colinas, pero pocos de éstos tienen riegos. Por este motivo, la tierra disponible para cultivo en este momento es poca en cantidad, puesto que, debido a la escasez de agua almacenada, sólo se pueden utilizar las tierras bajas, aunque debemos tener en cuenta que, puesto que todos los barrancos se comunican con una ace-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

quia central, un sistema de riego gubernamental o privado sería sencillo de montar y daría unos beneficios enormes.

Propiedad de la tierra.—La tierra está casi toda en manos de nativos y se labra al máximo cuando el agua lo permite. Toda la tierra que se encuentra en manos de británicos se dedica casi plenamente al cultivo de tomates, plátanos y viñas.

Precio.—El precio de la tierra, en comparación con los precios en Inglaterra, es increíblemente elevado, pero se debe tener en cuenta que proporciona de tres a cuatro cosechas al año en las zonas bajas. Al valorar los precios, también se debe tener en cuenta que la tierra sin riego y sin labrar no vale más de 1 libra esterlina por acre en alquiler.

Los viñedos el distrito del Monte, el único distrito vinícola de verdad en Gran Canaria, produce casi exclusivamente vino tinto. Cuestan, según la zona y la clase de plantas, de 5 a 7 mil pesetas por fanegada, es decir, entre 200 y 280 libras esterlinas, o lo que es lo mismo, de 150 a 210 libras esterlinas por acre.

La tierra utilizada para el cultivo de papas y tomates en toda la isla está valorada según el riego (puesto que la cosecha depende de este factor), la facilidad de acceso y la cantidad de cosechas de maíz que puede dar al año. Se regula de acuerdo con el peso de maíz cosechado. Por lo tanto, es imposible poner una cifra a este tipo de tierra.

Arriendo.—La manera más usual de alquilar la tierra es arrendándosela a un medianero o encargado, que es el que busca la mano de obra, pagándose, en concepto de alquiler, la mitad del dinero ganado con la venta de la cosecha. La tierra de maíz se arrienda de ese modo y los alquileres fijos son desconocidos.

El trigo y otros cultivos verdes se pueden cosechar en las altas tierras, siempre que las lluvias sean suficientes o se pueda conseguir un depósito de agua de riego. Raras veces se cultivan en tierras donde hay que comprar o canalizar el agua. No vale la pena gastar tiempo y dinero en estos cultivos.

Distribución de las tierras cultivadas.—La tierra cultivada se distribuye, más o menos, del siguiente modo:

Tipos de tierras	Cultivos
• Tierras de costa	
Santa Catalina, Las Palmas	Plátanos.
Guanarteme.....	Maíz y papas.
San José.....	Plátanos.
Telde.....	Azúcar, plátanos y tomates.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Tipos de tierras	Cultivos
Gando y Juan Grande.....	Azúcar, tomates y maíz.
Arguineguin.....	Tomates, maíz y papas.
Gáldar	Tomates, azúcar, maíz y papas.
Guía	Lo mismo.
Bañaderos	Azúcar, tomates y plátanos.
• Tierras altas	
El Monte y Sta. Brígida	Azúcar y vino.
San Mateo.....	Nueces, castañas, almendras y fruta.
Valleseco	Nueces, castañas y fruta.
Tirajana.....	Nueces, castañas y tabaco.
Guía	Pasto.
• Barrancos	
San Lorenzo	Azúcar, maíz y papas.
Confital	Maíz y papas.
Tenoya.....	Maíz, papas, azúcar y plátanos.
Bañaderos	Azúcar, cochinilla, plátanos y tomates.
Azuaje y Firgas	Cereales, papas y plátanos.
Moya	Plátanos, tomates, azúcar y grano.
Barranco Hondo del Río	Azúcar.
Guía	Azúcar, papas y tomates.
Anzofé	Tomates, azúcar y cochinilla.
Hondo de Juncal	Tomates, azúcar, cereales y cochinilla.
Agaete	Tomates, azúcar, cochinilla y fruta.
Arenas	Cereales y azúcar.
Aldea	Tomates, azúcar, frutas y cochinilla; también, cereales y papas en las tierras elevadas.
Tasarte y Veneguera	Tomates, cereales y papas.
Mogán	Tomates, cochinilla y trigo.
Arguineguín.....	En la boca, tomates; trigo y almendras en las tierras altas.
Fataga	Tomates, trigo, papas, frutas y almendras.
Tirajana.....	Almendras, maíz, tomates y olivos.
Balos y Temisas	Tomates, papas y trigo.
Guayadeque.....	Azúcar, tomates, frutas, papas y trigo.
Aguatona.....	Azúcar, plátanos, tomates y papas.
Telde.....	Tomates, plátanos, naranjas y cochinilla.
Jinámar	Cochinilla y plátanos.
Guiniguada	Plátanos, azúcar, vinos, granos y frutas.

Las tierras de costa son parcelas situadas a un nivel bajo sobre el mar, con una extensión que varía entre un cuarto de milla y dos millas.

En todos los «barrancos», los higos se cultivan a los lados de los campos y hay tunos y uvas para comer en enredaderas a lo largo de los senderos. También se encuentran naranjas, aunque no en grandes cantidades. Se cultivan los limones y los cítricos, principalmente en el barranco

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

de Telde; los dátiles maduran en los barrancos bajos del Sur y en Gáldar, en la costa noroeste. Algunas frutas cubanas se cultivan en Agaete y en jardines privados por toda la isla.

Las laderas occidentales de la cadena central, las «cumbres», están cubiertas de pinos hasta un nivel de 1.500 pies sobre el nivel del mar.

El pasto para cabras y ovejas se encuentra en todas las colinas y en las laderas de los barrancos.

El trigo se cultiva a cualquier nivel donde se pueda encontrar agua.

El lino se cultiva en las laderas orientales de las tierras altas, detrás de San Mateo.

Agua.—Por regla general, el agua pertenece a los dueños de las tierras de la zona donde se va a regar. La cantidad asignada a cada propietario se determina por las exigencias de cada uno en el momento de crear la canalización, o la «zequia» *(sic)*. Estas aguas constituyen lo que se conoce como «heredamiento» y las sociedades se organizan sobre una base legal y se rigen por reglamentos que obligan a los dueños de las aguas, desde el más insignificante parcelero al terrateniente con más tierras, para que contribuyan proporcionalmente y que respetan los derechos de cada cual. Además de estos «heredamientos», también hay estanques de agua de propiedad individual que no pertenecen a la comunidad. Estos estanques se mantienen, se venden o se alquilan de la misma manera que una casa; se pueden incluso alquilar por día, hora o por azada de agua, siendo esta última la cantidad necesaria para regar una fanegada de tierra (aproximadamente un acre y un tercio). El precio del agua varía según la estación del año y generalmente se alquila primero a los especuladores en una subasta anual. Las horas de suministro o la cantidad de agua tomada por contador se mide desde la salida del estanque, y la responsabilidad de canalizarla y llevarla hasta la finca corre por cuenta del comprador. A veces, debido a los conductos poco cuidados, mucha o incluso toda el agua se pierde, debido a que los conductos o «zequias» no están revestidos. En los canales cuadrados bien hechos y cimentados, hay muy pocas pérdidas. [Nota al pie: el precio del agua varía de 90 a 300 chelines por un día de 12 horas a través de una tubería de 5 pulgadas cuadradas de salida o cabeza.]

Impuestos.—Los impuestos suman un 25 por 100 de todo el producto en total.

Roturación de tierras.—En la isla de Gran Canaria toda la tierra pertenece ahora a particulares. El Estado no tiene ninguna tierra puesto que ha sido repartida casi en su totalidad entre los conquistadores de la isla y el resto se ha regalado a varios generales victoriosos por comportamiento

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

destacado en el servicio. Todas las tierras bajas se han limpiado y no queda ninguna huella de los viejos palmerales, excepto en unos cuantos lugares desperdigados, donde sobreviven algunos ejemplares excelentes en medio de una «finca». En el centro de la isla todavía existe el original bosque de pinos, una muy valiosa propiedad, los cuales se cortan cuando hace falta. Sin embargo, no se tiene mucho cuidado en reemplazar los árboles que se talan.

La tala de tantos árboles sin duda ha provocado que esta isla sea mucho más seca de lo que fue en otros tiempos, hecho evidenciado en los profundos barrancos y las colinas secas. Al mismo tiempo, el clima ha mejorado para los enfermos, aunque el labrador de hoy agradecería un poco más de agua.

La lluvia ahora nunca cae en grandes cantidades entre marzo y noviembre, y muy poco durante los meses de diciembre, enero y febrero, excepto en las tierras altas. La tierra cultivable en su mayor parte es producto de depósitos aluviales en el fondo de los barrancos, causados éstos por las inundaciones de las tierras más altas. Estas tierras recuperadas para el cultivo han sido valladas y se encuentran protegidas de los arroyos del invierno, siendo las propiedades más ricas de la isla. Las piedras para el vallado se consiguen en el fondo del mismo barranco y el trabajo se lleva a cabo a un precio muy barato.

Durante el *boom* de la cochinilla, el elevado precio que se conseguía por este insecto llevó al agricultor canario a convertir laderas enteras de montañas en terrazas, con el resultado de que ahora, cuando la cochinilla es una industria casi inexistente, las buenas fincas se elevan en escalones por todas las laderas de las montañas, hasta la altura a donde se puede obtener o llevar el agua. Ningún resquicio se deja sin labrar y todavía la gente se ocupa en crear tierra cultivable, tan pronto como pueden, cuando no están dedicados a la labor agrícola activa. Como la parte más alta de la terraza es casi llana, resulta que la mitad se puede excavar de la colina y la otra mitad construirse. Como las piedras se encuentran en grandes cantidades en toda la tierra canaria, el material para los «diques de piedra seca», que forman las paredes de contención, no causa gastos, y el resto de las piedras que quedan de dinamitar la roca o que se encuentran por el suelo forman las capas del fondo de la parte de la terraza que se construye encima de las laderas.

Abonos.—El abono, tanto natural como artificial, se utiliza extensamente por toda la isla. El abono artificial se vende a un precio de aproximadamente 10 chelines por 100 libras puestas aquí, y los cuadros de las importaciones muestran que el dinero gastado en el extranjero en la

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

compra de ingredientes, incluyendo los fletes, alcanza unas 27.000 libras esterlinas en dos años. Estos ingredientes se preparan aquí por comerciantes que componen las diversas mezclas para las distintas tierras y lo venden a crédito, pagándose la deuda cuando se recoge la cosecha. Estos comerciantes normalmente son los mismos que contratan la cosecha. Los abonos artificiales se utilizan en su mayor parte en granjas dedicadas al cultivo de la caña de azúcar y de plátanos, puesto que la naturaleza de estos cultivos no permite que se plante una cosecha verde durante el año, lo cual daría suficiente comida a los animales como para producir abonos naturales.

Arado.—Las tareas de arado, sembrado y cosecha con guadaña están aún en su etapa más primitiva. El arado que se utiliza es el viejo tipo oriental, una rama de madera torcida revestida de hierro, todo lo cual lo puede llevar un hombre por todas las laderas cómodamente en sus hombros. Este arado se coloca en un yugo atado con cuero y montado en una estera de hojas de palmeras, se ata a los cuernos de los becerros o vacas, dos de los cuales forman el equipo.

Estos arados no hacen mucha presión en la tierra y los surcos se forman al revolver nada más que la capa superficial del suelo; la tierra más profunda queda permanentemente sin tocar. Raras veces forman un pliegue de más de seis pulgadas de profundidad; sin embargo, son muy útiles en las laderas donde un arado más pesado se encontraría con muchos obstáculos y pesaría demasiado para que fuera manejado por un solo hombre. La labranza normalmente se lleva a cabo por un solo hombre, que es o peón del dueño o el dueño de la yunta de bestias que valen de 20 a 25 libras por pareja, ganando por el trabajo de un día, peón incluido, de 4 a 6 chelines. Algunas de estas cabezas de ganado que pertenecen a los propietarios más ricos son bestias magníficas, de enorme tamaño, siendo objetos de gran orgullo para sus dueños.

Siembras.—La siembra se efectúa principalmente por las mujeres, quienes ganan de 6 a 9 peniques por día. No utilizan ninguna herramienta.

Riegos.—La distribución del riego en un campo sembrado o arado es trabajo de los peones, quienes ganan de 1 chelín a 1 chelín y 6 peniques al día por trabajar del alba al ocaso y en el día en que el agua tiene que entrar; deben trabajar todo el tiempo que dure el suministro de agua, que puede ser en cualquier momento durante las 24 horas. Ellos van al estanque y dirigen la conducción del agua a la tierra de riego, bloqueando las salidas a otras fincas a lo largo del camino para evitar desperdicio o pérdidas de agua. Una vez de vuelta en su propia tierra, dejan pasar la corriente a un conducto principal o a un surco doble que distribuye

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

el agua por la tierra. Cuando se contempla que el agua a menudo vale 15 libras al día en el verano, además de todo el trabajo que el proceso de regar genera, demuestra lo valiosa que es la tierra donde hay agua propia.

Limpieza y escarda.—La limpieza y escarda y se lleva a cabo por mujeres, generalmente bajo la dirección de un peón o del pequeño labrador. Si dos equipos trabajan en el mismo campo, generalmente lo hacen dejando cierta distancia entre ellos, posiblemente para después comprobar la cantidad de trabajo efectuada por cada equipo.

Cosecha.—La cosecha, en el caso de cultivos sembrados en tierras de secano y que sean delgados, se realiza arrancando el grano de cuajo sin más. Cuando el cultivo es mayor se utiliza una hoz muy ligera de segar en forma de media luna y muy fina. Para el maíz, una vez quitadas las vainas, se utiliza un «machete» o cuchillo.

Trilla.—Una vez la cosecha ha sido cortada y cargada en las mulas (que si son alquiladas cuestan dos chelines cada una al día —no se cobra el hombre que trabaja con dos de ellas) se extiende en un suelo redondo y llano para trillar al aire libre. Este suelo normalmente se encuentra al lado o delante de la casa de labranza, en una superficie expuesta al aire y pavimentado con grandes lajas. Hacia allí se dirigen los caballos, mulas y, a veces, hasta bueyes para que pisen el grano y rompan el heno. Entonces arrastran, por encima y a través de la paja y el grano, un tipo de vagón plano de madera sin ruedas unido con hierro e incrustado por la parte de abajo de piedras lisas y redondas. Normalmente, un joven se encarama allí y es el que manda y conduce las mulas. Después de separarse el grano de la paja menuda y de la paja, al tirarse al aire con un bieldo en un día con buena brisa, el grano es almacenado, mientras que la paja se carga en unos canastones enormes con red para venderse en la ciudad a un precio de aproximadamente 10 chelines por carga de mula en años normales. El año pasado el precio sobrepasó los 15 ó 16 chelines.

Cuando el maíz tiene que descamisarse se invita a los amigos de las casas de los alrededores y se forma un tipo de merienda de campo enorme, donde todos se emplean en la tarea de desgranar todo el día desde tan temprano como les sea posible. Estas visitas se las devuelven unos a otros hasta que el trabajo se acabe. El descascaramiento del maíz se realiza por medio de máquinas americanas, que cumplen su tarea bien y de forma económica. La limpieza de todos los granos generalmente se lleva a cabo por unas máquinas aventadoras hechas en Inglaterra.

Azúcar.—La caña de azúcar se corta una vez al año y los desechos

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

secos se queman en la misma tierra; posteriormente se fertiliza y se riega, dejando pues que la caña brote y crezca hasta madurar. Los brotes jóvenes primero se tallan para servir de comida para las reses, y la caña se manda a los molinos en carros arrastrados por dos, cuatro o seis bueyes. Las cargas a veces alcanzan hasta seis u ocho toneladas. El cargamento pesado de los carros, hecho a veces para evitar muchos viajes por el ganado lento, deja los caminos destrozados; y lo que hasta hace pocos años fueron caminos bien hechos y bien cuidados, ahora, debido a esta costumbre de cargar pesos enormes sobre unas ruedas estrechas de sólo 2 y media o 3 pulgadas, los ha dejado llenos de surcos y es un martirio para los que tenemos que transitar por ellos.

Producción.—La producción de la caña de azúcar en años normales es de 3,75 por ciento; al utilizar una doble trituración se puede obtener del 6,5 al 7 por ciento. No obstante, este año la cosecha ha estado muy por debajo del promedio, debido a la escasez de lluvia, ya que, por mucho riego artificial que se le dé a un cultivo, no compensa nunca la falta de lluvia natural, que parece producir un mayor porcentaje de azúcar que el mejor riego.

La mayor cantidad de peones se contratan naturalmente en la época de la «zafra», o de cortar la caña, pero la mayoría de los empleados son mujeres y los sueldos que ellas ganan no aumentan de forma sustancial; la mano de obra disponible es siempre superior a la demanda, puesto que las fincas se turnan para proceder al corte de la caña y los molinos no pueden aceptar más de lo que pueden triturar. Los sueldos de estas mujeres muy a menudo no superan la cantidad de maíz necesario para hacer el «gofio» semanal para ellas mismas y sus hijos. El pago en especie de este modo es muy corriente, sobre todo en las costas oeste y noroeste.

Maquinaria.—Casi toda la maquinaria procede de Inglaterra y es de tipo pesado. Los cuatro mejores molinos tienen todo lo último en equipamiento diseñado para aumentar la producción y dar el porcentaje mayor de resultados en el azúcar.

Los molinos no son propiedad de los terratenientes de este país, sino que son negocios separados que pertenecen a unos capitalistas que compran la caña a los cultivadores bajo contrato a unas 2 pesetas por 100 libras. Las cañas duran unos siete años sin tener que volver a plantarse.

Vinos.—La vendimia generalmente empieza en la primera semana de septiembre. El proceso de manejo de las uvas es muy interesante, aunque en algunos casos no muy higiénico. No se guarda ninguna precaución al recoger las uvas, las cuales, maduras o verdes, trituradas y llenas

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

de azufre, se tiran al azar a los cestos. Estos se trasladan en mulas a las prensas, donde se vacían dentro de un tipo de «cuba», o gran depósito cuadrado, y se pisan con los pies de los peones u hombres contratados.

Las uvas se amontonan en el centro de la cuba en forma de cono, colocándose un cable pesado alrededor de ellas; la prensa, con su enorme y antigua tuerca, a menudo elaboradamente tallada, baja y exprime todo el jugo posible. Desde la cuba se posibilita el paso del jugo y de una parte de la pulpa a otro depósito más pequeño situado en un nivel inferior, desde el cual se bombea a una gran cuba en los sistemas modernos, mientras que en las prensas más antiguas pasa directamente a las pipas del «musto» *(sic)* donde hará su primera fermentación. Cuando remite la fermentación, el vino se bombea o pasa a otras cubas y se embotella, poniéndose el máximo cuidado en proteger las bodegas de todo olor ajeno o cualquier cosa que pueda hacer estropear el vino. En marzo, la cosecha está preparada para el consumo en forma de vino nuevo, pero no se recomienda catarlo hasta que esté preparada la cosecha del año siguiente.

Parece cierto que el vino auténtico canario no se conserva bien más allá de dos o tres años y el sabor es muy crudo, debido a la recogida descuidada. Las uvas, al recogerlas, están muy maduras e hinchadas y las del centro de cada racimo se aplastan por ende y se pudren; además, el azufre se utiliza para evitar que el pulgón afecte a la masa. No se preocupan por limpiarlas, de tal forma que los tallos, el azufre sucio y la fruta aplastada, podrida y verde, entra todo junto en la prensa. Últimamente ha habido una gran importación de vinos catalanes en Gran Canaria. Dichos vinos cuestan aproximadamente la cuarta parte del vino del país, y mucho de este vino catalán se ha añadido al vino canario por unos manipuladores inteligentes, para quienes el vino auténtico era demasiado caro para sus propósitos.

El vino barato de Lanzarote, un excelente vino blanco ligero de pocos grados, también se utiliza para dar sabor a la mezcla. Este proceso de mezclas se interrumpió momentáneamente cuando los impuestos de importación sobre bebidas alcohólicas subieron y muchos productores vinícolas tuvieron que suministrar el vino auténtico, el cual, aunque mucho más entero que el vino manipulado, no gustaba tanto al paladar.

Plátanos.—Las plantaciones de plátanos se empiezan a preparar al plantar unas plantas jóvenes a una distancia de dos «varas» y la primera cosecha recogida tarda unos dieciocho meses. Requieren una buena cantidad de agua y limpieza. Después de que una plantación haya empezado a producir, cuando se corta la piña de plátanos hay que cortar la ma-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

dre a la vez para dejar que la planta joven crezca y la sustituya. Antes de quitar la piña de la planta, el capataz o contratista suele marcarla para que se corte en la siguiente tanda. Dos días antes de la salida del barco, se corta, se envuelve cuidadosamente en una manta de felpa o en una estera, y se ata todo con hojas secas de plataneras o «paja platanera», como suelen llamarla. La fruta se traslada al almacén para empaquetarse cuidadosamente en cajas o cestas para su embarcación. Estas cajas se transportan desde Bañaderos, Telde, San José y los almacenes de la capital al muelle, a unas tres o cuatro millas de la ciudad, y se colocan en chalanas, listas para embarcarse.

Los plátanos cuestan de 1 chelín a 2 chelines por piña, según la calidad, y algunas piñas especialmente buenas valen tres chelines. El flete cuesta alrededor de un chelín a Liverpool y dos chelines a Londres. Puesto que las plataneras producen más de 1.000 a 1.200 piñas, y a veces más en las plantaciones viejas, el producto bruto de la tierra es de 90 a 100 libras esterlinas por acre. Hace falta muy poco dinero en mano de obra, salvo el precio pagado por las mulas hasta la carretera y el transporte hasta la ciudad, que cuesta unos seis chelines al día, y las mulas, dos chelines cada una por día.

Tomates.—Los tomates son un producto que se cultivan en rotación con el maíz y otro cultivo verde. Se considera el más rentable de los productos cultivados, aunque sufren mucho de plagas —un tipo de moho que mata al matorral por completo después de haberlo ennegrecido.

Las tomateras se cultivan a partir de unas semillas que se plantan en eras, las cuales, cuando se encuentren suficientemente fuertes, se trasplantan a los huertos, donde se riegan, se podan las ramas inferiores, se tratan con insecticidas y se cuidan con esmero hasta que maduran. El comercio del cultivo del tomate ahora depende casi exclusivamente de contratistas.

El producto de un acre puede variar según el tipo de tierra y el suministro de agua, pero fluctúa entre 500 y 750 quintales o más, de 100 libras, por acre. Aproximadamente un tercio o más de la cosecha se lo llevará el contratista del consignatario. Como término medio, entre 200 y 250 quintales pasarán la prueba de calidad en una buena tierra, y el cultivador consigue de 5 a 10 chelines cada 100 libras a la entrega, vendiendo el sobrante en el mercado a tres chelines cada 100 libras, de modo que un acre de tierra en un buen año producirá más de 100 libras esterlinas.

El flete a Inglaterra cuesta de 15 a 20 chelines por tonelada de unos doce «hundredweight» [aproximadamente 50,8 kgs]. Los precios ingle-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

ses de la fruta se publican día a día en los catálogos de Covent Garden.

Papas.—Las papas se cultivan como producto rotativo (dos o tres veces al año, según la localización), en combinación con el maíz o el trigo de arista generalmente.

Las papas de siembra que se van a destinar a la venta en el mercado inglés proceden de allí, siendo el tipo que más se demanda. Se reparten entre los cultivadores, quienes ponen su trabajo y la tierra y unos contratan la entrega del producto total de las papas cultivadas a partir de las semillas que se le confían. Se entregan cuidadosamente seleccionadas por tamaños en cajas (localizadas por el comprador), listas para embarcar a 4 chelines por 100 libras entregadas, de marzo a mayo. La forma de cultivar es la misma que en Inglaterra y el contratista se limita a trasladar las papas al lugar de la subasta. El flete normal oscila entre los 15 y 20 chelines por tonelada.

Aperos.—Se ha intentado en varias ocasiones introducir herramientas modernas en el cultivo agrícola de estas islas, pero al encontrar una resistencia muy fuerte de la mano de obra se ha abandonado la idea.

Un inglés muy aficionado al cultivo de flores y productos hortícolas se encontró con un sinfín de complicaciones al intentar convencer a su peón para que utilizara una azada de Canterbury para romper la tierra, a pesar de que el trabajador viera su utilidad. Conseguir que un español cave con una pala inglesa, utilizando su pie como ayuda, es casi imposible, dado que va muy en contra suya doblar la espalda, y a la más mínima oportunidad volverá a utilizar sus propias herramientas.

Los labradores canarios.—El labrador de las Islas Canarias es un hombre muy sagaz y aplicado y los trabajadores, tanto hombres como mujeres, son maravillosos ejemplares de su clase y trabajan constantemente bajo un sol implacable de sol a sol, con sólo dos horas para comer. Ganan, en el caso de los hombres, de 1 chelín a 1 chelín y seis peniques al día, y las mujeres, que en algunos barrios trabajan sin descanso todos los días de la semana de la mañana a la noche, lo justo para subsistir, unos seis peniques al día, y en algunos casos no reciben sino una bolsa de «gofio» molido a la semana.

El coste de la mano de obra contratada a tal efecto es muy reducido en Canarias, ya que la labranza se lleva a cabo por la familia o parientes del aparcero que trabaja, cuando no se es independiente, como «medianero» o intermediario, repartiendo las ganancias a medias con el terrateniente.

Los gastos para la mano de obra contratada, siempre que sea toda contratada, en tierra de cultivos rotativos es de 3 a 4 libras esterlinas por

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

acre. En el caso de los tomates, la caña de azúcar y los plátanos regados, los gastos suben a unas 20 ó 30 libras esterlinas por acre.

Las enfermedades de las plantas.—Las enfermedades que se encuentran en los cultivos aquí se conocen por los nombres de:

La oruga.—Un pequeño gusano pernicioso que come todo.

El *oidium*.—El pulgón.

Purgones.—Un pequeño insecto negro que se acurruca en la hoja.

Maleza.—Una especie de moho, cuya exacta naturaleza es desconocida. Una enfermedad que ataca al tomate principalmente, y el ataque se presenta repentinamente, a menudo en una sola noche.

Las orugas y los purgones no se tratan; en el caso del pulgón se suele utilizar el azufre, y la maleza se combate con una preparación de cobre en algunos lugares y en otros con varios remedios particulares. El *oidium* fue el causante de la pérdida de las uvas usadas anteriormente para el vino canario.

Estaciones.—Los últimos cinco años sólo han sido moderados en su conjunto, como consecuencia de la escasez de lluvia en algunos distritos y el exceso de agua en otros; sin embargo, desafortunadamente, no hay estadísticas preparadas por el Gobierno que permitan seguir año por año el progreso o declive del interés agrícola o las tendencias en alza dentro del campo.

Vientos.—Los vientos que predominan en las islas son del norte y, por lo general, no dañan a las cosechas. El viento que causa más destrucción es el viento del sur, que domina en algunas épocas del invierno, cuando los tomates se empiezan a recoger. Este viento seca todo lo que tiene savia y hace que se le caigan las hojas a las plantas.

Durante el año 1895 y a principios de 1896, estos vientos del sur soplaron más de lo normal y causaron grandes destrozos. Vienen del Sahara y cuando soplan con fuerza, traen nubes de arena y, a veces, hasta langostas. Al final de un día de viento fuerte del sur se puede encontrar una capa de arena de una octava parte a una cuarta parte de una pulgada de profundidad en los patios, jardines, tejados y hasta en las habitaciones, si se dejan las ventanas abiertas. Si se produce una invasión de langosta, a veces hace falta acudir a los militares para combatirla; se cavan trincheras, se montan tiras de tela y la plaga que avanza se golpea hasta caer en las trincheras, las cuales se tapan. Estos vientos del sur son tan perjudiciales para las personas como para las plantas, y provocan fiebres, que prevalecen mientras soplan, sobre todo un tipo menor de malaria que debilita mucho. También son muy perjudiciales para las personas que sufren males de gargantas. Para otros visitantes que padecen

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

de los pulmones son una especie de bendición, ya que les hacen sentir los pulmones secos siempre que no tengan una enfermedad pulmonar avanzada, en cuyo caso se sentirán postrados por el bochornoso calor húmedo.

Cactus.—El cactus no se cultiva en la actualidad como se hacía anteriormente, aunque se deja que crezca en tierra sin cultivar. Las tierras donde crecen, en la mayoría de los casos, no valen para otra cosa, aunque en Gáldar, Arucas y Quincunar *(sic)* alguna buena tierra se destina al cultivo de la cochinilla. A decir verdad, esta tierra está algo escasa de agua, no obstante ser buena tierra de cultivo. El precio de la cochinilla aquí fluctúa entre 9,5 y 10,5 peniques por libra. Sería altamente beneficioso si el producto subiera de precio, de modo que las tierras secas de las laderas pudiesen producir una cosecha rentable otra vez.

Estadísticas.—Estadísticas extraídas de documentos oficiales: tierra bajo riego, 860 fanegadas (unos 1.200 acres); cereales, 1.965 fanegadas (2.750 acres); parras, 750 fanegadas (1.050 acres); pasto, 1.500 fanegadas (2.100 acres); frutales, 40 fanegadas (65 acres); edificadas, 200.000 metros cuadrados; barrancos, carreteras, canteras y tierra sin cultivar, 8.000 fanegadas (11.200 acres).

Los propietarios de viviendas son unos 560 españoles y 7 extranjeros. Las casas que pertenecen a extranjeros representan una de cada 200.

El valor de la tierra de riego en el mercado, con el agua necesaria, fluctúa según su calidad entre las 12 y las 24 mil pesetas por fanegada (de 9.500 a 17.000 pesetas por acre), y los alquileres cuestan de 375 a 1.000 pesetas por año por la misma extensión (1 1/3 acres). Cuando la cantidad de agua es insuficiente se compra a los dueños de pozos de agua, por regla general, dos veces al mes, lo cual cuesta de 3 a 15 pesetas la hora de tubería de 5 pulgadas cuadradas en el verano y una peseta con 25 céntimos en el invierno.

La tierra para el cultivo de cereales vale de 50 a 500 pesetas por fanegada y la plantada de viñedos de 2.000 a 5.000 pesetas y más, según sea su situación.

La tierra de riego para plataneras produce de 800 a 850 racimos para la exportación y 400 ó 500 más que se venden en el mercado a 50 céntimos o 1 peseta 25 céntimos cada racimo.

Para su evaluación por el Gobierno, a la tierra de mejor calidad le ha sido calculada en los registros de los últimos 30 años unos beneficios netos de 633 pesetas, o sea, la mitad, más o menos, de su valor real bajo producción de plátanos o tomates.

La tierra seca, donde hace falta comprar agua, aparece con un valor

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

de 2 a 4 pesetas, y bajo producción vinícola de 35 a 75 pesetas, según la zona de cultivo y el tipo de suelo, por lo general picón, el cual mantiene la lluvia de invierno durante el verano hasta una profundidad de unas cuantas pulgadas. Los impuestos se pagan en productos agrícolas; después de todos los impuestos, esto representa un 25 por ciento del producto total.

[Recibido en el *Foreign Office* el 10 de febrero de 1898].

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INDICE SISTEMATICO

A

Abanicos, importaciones: 279.

Abona (Tenerife): 591.

Abonos y fertilizantes:
— fabricación: 249, 251, 575, 713, 866, 896, 1019.
— importaciones: 53, 54, 56, 279, 416, 486, 495, 525, 529, 542, 548, 552, 560, 567, 586-587, 593, 596, 613-614, 621, 626, 629, 632, 638, 645, 648, 651, 656, 659, 662, 665, 677, 678, 679, 682, 684, 687, 689, 705, 706, 708, 715, 716, 717, 731, 732, 734, 739, 753, 754, 755, 756, 763, 764, 775, 776, 777, 778, 784, 785, 798, 799, 800, 801, 802, 808, 822, 825, 826, 827, 828, 829, 833, 850, 854-855, 858, 863, 880, 885, 888, 894, 895, 902, 915, 919, 1019.
— derechos de tráfico: 712.
— uso de: 79, 81, 143, 243, 589, 638, 643, 713, 726, 740, 786, 867, 880, 897, 966-967, 968, 976, 1018, 1019.
Véase también Guano, Potasa, Productos químicos y Salvado.

Aceites:
— estadísticas: 639.
— exportaciones: 288.
— importaciones: 8, 14, 34, 35, 46, 54, 100, 130, 180, 225, 242, 249, 279, 282, 407, 418, 422, 487-488, 538, 541, 550, 565, 568, 571, 585, 594, 597, 627, 629, 632, 646, 649, 652, 660, 662, 665, 677, 678, 680, 685, 687, 689, 705, 707, 708, 731, 733, 735, 750, 753, 754, 755, 756, 763, 775, 776, 777, 778, 798, 799, 800, 801, 802, 825, 826, 827, 828, 829, 855, 858, 886, 888, 916, 919.
— impuestos: 230, 422, 438, 464, 703.

Aceitunas:
— cultivo de olivos: 958, 1016.
— exportaciones: 288, 599.
— importaciones: 283, 538.

Acero: véase Hierro.

Adeje (Tenerife): 238, 263.

Adoquines, exportaciones: 286, 287, 288, 302.
Véase también Baldosas.

Aduanas: 6, 26, 37, 48, 56, 67, 75, 99, 111, 112, 124, 125, 126, 132, 134, 144, 171, 185, 197, 220, 264, 301, 307, 309, 317, 348, 353, 370, 374, 389, 407, 415, 537,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

555, 556, 573, 579, 600, 605, 613, 619, 639, 656, 658, 671, 681, 722, 768, 846, 906, 937, 997.
Véase también Contrabando e Impuestos: de aduanas.

Africa: 32, 33, 34, 44, 45, 46, 52, 53, 59, 60, 61, 65, 66, 71, 74, 138, 149, 150, 157, 159, 167, 170, 184, 198, 249, 346, 376, 390, 415, 447, 957, 982, 983.
— costa occidental de: 5, 9, 10, 13, 15, 39, 49, 103, 112, 129, 145, 160, 176, 214-217, 220, 234, 238, 239, 246, 254, 262, 270, 288-289, 292, 305, 306, 310, 319, 323, 338, 339, 371, 377, 378, 392, 393, 426, 435, 436, 441, 449-450, 455-456, 467, 488, 492, 494, 498, 499, 504-505, 531, 532, 560, 564, 587, 632, 652, 666, 679, 690, 717, 750, 760, 782, 783, 788, 789, 806, 812, 832, 838-839, 841, 842, 862, 870, 871, 900, 901, 907, 912, 915, 923, 930, 931, 956, 980.
— costa sudoccidental de: 560.
— costa suroeste de: 338, 339.
— del norte: 176.
— del este: 907.
— del sur: 306, 907, 955.
— occidental alemana: 769, 839.
— occidental británica: 466, 467, 494, 839.
— oriental portuguesa: 760.

African Steamship Company: 126.

Afrikander Bund: 992.

Agadir: 10.

Agaete (Gran Canaria): 184, 1016, 1017.

Agricultura: 22, 27-28, 38-39, 49, 60, 63, 68, 69, 77, 91, 102, 103, 105-107, 141-144, 154, 161, 162, 172-174, 177-178, 185, 187, 188, 194, 195, 206, 211, 221-222, 242-243, 252, 271, 305-306, 325, 326, 351-352, 354, 396, 407, 424, 515, 527, 638, 682, 710, 746, 762, 768, 783, 809, 835, 843, 932, 940, 942-948, 976, 1013-1027.
Véase también Agricultores, Cultivo, Cosechas, Irrigación y Tierras.

Agricultores: 49, 81, 106, 174, 180, 185, 187, 261, 267, 269, 271, 276, 290, 291, 300, 310, 325, 337, 339, 354, 364, 486, 491, 494, 496, 515, 526, 543, 544, 545, 555, 561, 562, 564, 564, 575, 581, 588, 589, 590, 608, 611, 614, 621, 622, 623, 638, 639, 641, 642, 643, 656, 670, 671, 672, 673, 682, 695, 698, 699, 722, 726, 727, 728, 740, 751, 762, 763, 764, 773, 796, 822, 823, 835, 836, 866, 880, 881, 897, 903, 907, 913, 932, 945-946, 959, 1018.
Véase también Braceros, Campesinos, Cosechadores, Cultivadores, Jornaleros, Medianeros, Plantadores, Productores, Propietarios de tierras y Trabajadores agrícolas.

Agua:
— abastecimiento a núcleos urbanos: 28, 29, 56, 57, 63, 68, 69, 70, 108, 132, 142, 209-210, 244, 273, 366, 367, 369, 387, 389, 390, 441, 479, 496, 511-512, 532, 575, 601, 622, 696, 699, 711, 741, 770, 773, 838, 847, 865, 877, 898, 909, 928, 978, 979, 980.
— aprovisionamiento a buques: 176, 205, 236, 246, 252, 292, 293, 306, 366, 441, 470, 499, 506, 510, 564, 601, 741, 838.
— comercio: 961, 966, 977, 1017, 1026.
— exportación: 439.
— distribución: 958, 980.
— importaciones: 418, 646, 648, 652.
— impuestos: 510.
— precio: 564, 611, 740, 927, 1015, 1017, 1020, 1026.
— propiedad: 1015, 1017.
Véase también Explotaciones hidráulicas e Irrigación.

Aguatona (Gran Canaria): 1016.

Ahorros, Cajas de: 1003.
Véase también Banca, Créditos hipotecarios, Monte de Piedad y Préstamos.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Ajos, exportaciones: 237, 286, 287, 290, 291, 371, 423, 455, 457, 459, 498, 599.

Alambre, importaciones: 551, 571.

Alcaldes: 178, 1006.
Véase también Ayuntamientos.

Alcantarillado: 387, 549, 877, 999, 1008.

Alcohol:
— destilería: 585, 621.
— exportaciones: 571.
— importaciones: 283, 418, 421, 541, 548, 555, 558, 567, 570, 575, 581, 585, 595, 598, 614, 621, 645, 647, 650, 677, 678, 679, 705, 706, 707, 724, 731, 732, 734, 753, 754, 755, 756, 775, 776, 777, 778, 798, 799, 800, 801, 802, 821, 825, 826, 827, 828, 829, 849, 853, 858, 884, 888, 914, 919, 984.
— impuestos: 555, 558, 585, 703, 704.

Aldea de San Nicolás (Gran Canaria): 495, 1016.

Alegranza (Isla): 21, 32, 44, 367.

Alejandría: 868.

Alemania:
— comercio: 332, 345, 396, 398, 399, 400, 404, 405, 406, 431, 434, 435, 436, 475, 501, 528, 555, 697, 955.
— comerciantes: 695-696.
— competencia con: 332, 345, 395, 398-406, 412, 417, 434-437, 462, 473, 475-479, 482-483, 485, 488, 492, 495, 512, 517-518, 523-524, 528, 538-540, 556-560, 581-584, 586, 607, 608, 613, 614, 632, 633, 674, 713, 724, 749, 771.
— empresas: 332, 477, 479, 495, 528, 585, 624, 658, 674, 696, 711, 723, 725, 749, 771, 784, 794, 820, 848, 849, 882, 896, 925, 927, 933.
— exportaciones a: 33, 39, 44, 45, 52, 59, 60, 65, 66, 71, 72, 74, 92, 100, 101, 105, 106, 136-137, 147, 149, 150, 151, 154, 155, 157, 161, 163, 167, 184, 198, 207, 208, 228, 229, 238, 239, 247, 248, 251, 257, 258, 260, 262, 263, 270, 300, 301, 309, 317, 332, 337, 346, 349, 353, 370, 371, 374, 377, 378, 392, 393, 413, 449, 450, 455, 456, 466, 494, 498, 526, 531, 564, 571, 599, 624, 643, 644, 654, 656, 673, 674, 682, 697, 709, 713, 726, 737, 740, 741, 751, 758, 773, 780, 781, 786, 795, 804, 805, 810, 822, 823, 830, 831, 839, 851, 852, 859, 860, 868, 881, 889, 890, 898, 902, 906, 912, 920, 921, 924, 928, 933, 956.
— importaciones de: 34, 39, 46, 53, 61, 66, 74, 93, 152, 159, 169, 180, 245, 249, 265, 266, 284-285, 290, 301, 317, 332, 335, 349, 353, 354, 370, 376, 390, 405-406, 412, 413, 415, 416, 417, 418, 420, 431, 432, 447, 462, 466, 468, 470, 471, 473, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 482, 483, 484, 485, 487, 489, 491, 492, 493, 495, 508, 517, 518, 523, 524, 525, 529, 530, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 548, 549, 550, 551, 552, 556, 557, 558, 559, 560, 565, 567, 568, 569, 570, 571, 575, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 593, 594, 595, 607, 608, 609, 613, 614, 626, 627, 628, 631, 632, 633, 645-647, 650, 653, 659-661, 664, 674, 677-678, 681, 682, 684-686, 688, 689, 705- 706, 708, 713, 715, 717, 724, 731-732, 734, 739, 749, 750, 753, 756, 771, 772, 775, 778, 785, 786, 794, 795, 798, 802, 811, 821, 822, 823, 825, 833, 836, 848, 849, 850, 853, 854, 855, 856, 857, 863, 866, 872, 873, 879, 880, 881, 884, 885, 886, 887, 888, 895, 896, 902, 907, 912, 914, 915, 916, 917, 918, 924, 933, 963, 984, 985, 986, 987, 988.
— referencias a: 254, 255, 323, 338, 339, 360, 379, 445, 760, 761, 782, 783, 788, 789, 806, 812, 832, 841, 842, 862, 870, 871, 893, 900, 901, 923, 930, 931.
— tráfico marítimo: 105, 160, 171, 176, 177, 183, 193, 197, 203, 204, 205, 219, 224, 233, 246, 247, 256, 272, 277, 297, 304, 321, 322, 325, 326, 330, 331, 340, 347, 350, 351, 360, 361, 362, 380, 381,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

382, 427, 428, 430, 446, 466, 507, 508, 527, 534, 535, 546, 570, 591, 600, 611-612, 615, 625, 635, 644, 655, 657, 675, 681, 683, 700, 710, 711, 714, 728, 738, 740, 742, 749, 752, 759, 765, 773, 774, 781, 787, 796, 805, 813, 814, 815, 823, 831, 834, 835, 840, 841, 848, 860, 861, 864, 869, 873, 878, 882, 891, 899, 903, 907, 910, 911, 913, 921, 922, 925, 929, 933, 952, 953, 955.
— turismo: 658, 713, 784.
Véase también Guerra franco-alemana.

Alfarería:
fabricación: 94, 292.
— importaciones: 13, 242, 405, 416.

Alfombras, importaciones: 415, 547, 836.

Algarrobo, cultivo: 516.

Algodón:
— comercio: 502, 607.
— cultivo: 28, 38, 49, 57, 133, 142, 786.
— exportaciones: 38, 131, 142, 571.
— fletes: 481.
— importaciones: 7, 8, 26, 34, 35, 36, 46, 47, 53, 54, 55, 120, 124, 128, 130, 180, 242, 249, 266, 278, 280, 284, 318, 319, 332, 348, 354, 414, 416, 417, 472, 473, 474, 475, 476, 481, 495, 518, 523, 528, 529, 537, 538, 549, 554, 556, 565, 567, 570, 581, 582, 593, 596, 606, 607, 613, 626, 629, 631, 645, 648, 651, 659, 661, 664, 671, 677, 679, 680, 682, 684, 686, 689, 696, 705, 707, 708, 715, 716, 717, 724, 732, 733, 735, 749, 753, 754, 755, 757, 771, 775, 776, 777, 778, 794, 798, 799, 800, 801, 802, 822, 825, 826, 827, 828, 829, 836, 850, 851, 856, 858, 880, 887, 889, 902, 917, 919.
— precios: 38, 538, 539, 556, 880.
— referencias a: 85.
— venta: 501.

Alimentación: 10, 69, 79, 92, 96, 97, 98, 142, 175, 223, 243, 245, 260, 263, 290, 310, 370, 372, 425, 438, 441, 463, 480, 499, 516, 522, 557, 574, 583, 584, 750, 762, 772, 784, 873, 895, 897, 907, 924, 933, 967, 974, 983, 991, 999, 1001, 1006, 1007, 1008-1009, 1021, 1024.
Véase también Artículos básicos y Comestibles.

Almacenes: 95, 249, 252, 296, 310, 324, 441, 477, 478, 488, 502, 712, 793, 897, 955.
Véase también Tiendas.

Almendras:
— cultivo: 10, 180, 250, 325, 369, 958, 1016.
— exportaciones: 8, 9-10, 33, 35, 54, 100, 114, 129, 180, 247, 263, 270, 285, 301, 302, 303, 318, 320, 325, 331, 364, 370, 371, 377, 392, 423, 449, 451, 453, 455, 457, 459, 495, 498, 564, 565, 571, 591, 599, 654, 808, 902-903.
— importaciones: 14.
— precios: 180, 325, 902.
— producción: 106, 163, 263, 325, 902, 903.

Almidón:
— importaciones: 266, 281, 284, 285, 491, 525, 541, 550, 558, 568, 571, 584, 593, 596, 614, 627, 630, 633, 640, 646, 649, 653, 660, 662, 666, 685, 687, 690.
— impuestos: 438, 464.
— precios: 266, 491, 614.

Almirantazgo británico: 32, 44, 126, 982.

Aloe, cultivo: 305, 364.

Alojamiento: véase Vivienda y Hoteles.

Alonso, Manuel: 334.

Alpiste, importaciones: 14, 280, 282, 548.

Altramuces:
— cultivo: 264.
— precios: 1011.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Alquitrán, importaciones: 280, 415, 659, 661, 664, 684, 686, 688.

Altavista (Gran Canaria): 357, 368

Alumbrado: 366, 374, 386, 389, 390, 411, 441, 444, 486, 502, 532, 560, 572, 696, 723, 811, 898, 999.
Véase también Aparatos eléctricos.

Amberes: 717, 956.

América: 24, 26, 32, 34, 44, 45, 46, 49, 52, 53, 59, 60, 61, 65, 66, 71, 74, 149, 150, 157, 167, 170, 183, 184, 197, 206, 228, 229, 249, 257, 258, 260, 261, 324, 325, 335, 343, 376, 377, 378, 390, 398, 415, 417, 419, 423, 446, 499, 585, 764, 947, 948, 968, 1010.
— Central: 276.
— Hispanoamérica: 113.
— Latina: 111.
— del Norte: 198, 246, 416.
— del Norte británica: 215, 942.
— del Sur: 9, 11, 172, 175, 181, 193, 205, 219, 222, 234, 238, 243, 246, 262, 276, 306, 337, 343, 398, 409, 430, 435, 436, 440, 477, 492, 508, 601, 711, 747, 770, 787, 788, 789, 812, 838, 907, 911, 955.

Américas, las: 9, 947, 991.

American Vacuum Oil Company: 912.

Amoníaco, importaciones: 278, 551.
Analfabetismo: 22, 92, 93, 512, 994, 1010.
Véase también Educación.

Ancianos: 29, 387, 388.

Andalucía: 39.

Angola: 5.

Anilina: véase Cochinilla: competencia con las anilinas.

Animales: 13, 28, 39, 78, 87, 92, 108, 143, 209, 273, 422, 439, 450, 452, 454, 456, 458, 460, 462, 464, 481, 499, 501, 504, 516, 532, 552, 575, 589, 702, 703, 873, 957, 964, 965, 968, 972, 976, 998, 1007, 1008, 1019, 1020, 1021, 1022, 1023.
Véase también Carne, Ganado y Ganadería.

Anís, licor: véase Bebidas alcohólicas.

Antillas:
— comercio con: 27, 33, 34, 44, 46, 52, 53, 59, 60, 61, 66, 71, 74, 106, 149, 150, 152, 157, 159, 167, 170, 206, 220, 222, 236, 237, 238, 242, 301, 303, 417, 418, 419, 421, 447, 466, 490, 498, 970, 997.
— británicas: 237, 303, 496.
— españolas: 34, 44, 46, 52, 53, 59, 60, 61, 66, 71, 74, 106, 150, 152, 157, 159, 167, 170, 237, 242, 301, 302, 303, 417, 418, 421, 435, 447, 451-452, 455-456, 466.
— francesas: 237, 303.
— holandesas: 970.
— referencias a: 219, 231, 243, 246, 435, 496, 505, 942, 957.
— tráfico marítimo: 304, 305, 466.

Antwerp: véase Amberes.

Anzofé (Gran Canaria): 1016.

Anzuelos, importaciones: 335.

Aparatos eléctricos, importaciones: 552.
Véase también Alumbrado.

Arafo (Tenerife): 263.

Arenas (Gran Canaria): 1016.

Arenques: véase Pesca.

Argel: 34, 833, 931.

Argelia: 34, 359, 504, 505.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Argentina:
— competencia con: 539, 583, 608, 750.
— emigración a: 210, 482, 762, 808, 819, 843, 847, 909, 927, 992.
— exportaciones a: 286, 377, 378, 413, 459, 460, 466.
— importaciones de: 376, 391, 413, 419, 431, 447, 466, 479, 481, 488, 525, 530, 539, 540, 548, 549, 550, 551, 557, 560, 567, 568, 569, 583, 596, 587, 598, 608, 614, 628, 629, 630, 650-653, 661-663, 664, 679-680, 686-688, 707-708, 716, 717, 725, 734-735, 750, 756-757, 764, 772, 777, 795, 800, 827, 850, 855, 873, 880, 885, 886, 888, 916, 918.
— referencias a: 323, 338, 339, 760, 782, 806, 807, 832, 841, 842, 862, 870, 871, 893, 900, 901, 923, 930, 931.
— tráfico marítimo: 160, 172, 193, 277, 304, 360, 361, 362, 466, 507, 600, 615, 655, 683, 710, 714, 738, 742, 759, 765, 781, 787, 805, 814, 831, 840, 841, 869, 891, 892, 899, 921, 922, 929.
Véase también Río de la Plata.

Arguineguín (Gran Canaria): 1016.

Arinaga (Gran Canaria): 444.

Armadores: 264, 587, 675.
Véase también Propietarios de barcos.

Armas, importaciones: 281.

Arpillera, artículos de: véase Yute.

Arquitectura: 484, 948, 975.

Arrecife (Lanzarote): 23.
Véase también Puerto de Arrecife.

Arroz:
— exportaciones: 289, 423, 488, 499.
— fletes: 499.
— importaciones: 13, 36, 47, 54, 55, 100, 131, 279, 281, 283, 285, 416, 422, 478, 488, 523, 525, 538, 540, 550, 557, 565, 568, 571, 574, 584, 594, 597, 608, 614, 627, 630, 633, 646, 649, 652, 660, 662, 665, 677, 679, 680, 685, 687, 690, 702, 705, 707, 708, 715, 716, 717, 731, 733, 735, 753, 754, 755, 756, 772, 775, 776, 777, 778, 795, 798, 799, 800, 801, 802, 825, 826, 827, 828, 829, 850, 856, 858, 880, 887, 889, 912, 917, 919, 984.
— impuestos: 230, 422, 438, 464, 557, 703.
— precios: 95, 97, 1011.

Arroyo, Eladio: 334.

Artesanía oriental, importaciones: 683.

Artesanos: 22, 92, 93, 95, 96, 98, 181, 186, 261, 267, 276, 306, 326, 334, 335, 482, 614, 713, 808, 896, 975, 996, 1006.

Artículos básicos: 12, 60, 69, 77, 95, 96, 97, 109, 134, 174, 210, 211, 290, 297, 412, 573, 614, 639, 695, 702, 924, 933, 946.
Véase también Alimentación y Comestibles.

Artículos de lujo: 619, 637, 639, 669, 995.

Arucas (Gran Canaria): 271, 310, 325, 658, 710, 1026.

Asia: 138, 145, 423.
Asociaciones: 95, 555, 558, 580, 613, 642.

Astilleros: 105, 180, 337, 441, 572, 601.
Véase también Industria naval.

Atalaza (Tenerife): 337.

Attfield, profesor: 390.

Atlántico: 138, 219, 436.

Atún: ver Pesca.

Audiencia Provincial: 1001.

Australasia: 955.

Australia: 277, 306, 377, 378, 389, 398, 436, 760, 782, 788, 789, 806, 807, 812,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

832, 841, 842, 862, 870, 871, 893, 900, 901, 907, 923, 930, 931, 957.

Austria-Hungría:
— exportaciones a: 103, 135, 840, 868, 898.
— importaciones de: 480, 647-650, 664-666, 678-679, 688-691, 717-718, 801, 833, 850, 854, 857, 863, 885, 887, 914, 918.
— referencias a: 871, 901.
— tráfico marítimo: 224, 256, 276, 350, 360, 361, 362, 446, 507, 534, 535, 600, 615, 655, 657, 681, 683, 710, 714, 742, 759, 765, 781, 787, 805, 813, 814, 831, 840, 860, 861, 869, 891, 892, 899, 921, 922, 929.

Autoridades: 22, 70, 77, 91, 96, 107, 111, 112, 118, 134, 147, 178, 181, 186, 211, 244, 252, 291, 364, 386, 387, 484, 622, 694, 695, 723, 747-748, 823, 846, 876, 906, 907, 979, 999.
Véase también Alcaldes, Ayuntamientos, Diputación provincial, Gobernador y Gobierno: español.

Avena:
— importaciones: 421, 422, 552, 569.
— impuestos: 230, 421, 422, 438, 463, 997.

Ayuntamientos: 70, 91, 96, 113, 125, 209, 230, 252, 500, 510, 584, 695, 770, 838, 848, 877, 909, 941, 962, 995, 998, 999, 1000, 1009.
Véase también Alcaldes e Impuestos: de fielato.

Azores: 147, 219.

Azuaje (Gran Canaria): 1016.

Azúcar:
— cultivo de la caña de: 243, 269, 271, 290, 291, 293, 295, 296, 305, 310, 321, 325, 342, 355, 496, 502, 562, 608, 610, 614, 621, 652, 670, 680, 786, 837, 850, 942, 947, 948, 963, 1015, 1016, 1019, 1020-1021, 1025.
— fabricación: 250, 262, 271, 306, 310, 325, 345, 355, 486, 491, 502, 584, 608, 786, 947, 970, 1021.
— fletes: 497.
— exportación: 293, 325, 345, 346, 353, 371, 449, 449, 452, 453, 456, 457, 460, 494, 784, 942.
— importaciones: 8, 34, 46, 53, 55, 100, 105, 226, 242, 249, 266, 280, 281, 283, 284, 285, 293, 354, 419, 420, 421, 490, 491, 540, 551, 557, 568, 583-584, 595, 598, 608, 609, 614, 621, 627, 630, 633, 646, 649, 652, 660, 663, 666, 677, 679, 680, 685, 687, 690, 705, 707, 708, 715, 716, 718, 722, 731, 733, 735, 750, 753, 754, 755, 756, 764, 772, 775, 776, 777, 778, 795, 798, 799, 800, 801, 802, 808, 825, 826, 827, 828, 829, 850, 856, 858, 863, 880, 887, 889, 895, 912, 917, 919.
— impuestos: 230, 321, 325, 342, 411, 421, 437, 463, 496, 505, 530, 583, 621, 704, 722, 750, 764, 970, 997.
— precios: 97, 325, 491, 496, 702, 1011.
— producción: 583, 614, 682.
Véase también Melaza y Ron.

Azufre:
— exportaciones: 151.
— importaciones: 416, 525, 542, 551, 565, 571, 574, 627, 630, 633, 646, 649, 653, 660, 663, 666, 677, 679, 680, 685, 688, 690, 705, 707, 708, 732, 733, 735.
— obtención de: 940, 941.
— uso de: 194, 565, 574, 971, 1022, 1025.

Azulejos, importaciones: 559, 568, 593, 596.

B

Bacalao: véase Pesca.

Bacon: véase Tocino.

Bacon, Francis (Lord Verulam): 942.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Bahía Delagoa: 760, 782, 783, 806, 807, 870, 871, 900, 901, 930, 931.

Baldes, importaciones: 552.

Baldosas:
— exportación: 264, 302, 303.
— importación: 468, 469, 586.
Véase también Adoquines.

Baleares: 485.

Ballester y Martí: 333.

Balos (Gran Canaria): 1016

Banca: 6, 27, 37, 41, 49, 62, 109, 131, 146, 337, 425.
Véase también Ahorros, Cajas de, Banco de España, Créditos Hipotecarios y Préstamos.

Banco de España: 337, 425.

Bandera, cambio de: 642, 643, 675, 700, 711, 729.

Bañaderos (Gran Canaria): 310, 1016, 1023.

Barbados: 783, 813, 842, 872, 932.

Barcelona: 146, 180, 188, 234, 475, 476, 477, 479, 517, 518, 523, 528, 573, 574, 613, 614, 671, 689, 713, 741, 785, 836, 866, 868, 898, 956.

Barcos: 7, 9, 10, 12, 13, 15, 16, 23, 24, 29, 31, 32, 43, 49, 51, 56, 62-63, 67-68, 75-76, 95, 96, 102, 104, 108, 112, 113, 114, 115, 116-117, 118, 119, 120-123, 127, 132, 138-141, 145-146, 147, 153-154, 160, 171-172, 175-177, 180, 181, 182, 183-184, 188, 190-192, 193-194, 197-198, 202-204, 205-206, 214, 215, 219-220, 223-224, 231, 233-236, 243, 246-247, 250-251, 253-256, 264, 267, 270, 271, 272, 273-274, 275, 276-278, 292-293, 296, 297, 299, 300, 303-305, 306-308, 311, 321-323, 325, 326, 329, 330-331, 335, 336, 337-340, 347-348, 349-350, 352-353, 355, 356, 359-362, 373, 379-383, 387, 398, 410, 414, 426-430, 439, 440, 441, 442, 445-446, 462, 464, 465, 466, 467, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 497, 498, 499, 500, 502, 504-510, 523, 525, 526-527, 533-535, 545-547, 561, 563, 564, 570, 572, 573, 591, 600, 601, 611-612, 615, 619, 620, 622, 625, 635, 642, 644, 675, 683, 698, 700, 710, 711-712, 714, 738, 749, 759-761, 781-783, 787-789, 805-808, 812-815, 831-833, 838, 848, 849, 852, 860-863, 864, 867, 869-872, 873, 878, 879, 882, 891-894, 895, 899-902, 903, 913, 921-924, 925-926, 929-932, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 956, 957, 964, 997.
Véase también Armadores, Cabotaje, Impuestos: de puerto y navegación, Pasajeros, Tráfico marítimo, Tripulaciones, Tonelaje, Vapores y Veleros.

Barnices: véase Pinturas.

Barriles:
— importaciones: 7, 14, 570, 594, 597.
— exportaciones: 287.

Barrilla:
— exportaciones: 5, 9, 24, 33, 35, 45, 47, 52, 54, 63, 68, 103, 113, 114, 115, 117, 118, 126, 127, 129, 133, 135, 141, 147, 225, 237, 302.
— fletes: 116.
— impuestos: 113, 117, 118, 119, 120.
— plagas: 126.
— precios: 5, 118, 119, 127.
— producción: 9, 141, 372.

Bartlett, cónsul: 118, 119, 120.

Batatas:
— exportación: 54, 105, 263.
— precios: 1009.
— producción: 106, 372.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Batista, Juan M.: 334.

Belfast: 9, 126, 266, 836.

Bebidas alcohólicas:
— comercio: 502.
— exportaciones: 33, 45, 47, 52, 100, 225, 237, 287, 288, 290, 318, 320, 331, 348, 353, 408, 414, 423, 449, 452, 453, 456, 458, 460, 499, 654, 985, 986.
— importaciones: 8, 34, 36, 46, 47, 53, 100, 130, 226, 241, 249, 266-267, 279, 280, 283, 284, 285, 289, 335, 418, 419, 420, 421, 422, 491, 525, 530, 538, 548, 549, 551, 552, 627, 629, 630, 632, 633, 646, 649, 652, 660, 662, 666, 685, 687, 690, 705, 706, 708, 715, 716, 717, 724, 731, 733, 734, 753, 754, 755, 756, 775, 776, 777, 778, 798, 799, 800, 801, 802, 825, 826, 827, 828, 829, 855, 858, 886, 888, 912, 916, 919, 988.
— impuestos: 230, 412, 421, 422, 425, 437, 438, 462, 463, 464, 703, 704, 970, 997, 1022.
Véase también Cerveza, Coñac, Ginebra, Ron, Vino y Whisky.

Bélgica:
— comercio: 400, 436.
— competencia con: 266, 400, 436, 473, 486, 518, 524, 558-559, 581, 583-584, 608, 614, 631, 632, 633, 717, 749.
— empresas: 502, 532, 565, 592, 601, 652, 925.
— exportaciones a: 377, 378, 392, 393, 449, 450, 455, 456, 466, 531, 599, 654.
— importaciones de: 264, 265, 266, 376, 466, 473, 483, 485, 486, 491, 518, 524, 525, 529, 530, 538, 539, 540, 541, 542, 548, 549, 550, 551, 552, 556, 557, 558, 559, 560, 565, 567, 568, 569, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 593, 594, 595, 608, 614, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 645-647, 651, 652, 653, 661-663, 674, 677-678, 680, 682, 686-688, 689, 690, 706-707, 716, 717, 724, 725, 732-733, 734, 749, 750, 754, 771, 772, 776, 799, 811, 821, 822, 826, 833, 837, 850, 853, 854, 855, 856, 857, 866, 879, 880, 884, 885, 886, 887, 895, 914, 915, 916, 917, 918, 924, 986, 988.
— referencias a: 255, 323, 338, 339, 359, 534, 760, 789, 806, 807, 812, 833, 841, 842, 862, 870, 871, 893, 900, 901, 923, 930, 931, 944.
— tráfico marítimo: 224, 256, 277, 311, 340, 350, 446, 466, 507, 534, 570, 600, 612, 615, 635, 655, 657, 681, 683, 710, 714, 728, 738, 742, 759, 765, 774, 781, 787, 805, 813, 814, 831, 840, 860, 861, 869, 891, 892, 899, 921, 922, 929.

Belknap, Edward: 216.

Beneficencia: 212, 267-268, 954, 999, 1004-1005.

Benítez, A.J.: 334.

Berbería, costa de: 982.

Berlín: 933.

Bermudas: 783.

Berthelot, cónsul: 216.

Bethencourt (Juan de): 940.

Betún, importaciones: 548.

Bicicletas, importaciones: 548.

Birmingham: 188, 574, 713, 836, 866.
Bolivia: 765.

Bolsas:
— importaciones: 539, 548, 645, 647, 650.

Bordados:
— comercio de: 607.
— industria de: 809, 843, 902, 933.

Bosques: 27, 211, 243, 958, 962, 963, 964, 977, 1018.
Véase también Vegetación.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Botellas, exportaciones de: 285.

Braceros: 492.

Bradford: 574, 836.

Brasil:
— emigración a: 195, 267, 273, 992.
— exportaciones a: 287.
— importaciones de: 584, 598, 631, 632, 633, 634, 650, 664-666, 688-691, 735, 828, 854, 885, 915, 918.
— referencias a: 16, 105, 124, 136, 234, 254, 255, 323, 338, 339, 359, 379, 387, 435, 445, 492, 760, 782, 783, 806, 807, 832, 841, 842, 862, 870, 871, 893, 900, 901, 923, 930, 931.
— tráfico marítimo: 103, 304, 305, 326, 360, 361, 362, 387, 446, 507, 534, 535, 600, 635, 655, 657, 681, 683, 710, 714, 742, 759, 765, 781, 787, 805, 813, 814, 831, 840, 841, 860, 861, 869, 891, 892, 899, 921, 922.

Breña Baja (La Palma): 108.

Bremen: 105, 163, 234, 434, 696, 723.

Bronce, importaciones de: 130.

Brown, A.S.: 937, 938.

Brown's Guide...: 409, 729, 882.

Bruce, George C.: 944.

Büchle, G.A.: 334, 335.

Buenos Aires: 210, 482, 488, 747, 992.

Burdeos: 434, 868, 956.

C

Cabaña isleña: véase Ganadería.

Cables, importaciones: 547.

Cabo Blanco: 10, 216, 250, 251, 980.

Cabo Bojador: 250, 504, 505.

Cabo de Buena Esperanza: 601.

Cabo, El: 103, 246, 398, 410, 435, 439, 747, 760, 770, 782, 806, 832, 841, 842, 862, 870, 871, 872, 893, 900, 901, 916, 923, 930, 931, 955.

Cabo Juby: 981.

Cabo Nun: 980.

Cabotaje: 23, 24, 32, 43, 49, 51, 62, 68, 76, 138, 176, 224, 233, 234, 246, 250, 256, 276, 277, 304, 305, 329, 331, 347, 348, 352, 383, 425, 426, 446, 504, 505, 507, 576, 675, 700, 726, 728, 729, 738, 781, 806, 869, 899, 900, 949, 950, 952, 953, 955.

Cabo Verde: 216, 398, 430, 793.
Véase también San Vicente.

Cacao:
— importaciones: 8, 36, 100, 130, 225, 226, 242, 278, 285, 419, 420, 421, 478, 489, 540, 549, 574, 584, 595, 598, 645, 647, 650.
— impuestos: 230, 421, 437, 463, 695, 704, 722.

Cádiz: 109, 124, 163, 175, 176, 180, 193, 205, 234, 244, 291, 306, 323, 336, 398, 487, 601, 701, 728, 740, 747, 748, 770, 786, 868, 898, 951, 956, 958.

Café:
— cultivo: 188, 243, 250, 290, 291, 305, 502.
— exportaciones: 287.
— importaciones: 8, 35, 36, 54, 55, 100, 131, 225, 242, 278, 280, 282, 283, 285, 419, 420, 421, 478, 489, 523, 525, 540,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

549, 555, 558, 565, 567, 570, 574, 584, 595, 598, 626, 629, 631, 645, 647, 650, 659, 661, 664, 684, 686, 689, 722, 731, 732, 734, 753, 754, 755, 756, 775, 776, 777, 778, 798, 799, 800, 801, 802, 825, 826, 827, 828, 829, 854, 858, 885, 888, 915, 919.
— impuestos: 230, 411, 421, 437, 463, 555, 558, 695, 704, 722, 750, 997.
— precios: 97, 702, 1011.

Cal:
— importaciones: 552, 567.
— precios: 975.

Calabaza, producción de: 372.

Calados, artículos de hilo:
— exportación: 624, 643-644, 674, 683, 699, 724, 863.
— fabricación: 624, 643, 674, 683, 699, 739, 785, 808, 834, 836, 894.

Calais: 575, 666, 690, 717.

Calleja Ruiz, José: 333.

Calzado: 266, 281, 282, 485, 525.
Véase también Zapatos.

Cámaras de comercio: 6, 41, 63, 128, 337, 406, 436, 437, 470, 473, 474, 475, 479, 483, 539.

Camas, importaciones: 13, 278, 415, 524, 538, 548, 614, 626, 628, 631.

Cambio: véase Moneda y cambio.

Campesinos: 92, 94, 223, 242, 260, 265, 266, 473, 476, 483, 485, 500, 501, 516, 517, 522, 526, 574, 762, 783, 945, 959, 964, 1002, 1007, 1009.
Véase también Agricultores.

Canadá:
— importaciones de: 466, 493, 538, 543, 560, 575, 587, 615, 725, 732, 822.
— referencias a: 234, 761, 807, 813, 832, 871, 872, 901, 902, 930, 931.

Canal de la Mancha, Islas del: véase Normandas, islas.

Candelaria (Tenerife): 305.

Cañadas de Tenerife, Las: 964.

Capataces: 84, 93, 959, 976.

Capital: 6, 9, 12, 29, 49, 60, 62, 68, 69, 78, 88, 91, 105, 109, 115, 119, 131, 133, 142, 143, 144, 146, 165, 172, 174, 186, 187, 222, 236, 305, 324, 433, 442, 500, 502, 503, 565, 724, 770, 873, 882, 942, 943, 944, 946, 959, 977, 1004.
Véase también Inversiones.

Capitalistas: 38, 179, 239, 325, 1021.

Capitán General: 22, 124, 125, 244, 252, 406.

Caracas: 181, 182.

Caracoles comestibles, exportaciones: 499.

Carbón:
— aprovisionamiento a buques: 7, 12, 13, 15, 118, 126, 147, 155, 160, 171, 207, 234, 235, 244, 271, 275, 276, 277, 292, 293, 296, 297, 306, 310, 324, 329, 330, 335, 339, 343, 344, 346, 357, 363, 387, 398, 414, 426, 430, 432, 439, 440, 441, 442, 467, 493, 494, 506, 509, 510, 519, 523, 561, 564, 572, 587, 588, 601, 613, 614, 620, 640, 657, 696, 711, 724, 725, 740, 741, 793, 794, 796, 810, 820, 821, 848, 865, 866, 868, 878, 879, 896, 907, 910, 911, 951, 953, 954, 955.
— comercio: 462, 476, 477, 486, 502, 529, 572, 657, 692, 721, 722, 729, 749, 769, 792, 793, 818, 878, 879, 882, 910, 911, 926, 938.
— depósitos: 207, 296, 310, 324, 344, 441, 477, 587, 620, 657, 673, 711, 749, 771, 794, 820, 821, 849, 910, 911, 955.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

— empresas: 207, 329, 441-442, 519, 740, 749, 771, 793, 794, 810, 820, 821, 848, 849, 878, 879.
— fletes: 415, 700, 739, 748, 794, 810, 821, 848, 849, 879, 896, 911, 928.
— importaciones: 7, 9, 13, 26, 35, 36, 46, 47, 54, 55, 100, 118, 120, 123, 126, 128, 129, 130, 147, 159, 220, 225, 226, 234, 241, 242, 244, 246, 249, 265, 271, 275, 276, 278, 289, 318, 319, 320, 332, 335, 342, 344, 348, 351, 353, 356, 370, 413, 414, 415-416, 417, 422, 431, 432, 476, 519, 523, 525, 529, 543, 549, 560, 561, 565, 567, 570, 587, 593, 596, 609, 613, 620, 626, 629, 631, 640, 645, 648, 651, 659, 661, 664, 671, 677, 678, 679, 684, 686, 688, 689, 696, 697, 705, 706, 707, 715, 716, 717, 724, 725, 731, 732, 734, 740, 746, 748, 749, 753, 754, 755, 756, 769, 771, 775, 776, 777, 778, 798, 799, 800, 801, 802, 820, 821, 825, 826, 827, 828, 829, 836, 843, 848, 854, 858, 878, 879, 885, 888, 896, 907, 910, 915, 919, 927.
— impuestos: 118, 306, 307, 422, 439, 463, 464, 476, 505, 703, 712, 997.
— precios: 415, 529, 561, 587, 620, 640, 671, 672, 725, 748, 771, 793, 796, 810, 820, 821, 838, 848, 849, 852, 878, 879, 910, 911.
— trabajadores: 868, 1007.
— transporte: 414, 476.

Carburos, importaciones: 895.

Cardiff: 415, 476, 561, 613, 821, 911.

Caridad: véase Beneficencia.

Carne y derivados:
— adulteración: 999.
— aprovisionamiento: 573.
— depósitos frigoríficos: 389, 441.
— exportaciones: 573.
— importaciones: 221, 279, 283, 364, 568, 595, 597, 598.
— impuestos: 230, 422, 438, 463, 702, 703, 998.
— precio: 28, 96, 97, 98, 209, 422, 488, 516, 702, 1009, 1010.

Carreteras: 12, 13, 28, 40, 57, 63, 64, 78, 107, 132, 133, 145, 146, 155, 163, 174, 180, 186, 195, 223, 243, 267, 292, 337, 358, 364, 365, 367, 374, 386, 410, 443, 495, 511, 532, 572, 622, 642, 658, 762, 785, 809, 898, 933, 957, 958, 995, 999, 1007, 1026.

Carruajes, importaciones: 26, 973.

Cartón, importaciones: 645, 648, 651.

Cartuchos, importaciones: 280.

Casablanca: 747.

Cascarilla, exportaciones: 225, 227, 237.

Cataluña: 39, 436, 1022.

Cebada:
— cultivo: 27, 106, 142, 903.
— exportaciones: 33, 38, 126, 210, 308, 423.
— importaciones: 138, 278, 421, 569, 626, 628, 631, 808.
— impuestos: 230, 231, 421, 422, 438, 462, 463, 703, 997.
— precio: 24, 327, 341, 1011.
— producción: 27, 290, 308, 372.

Cebollas:
— cultivo: 106, 142, 222, 296, 354, 563, 590, 762, 894, 968, 977.
— exportaciones: 8, 9, 24, 33, 45, 52, 63, 68, 100, 105, 106, 133, 147, 194, 222, 225, 234, 237, 242, 262, 270, 271, 286, 288, 289, 290, 291, 296, 310, 319, 342, 345, 365, 371, 423, 449, 451, 453, 455, 457, 459, 494, 498, 545, 563, 564, 565, 571, 590, 599, 610, 654, 724, 762, 808, 894, 948, 956, 984.
— importaciones: 283.
— plagas: 239.
— precios: 107, 319, 563, 590, 762.
— producción. 107, 174, 194, 206, 372.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Cecias, Ramón: 334.

Célibes, Islas: 901.

Cemento:
— importaciones: 102, 280, 284, 285, 416, 478, 479, 518, 524, 525, 529, 542, 548, 560, 565, 567, 570, 586, 593, 596, 626, 628, 631, 639, 640, 645, 648, 650, 659, 661, 664, 677, 678, 679, 684, 686, 688, 696, 705, 706, 707, 715, 716, 717, 725, 731, 732, 734, 749, 753, 754, 755, 756, 769, 772, 775, 776, 777, 778, 786, 794-795, 798, 799, 800, 801, 802, 808, 809, 818, 821, 825, 826, 827, 828, 829, 833, 837, 850, 854, 858, 863, 866, 880, 885, 888, 895, 896, 902, 915, 919, 924, 925, 928, 984, 988.
— precio: 478, 586, 717.

Centeno:
— importaciones: 138, 421.
— impuestos: 231, 421, 438, 463, 703, 997.
— producción: 27, 264.

Cera:
— importaciones: 14, 552, 571, 595, 598.
— impuestos: 439, 464, 703.

Cerámica:
— fabricación de: 306.
— importaciones: 7, 518, 984, 988.

Cerdeña: 11, 12, 13, 16.

Cereales:
— cultivo: 563, 843, 948, 963, 977, 1016, 1026.
— exportaciones: 100, 318, 319, 320, 331, 348, 377, 392, 486, 498.
— importaciones: 74, 100, 102, 134, 138, 178, 225, 226, 481, 508, 525, 530, 557, 569, 873, 984, 988.
— impuestos: 74, 96, 99, 100, 125, 134, 143, 174, 211, 230, 231, 438, 463, 557, 703, 712, 960.
— plagas: 239, 966.
— producción: 106, 154, 155, 163, 178, 199, 243, 498.
Véase también Avena, Cebada, Centeno, Maíz y Trigo.

Cerillas:
— fabricación: 251.
— importación: 487, 550, 595, 598, 627, 629, 632, 640, 646, 649, 652, 659, 662, *665*, *677*, *678*, *680*, *684*, *687*, *689*.
— impuestos: 231.
— precios: 487.

Cerrajería, importaciones: 279, 281, 282.

Cerveza:
— comercio: 502, 818.
— importaciones: 36, 130, 278, 284, 354, *405*, *418*, *422*, *470*, *471*, *541*, *548*, *558*, 565, 567, 570, 584, 594, 598, 614, 626, 628, 631, 645, 647, 650, 659, 661, 664, 677, 678, 679, 684, 686, 688, 705, 706, 707, 715, 716, 717, 724, 731, 732, 734, 749, 753, 754, 755, 756, 769, 771, 775, 776, 777, 778, 794, 798, 799, 800, 801, 802, 821, 825, 826, 827, 828, 829, 849, *853*, *858*, *879*, *884*, *888*, *912*, *914*, *919*, 925, 984.
— impuestos: 230, 422, 438, 463, 471, 703.
— precios: 96, 97, 470, 688.

Cestería: 242-243, 292, 306.

Cifra, Antonio: 333.

Cincinati: 356.

Cítricos:
— cultivo: 142, 248, 498, 499, 1016-1017.
— exportaciones: 8, 449, 451, 453, 456, 457, 459, 498, 564, 577.
— precios: 577
Véase también Naranjas.

Claverie, Félix: 334, 335.

Clavos, importaciones: 482, 627, 629, 632, 660, 662, 665, 682, 685, 687, 689, 715, 716, 717, 763.

Clima: 14, 23, 25, 27, 28, 29, 44, 57, 83, 84, 85, 86, 87, 94, 97, 98, 103, 106, 115,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

126, 127, 132, 135, 142, 145, 163, 164, 174, 178, 179, 180, 190, 199, 206, 209-212, 219, 221, 223, 237, 242, 243, 245, 250, 252, 259, 264, 273, 275, 290, 291, 327, 337, 341, 342, 350, 354, 356, 358, 367, 368, 387, 390, 409, 410, 442, 443, 462, 500, 515, 516, 521, 526, 527, 528, 541, 544, 545, 561, 562, 564, 565, 566, 573, 575, 588-589, 590, 601-602, 623, 656, 658, 671, 673, 682, 713, 727, 730, 741, 763, 764, 773, 793, 796, 824, 843, 850, 881, 882, 883, 927, 943, 960, 963, 965-966, 972, 974, 977-978, 979, 982, 1008, 1010, 1013, 1014, 1018, 1021, 1025-1026.

Cobre, importaciones: 36, 130, 593, 596, 645, 648, 651.

Coches, importaciones: 568, 811.

Cochinilla:
— adulteración: 764.
— comercio: 946, 947, 948, 958, 990, 995, 1018.
— competencia con las anilinas: 60, 126, 137, 173, 178, 240, 249, 261, 273, 275, 408, 944, 945, 946.
— cultivo: 5-6, 9, 11, 14, 25, 27, 38, 49, 56, 57, 63, 68, 69, 77, 79-88, 94, 103, 105, 106, 126, 131. 132, 133, 135, 137, 141, 163, 164, 173, 177, 178, 179, 185, 186, 187, 189, 206, 222, 240, 249, 260, 261, 262, 269, 271, 272, 408, 497, 516, 526, 643, 682, 786, 943, 945, 946, 948, 963, 970-971, 977, 984, 1016, 1026.
— empaquetado: 86.
— exportaciones: 8, 9, 14, 24, 25, 33-34, 35, 38, 45, 47, 48, 52, 53, 54, 56, 59, 60, 61, 63, 65, 66, 71, 72, 73, 86, 100, 101, 103, 106, 119, 124, 126, 129, 132, 133, 134, 135, 137, 141, 149, 150, 151, 154, 157, 158, 161, 162, 163, 164, 167, 168, 169, 172, 174, 175, 181, 184, 185, 198, 202, 206, 207, 208, 220, 225, 227, 228, 229, 237, 239, 240, 247, 257-258, 259, 260, 261, 269, 270, 271, 275, 276, 286, 287, 289, 290, 291, 297, 300, 301, 302, 303, 309, 318, 319, 320, 327, 331, 335, 336, 346, 348, 353, 370, 371, 378, 393, 408, 414, 422, 423, 449, 451, 453, 455, 457, 459, 497, 526, 531, 564, 571, 591, 599, 643, 654, 724, 764, 943-944, 945, 985, 986.
— precio: 9, 14, 25, 57, 86, 88, 91, 101, 102, 103, 105, 106, 107, 108, 129, 133, 135, 136, 137, 151, 154, 155, 161, 162, 164, 172, 177, 178, 179, 181, 185, 186, 187, 188, 189, 194, 195, 199, 201, 206, 240, 248, 249, 252, 261, 263, 267, 269, 270, 271, 275, 276, 295, 296, 309, 320, 321, 324, 327, 336, 341, 346, 356, 357, 408, 497, 526, 682, 764, 786, 943, 944, 945, 946, 985, 1026.
— producción: 5, 11, 56, 60, 106, 119, 124, 126. 127, 128, 129, 132, 136, 137, 161, 162, 163, 179, 181, 187, 201, 221, 244, 250, 276, 372, 945, 971.
— transporte: 12, 81, 87.

Cold Storage Company: 488.

Colnaghi, Sir D.: 937, 938.

Colombia:
— exportaciones: 571, 599.
— referencias a: 323, 871, 931.

Columbia Británica: 525.

Comerciantes: 6, 12, 22, 26, 39-40, 86, 95, 102, 109, 114, 117, 119, 120, 145, 172, 179, 184, 187, 194, 202, 240, 245, 252, 259, 263, 275, 276, 308, 333, 334, 335, 346, 356, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 484, 488, 493, 500, 501, 515, 518, 524, 525, 555, 558, 561, 580, 581, 606, 638, 671, 694, 695, 722, 746, 747, 750, 769, 818, 843, 846, 847, 914, 942-943, 945, 946, 959, 974, 987, 988, 996, 1009, 1019.
— Asociación de: 555, 558, 613, 670, 695.

Comercio: 5, 6-7, 11, 12, 13, 23, 24, 25, 26, 41, 48, 49, 61, 95, 99, 100, 102, 103, 104, 108, 109, 113, 119, 124, 127-128,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

134, 135, 141, 144, 155, 161-162, 172, 173, 174-175, 177, 178, 179, 180, 185, 186, 187-188, 189, 190, 194, 195, 201, 202, 206, 216, 220, 221, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 244, 245, 249, 252, 259, 263, 273, 275-293, 295, 296, 297, 299, 324, 330, 332-333, 335, 339, 340, 342, 344, 345, 346, 350, 351, 353, 354, 355, 356, 357, 363, 364, 365, 370, 371, 373, 375, 385, 389, 395, 396, 398-406, 411-425, 430-444, 462, 466, 473-475, 486, 488, 492-501, 509-510, 515, 516, 521, 522, 525, 526, 527, 537, 553, 554, 555, 556, 558, 559, 565, 572, 573, 579, 580, 581, 585, 600, 605, 606, 607, 609, 613, 619, 620, 637, 638, 642, 640, 655, 669, 670, 671, 672, 673, 693, 694, 695, 697, 698-699, 701, 710, 721, 722, 724, 726, 740, 746, 751, 761, 762, 763, 764, 768, 770, 783, 784, 785, 792, 793, 808, 809, 818, 819, 820-821, 833, 835, 836, 843, 846, 847, 849, 863, 865, 872, 876, 894, 895, 896, 902, 906-907, 924, 925, 926, 932, 933, 957, 987, 1013-1014, 1019.
— Ministro de: 415.
Véase también Almacenes, Cámaras de comercio, Comerciantes, Especulación, Exportaciones, Importaciones, Reexportaciones, Tiendas y Viajantes comerciales.

Comestibles:
— aprovisionamiento a buques: 147, 160, 171, 172.
— importaciones: 289, 319, 334, 522, 539, 540, 763.
— precios: 97, 134, 573.
— producción: 134, 639.
— referencias a: 712.
Véase también Alimentación y Artículos básicos.

Comino:
— exportaciones: 654.
— importaciones: 280.

Compagnie Transatlantique: 234.

Compañía Argentina de Vapores: 194.

Compañía Castle: 512.

Compañía "Chargeurs Réunis": 193, 205, 234.

Compañía de Navegación e Industria: 740.

Compañía de Pesca de Ballenas del Sur: 77.

Compañía de Vapores de Canarias y Marruecos: 182.

Compañía Española de Crédito Mobiliario: 15.

Compañía Fabril: 333.

Compañía Nacional Española de Telégrafos Submarinos: 958.

Compañía Taoro: 356.

Compañías: véase Empresas.

Comunicaciones:
— en general: 959, 960, 987.
— interiores: 12, 13, 28, 57, 78, 81, 87, 107, 108, 133, 145, 337, 357, 358, 366, 367, 374, 386, 390, 469, 473, 476, 495, 503, 532, 564, 565, 592, 601, 602, 642, 657, 658, 711, 809, 1014, 1021.
— marítimas: 6, 7, 9, 11-12, 23, 24, 39, 40, 41, 49, 57, 78, 103, 105, 108, 109, 113, 128, 132, 133, 145, 146, 155, 164, 165, 175, 176, 182, 195, 234, 236, 320, 342, 346, 410, 426, 431, 437, 439, 440, 462, 469, 476, 495, 512, 563, 622, 642, 672, 700-701, 711, 726, 727, 728, 740, 784, 851, 872, 903, 907, 913-914, 951, 954, 956, 957, 974, 992.
— telegráficas: véase Telegrafía.

Coñac:
— exportaciones: 5, 32, 114.
— fabricación: 969.
— importaciones: 8.
— impuestos: 230.
— precios: 5, 127.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Confital (Gran Canaria): 1016.
Congo, El: 359, 534, 654.

Concesiones: 565, 695-696, 722-723, 770, 849.

Concha, Manuel (General): 14.

Congreso: véase Cortes españolas.

Conservas:
— fabricación de: 358, 374, 375.
— importaciones: 488, 595, 597, 626, 627, 628, 630, 631, 633, 646, 649, 652, 677, 678, 679, 705, 706, 707, 731, 732, 734.

Consignatarios: 12, 194, 333, 508, 625, 712, 945, 955, 1023.

Construcción: 27, 63, 68, 107, 108, 271, 365, 366, 374, 389, 410, 469, 486, 503, 524, 532, 587, 601, 614-615, 620, 637-638, 682, 711, 725, 750, 809, 819, 974, 975-976.
Véase también Contratistas.

Construcción, materiales de:
— importaciones: 837.
— precios: 469, 975.
Véase también Adoquines, Baldosas, Cal, Cemento, Hierro, Ladrillos, Madera y Piedra.

Constructores: 470, 484.

Consumidores: 11, 261, 399-406, 712.

Consumo: 6, 7, 11, 15, 38, 96, 107, 125, 161, 162, 188, 206, 209, 216, 235, 237, 238, 248, 249, 250, 261, 262, 263, 266, 271, 276, 291, 293, 296, 305-306, 310, 325, 336, 356, 364, 372, 374, 399-406, 433, 438, 464, 470, 472-493, 496, 499-500, 502, 516, 524, 525, 537-538, 553, 560, 573, 580, 584, 586, 614, 639, 643, 652, 669, 695, 712, 727, 761, 762, 764, 784, 795, 835-836, 851, 873, 881, 897, 912, 974, 983, 1022.
Véase también Lujo.

Contrabando: 12, 112, 114, 118, 129, 174, 487.

Contratistas: 509, 510, 809, 838, 873, 903, 997, 1023.

Contribuyentes: 992.

Coñac:
— exportaciones: 5, 32, 114.
— fabricación: 969.
— importaciones: 8, 652, 279.
— impuestos: 703.
— precios: 5, 127.

Cooperativas: 1009.

Coque:
— importaciones: 422.
— impuestos: 703.
Corbella, Antonio: 334.

Corbella, Herederos de D. A.: 334.

Corbella, Viuda e Hijos de A.: 335.

Córcega: 11, 13, 16.

Corcho.
— exportaciones: 288.
— importaciones: 278, 282.

Cordelería, importaciones: 8, 35, 36, 130, 278, 281, 283, 284, 525, 550, 552, 593, 596, 627, 630, 633, 640, 646, 649, 652, 660, 662, 665, 685, 687, 690.

Correos: 12, 15, 40, 57, 78, 103, 108, 133, 146, 147, 160, 165, 171, 172, 175, 182, 193, 201, 205, 234, 235, 245, 277, 310, 375, 411, 439, 440, 512, 545, 700, 740, 951.

Cortes españolas: 39, 49, 675, 970.

Coruña, La: 868.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Cosechas: 9, 14, 27, 28, 68, 83, 84, 105, 135, 136, 154, 345, 346, 351, 352, 354, 408, 431, 480, 498, 500, 515, 516, 517, 521, 527, 539, 544, 545, 557, 560, 561, 562, 563, 564, 588, 589, 590, 610, 623, 656, 673, 682, 727, 728, 740, 751, 762, 763, 773, 786, 822, 835, 838, 867, 881, 895, 897, 902-903, 913, 927, 943, 945, 947, 948, 960, 961, 962, 965, 966, 967, 969, 979, 1009, 1014, 1015, 1019, 1020, 1021.

Cosechadores: 84.

Costa Rica: 234

Coste de la vida: 60, 69, 77, 95, 97, 107, 134, 195, 297, 310, 324, 462, 488, 516, 517, 522, 563, 573, 614, 694, 695, 741, 747, 762, 769, 809, 843, 865, 895, 926.
Véase también Poder adquisitivo.

Covent Garden: 1024.

Créditos: véase Préstamos.

Créditos hipotecarios: 433.

Creta: 942.

Cristal y cristalería:
— importaciones: 265, 279, 281, 284, 333, 334, 353, 370, 483, 484, 524, 525, 542, 549, 559, 565, 567, 570, 586, 593, 596, 626, 629, 631, 640, 645, 648, 651, 659, 661, 664, 684, 686, 689.
— precio: 559, 664, 689.
Véase también Vidrio.

Cristianía: 868, 957.

Cuarentena, restricciones de: 49, 95, 108, 116, 132, 144, 145, 146, 223, 234, 244, 299, 307, 308, 336, 349, 373, 385, 387, 389, 414, 430, 440, 441, 476.
Véase también Sanidad.

Cuba.
— comercio: 15, 38, 92, 136, 173, 175, 249, 262, 295, 325.
— competencia con: 15, 38, 92, 106, 136, 173, 249, 262, 295, 325.
— emigración a: 22, 162, 195, 210, 222, 243, 276, 409, 499, 517, 592, 675, 727, 762, 808, 819, 843, 847, 909, 927, 992.
— exportaciones a: 9, 10, 63, 105, 107, 213, 247, 263, 270, 319, 320, 377, 378, 494, 497, 498, 499, 531, 564, 565, 571, 590, 599, 643, 654, 762.
— importaciones de: 105, 138, 248, 249, 267, 335, 356, 376, 416, 424, 492, 499, 530, 548, 570, 571, 574, 631, 632, 633, 634, 650, 653, 663, 664-666, 678-679, 688-691, 704, 706-707, 717-718, 732-733, 755, 776, 799, 821, 826, 849, 853, 856, 857, 884, 888, 914, 915, 916, 918, 970.
— referencias a: 27, 105, 179, 409, 462, 482, 517, 528, 554, 623, 624, 760, 761, 782, 872, 901, 924, 931.
— tráfico marítimo: 105, 504, 505, 653, 742, 840.
Véase también Reclutamientos.

Cubertería, importaciones: 180, 265, 524, 659, 661, 664, 684, 686, 689, 836, 896.

Cuchillería, importaciones: 26.

Cuernos, importaciones: 599.

Cuero, importaciones: 8, 26, 225, 249, 266, 281, 282, 484, 485, 525, 538, 539, 549, 557, 565, 568, 571, 583, 594, 597, 608, 627, 629, 632, 659, 662, 665, 684, 687, 689, 988.

Cultivadores: 8-9, 25, 38, 57, 69, 77, 81, 84, 85, 86, 87, 88, 105, 136, 155, 161, 163, 173, 175, 179, 180, 187, 195, 206, 222, 239, 240, 249, 250, 271, 275, 291, 295, 306, 345, 408, 614, 642, 656, 670, 682, 947, 970, 1014, 1021, 1023, 1024.
Véase también Agricultores.

Cultivo, técnicas y condiciones de: 5-6, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 24-25, 27, 38, 49, 56, 57, 63, 68, 69, 77, 79-88, 91-92, 94, 103, 106, 131, 132, 133, 141, 142, 143, 209, 221-

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

222, 239, 261, 262, 263, 264, 290, 295, 351, 355, 364, 374, 385, 389, 397, 483, 502, 503, 525, 540, 544, 545, 560, 561, 562, 563, 565, 574, 588, 589, 590, 610, 611, 614, 615, 621, 622, 623, 624, 638, 639, 642, 643, 652, 670, 682, 694, 698, 699, 710, 711, 713, 726, 727, 728, 740, 761, 762, 764, 773, 783, 784, 785, 786, 796, 833, 834, 835, 837, 843, 847, 850, 852, 863, 867, 873, 894, 895, 903, 913, 927, 932, 940, 942, 943, 945, 946, 947, 948, 954, 958, 960-961, 962, 963-964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 976, 977, 985, 991, 994, 1014, 1015-1017, 1018, 1019-1021, 1022, 1023, 1024.
Véase también Agricultura.

Cumella, Juan: 333, 335.

CH

Chales, importaciones: 539, 550.

Champán: véase Bebidas alcohólicas.

Chile:
— referencias a: 323, 356, 359, 398, 782, 806, 807, 832, 841, 842, 870, 871, 872, 893, 894, 900, 901, 923, 924, 930, 931.
— tráfico marítimo: 446, 507, 535, 600, 635, 683, 710, 714, 738, 742, 765, 787, 805, 814, 831, 840, 869, 899, 929.

Chincha, Islas de: 56.

Chocolate
— importaciones: 278, 421, 552, 567
— impuestos: 421, 437, 463, 704

Chufas, importaciones: 282

D

Dakar: 747.

Damajuanas, importaciones: 285.

Danubio: 530, 574.

Dátiles
— cultivo: 1017.
— importaciones: 280, 574.

Davidson, vicecónsul: 369, 407.

Decoración, importaciones de artículos de: 8.

Dehesa (La Palma): 108.

Delgado, Francisco: 334.

Delgado Yumar, A.: 334.

Delincuencia: 21, 77, 78, 92, 147, 187, 188, 1001-1002.
Véase también Contrabando, Fraudes y Justicia.

Demografía: 21-22, 23, 29, 39, 92, 94, 95, 98, 107, 120, 144, 222, 243, 276, 356, 365, 388, 397, 398, 504, 510, 511, 517, 528, 564, 701, 730, 746, 768, 792, 818, 838, 846, 865, 873, 876, 906, 944, 958, 960, 988-991.
Véase también Emigración, Inmigración, Natalidad y Mortalidad.

Descuentos: véase Tipos de interés.

Deutsche Kohlen Depôt Gesellschaft m.b.h.: 849.

"Diario de Las Palmas": 518.

Dinamarca:
— importaciones de: 540, 551, 552.
— referencias a: 254, 323, 871, 901, 931.
— tráfico marítimo: 224, 272, 297, 304, 311, 340, 360, 361, 362, 446, 507, 508, 534, 535, 570, 600, 612, 615, 635, 655, 681, 683, 710, 714, 738, 742, 759, 781, 787, 805, 813, 814, 831, 840, 860, 861, 869, 891, 892, 899, 900, 921, 922, 929.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Dinamita, importación: 285, 493.

Dinero: véase Moneda y cambio y Numerario.

Diputación Provincial: 120, 999, 1004.

Diversiones: 108, 374, 410, 839, 852, 882, 898, 1009.

Domínguez, Eloy: 333.

Duero, Marqués del: 14.

Dundas, cónsul: 209, 213, 219, 233.

Dunquerque: 868, 899.

Dulces: véase Galletas y dulces.

Dupuis, cónsul: 259, 269, 275, 295, 299, 309, 317.

Durham: 866, 878, 910, 927.

E

Eclesiásticos: 22, 94, 954.

Educación: 22, 77, 92, 93, 144, 222, 333, 504, 512, 809, 959, 993-994, 999, 1005.
Véase también Analfabetismo.

Edwards, cónsul en funciones: 205.

Egipto: 727, 868, 931.

Elder, Dempster y Compañía: 544, 545.

Elías, José María: 334.

Embalaje: véase Empaquetado.

Emden: 769.

Emigración: 13, 22, 76, 104, 162, 172, 178, 181, 182, 186, 195, 199, 207, 209, 210, 211, 219, 222, 234, 243, 252, 253, 261, 268, 273, 276-277, 297, 310, 324, 330, 365, 409, 482, 499, 517, 591, 592, 619, 623, 675, 727, 762, 808, 819, 820, 843, 847, 909, 927, 948, 954, 962, 987, 991, 992, 1007, 1010.
Véase también Demografía e Inmigración.

Empaquetado: 86, 105, 106, 136, 155, 243, 262, 292, 306, 356, 403, 417, 475, 476, 478, 480, 481, 483, 484, 490, 491, 495, 500, 501, 525, 538, 539, 575, 587, 613, 615, 633, 651, 653, 656, 666, 673, 680, 682, 689, 690, 697, 698, 699, 712, 713, 717, 718, 725, 728, 739, 740, 749, 750, 763, 769, 784, 808, 818, 833, 851, 863, 867, 881, 894, 895, 897, 924, 967, 968, 969, 1023, 1024.
Véase también Madera, Serrín y Turba.

Empleo: véase Mano de obra.

Empresas: 15, 26, 28, 37-38, 40, 62, 63, 68-69, 78, 95, 107-108, 109, 114, 125, 131, 155, 161, 162, 165, 172, 177, 182, 185, 187, 193, 194, 195, 207, 215, 216, 251, 264, 265, 270, 271, 273, 292, 300, 305, 310, 324, 333, 334, 335, 336, 342, 345, 356, 357, 374, 375, 395, 399, 406, 410, 411, 430, 432, 433-434, 435, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 462, 476, 477, 478, 479, 488-489, 492, 495, 502, 512, 519, 522, 528, 532, 544, 545, 554, 555, 558, 565, 572, 581, 585, 589, 590, 592, 601, 607, 608, 609, 611, 613, 615, 623, 624, 638, 640, 641, 642, 656, 657, 658, 670, 671, 672, 673, 674, 683, 695, 696, 698, 711, 712, 722, 723, 725, 740, 746, 747-748, 749, 750, 768-769, 770, 787, 792, 793, 794, 808, 810, 818, 820, 821, 822, 823, 833, 836, 837, 839, 843, 848, 849, 851, 866, 873, 876, 883, 896, 903, 906, 909, 912, 914, 925, 928, 933, 940, 944, 955, 958, 970, 977, 980, 985, 986, 987, 991, 995, 996.
Véase también Asociaciones, Carbón: empresas, Comerciantes, Exportadores,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Fabricantes, Importadores, Navieras, Quiebras y los apartados "empresas" en Alemania, Bélgica, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Italia y Noruega.

Empresarios: 10, 15, 396, 1004, 1006.

Encaje, comercio de: 671.

Enrique de Portugal: 942.

Epidemias:
— asiática: 722, 726.
— cólera: 95, 145, 299, 300, 307, 329, 373, 386, 387, 388, 414, 793, 951.
— fiebre amarilla: 29, 41, 95, 129, 145, 388.
— rabia: 78.
— tifus: 512, 694.
— viruela: 824.

Escandinavia:
— importacioes: 525, 538, 543, 560, 567, 587, 630, 661-663, 679-680, 750, 822, 880.
— tráfico marítimo: 570, 600.
Véase también Suecia y Noruega.

Escocia: 215, 216, 470, 930.

España:
— comercio: 7, 14, 24, 111, 163, 299, 553, 555, 606, 638, 728.
— competencia con: 113, 477, 487, 495, 517-518, 523, 539, 556-560, 573-574, 580-584, 586-587, 606, 607, 613, 614, 624, 631, 671, 679, 708, 713, 749, 750, 756, 822.
— exportaciones a: 9, 10, 14, 33, 39, 44, 45, 52, 59, 60, 65, 66, 71, 72, 74, 100, 101, 103, 107, 113, 133, 135, 149, 150, 151, 157, 163, 167, 184, 185, 194, 198, 202, 207, 208, 210, 228, 229, 239, 247, 257, 258, 260, 261, 262, 270, 287, 288, 300, 301, 302, 305, 309, 317, 319, 320, 332, 336, 337, 341, 346, 349, 353, 370, 371, 372, 375, 377, 378, 392, 393, 413, 449, 450, 455, 456, 466, 494, 495, 496, 497, 498, 530, 531, 565, 571, 599, 610, 623, 654, 737, 758, 780, 784, 804, 830, 840, 859, 868, 889, 890, 899, 920, 928, 956, 970, 972, 997.
— importaciones de: 8, 13, 26, 34, 39, 46, 53, 61, 66, 74, 138, 152, 159, 169, 180, 181, 201, 221, 249, 265, 282-283, 290, 301, 317, 332, 341, 349, 353, 354, 370, 376, 390, 413, 419, 423, 431, 432, 437, 447, 466, 468, 469, 470, 475, 476, 477, 479, 482, 485, 487, 488, 489, 491, 493, 499, 517, 518, 523, 524, 528, 529, 530, 538, 539, 540, 541, 553-554, 556, 557, 558, 559, 560, 565, 567, 568, 569, 570, 571, 573, 574, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 593, 594, 595, 606, 607, 608, 613, 614, 624, 626, 627, 628, 631, 638, 640, 645-647, 652, 653, 659-661, 664, 671, 674, 677-678, 679, 684-686, 689, 696, 705-706, 708, 713, 715, 724, 731-732, 739, 741, 749, 750, 754, 756, 771, 772, 776, 779, 785, 794, 795, 799, 803, 811, 822, 826, 833, 836, 850, 851, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 863, 866, 879, 880, 881, 884, 885, 886, 887, 888, 914, 915, 916, 917, 918, 985, 986, 997.
— referencias a: 254, 255, 323, 338, 339, 359, 379, 445, 504, 505, 623, 624, 699, 760, 782, 788, 789, 792, 807, 812, 832, 841, 842, 862, 870, 871, 880, 900, 901, 908, 923, 930, 931.
— tráfico marítimo: 15, 24, 31, 43, 51, 62, 68, 76, 104, 117, 119, 120, 147, 153, 154, 171, 176, 177, 183, 191, 192, 193, 197, 203, 204, 205, 224, 233, 246, 256, 270, 272, 273, 274, 277, 297, 304, 307, 308, 311, 321, 322, 330, 331, 340, 347, 350, 351, 360, 361, 362, 380, 381, 382, 426, 427, 428, 446, 466, 507, 508, 527, 534, 535, 546, 570, 600, 612, 615, 635, 655, 657, 681, 683, 700, 710, 711, 714, 728, 729, 738, 740, 742, 752, 759, 765, 774, 781, 787, 788, 796, 805, 806, 813, 814, 815, 831, 834-835, 840, 841, 860, 861, 869, 873, 891, 892, 899, 900, 903, 921, 922, 929, 933, 952.
Véase también Cortes españolas, Gobierno español, Guerras carlistas, Guerra del 98 y Revolución del 68.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Esparto, importaciones: 282.

Especias:
— importaciones: 100, 279, 283, 285, 420, 421, 523, 525, 538, 646, 649, 653.
— impuestos: 230, 421, 437, 463, 695, 704.
— exportaciones: 286, 456, 458, 460.

Espectáculos: véase Diversiones.

Especulación: 175, 206, 240, 503, 623, 728, 747, 768, 847, 877, 882, 944, 946, 947, 975, 1017.

Estadísticas: 7, 11, 26, 37, 38, 41, 67, 75, 91, 95, 99, 108, 111, 120, 125, 126, 128, 134, 176, 183, 184, 185, 207, 216, 220, 236, 247, 248, 259, 264, 275, 276, 297, 300, 301, 309, 310, 311, 317, 326, 340, 348, 353, 354, 387, 389, 395, 396, 407, 408, 409, 412, 414, 415, 417, 422, 430, 431, 432, 446, 465, 467, 491, 518, 521, 524, 528, 529, 537, 543, 544, 546, 555, 560, 562, 565, 573, 579, 580, 600, 605, 606, 613, 619, 639, 640, 641, 643, 656, 658, 669, 671, 681, 696, 712, 723, 724, 741, 746, 748, 763, 768-769, 770, 771, 785, 792, 794, 810, 815, 818, 820, 836, 846, 848, 865, 872, 876, 881, 896, 902, 906, 912, 927, 937, 940, 942, 951, 977, 983, 984, 985, 987, 989, 991, 993, 995, 996, 1001, 1002, 1010, 1014, 1025.

Estados Unidos:
— comercio: 7, 180, 237, 400..
— competencia con: 173, 237, 242, 262, 400, 473, 488, 581.
— empresas: 488, 750.
— exportaciones a: 9, 33, 44, 52, 59, 60, 66, 71, 73, 100, 101, 117, 118, 126, 127, 147, 149, 150, 157, 167, 198, 207, 208, 220, 246, 247, 248, 263, 269, 289, 300, 301, 303, 309, 317, 332, 342, 413, 439, 466, 565, 571, 624, 644, 674, 682, 902, 933.
— importaciones de: 7, 8, 10, 13, 34, 46, 53, 61, 66, 74, 102, 152, 159, 163, 170, 221, 241, 242, 245, 249, 262, 266, 283-284, 290, 301, 317, 332, 376, 390, 413, 417, 418, 419, 432, 447, 448, 466, 470, 471, 473, 479, 480, 481, 482, 483, 487, 489, 492, 493, 525, 529, 530, 538, 541, 548, 549, 550, 551, 552, 560, 565, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 581, 587, 596, 597, 598, 613, 615, 620, 628, 629, 630, 632, 647-650, 653, 661-663, 678-679, 680, 686-688, 690, 704, 706-707, 716, 725, 732-733, 750, 755, 757, 772, 777, 800, 811, 827, 829, 851, 855, 856, 857, 858, 866, 880, 886, 887, 888, 915, 916, 917, 918, 927, 984.
— referencias a: 106, 173, 254, 255, 323, 338, 359, 379, 445, 760, 761, 782, 789, 806, 807, 812, 813, 832, 841, 842, 862, 870, 871, 872, 893, 894, 900, 901, 902, 923, 930, 931, 932, 984.
— tráfico marítimo: 16, 76, 77, 104, 105, 119, 154, 160, 171, 172, 176, 177, 183, 193, 194, 197, 205, 219, 224, 234, 247, 256, 272, 276, 297, 304, 311, 326, 340, 350, 360, 361, 362, 380, 381, 382, 428, 446, 466, 507, 508, 535, 570, 591, 600, 612, 615, 635, 653, 655, 657, 681, 683, 710, 714, 738, 742, 759, 765, 781, 787, 805, 831, 840, 892, 900, 929.
Véase también Guerra de Secesión y Guerra del 98.

Estaño, importaciones: 541-542, 660, 663, 666, 685, 688, 690.

Estearina y Parafina:
— importaciones: 422, 552.
— impuestos: 422, 439, 464, 703.

Estocolmo: 957.

Estrecho del Río: 367.

Europa: 25, 26, 27, 32, 44, 45, 52, 53, 59, 60, 61, 65, 66, 71, 74, 108, 111, 113, 126, 138, 146, 149, 150, 157, 162, 163, 164, 167, 169, 172, 181, 183, 206, 238, 240, 244, 249, 263, 271, 275, 292, 293, 306, 320, 324, 325, 335, 343, 354, 363, 373, 376, 377, 378, 389, 390, 408, 417,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

420, 423, 435, 436, 481, 488, 504, 505, 508, 515, 587, 601, 621, 624, 694, 697, 713, 722, 726, 740, 747, 749, 751, 763, 764, 770, 773, 784, 785, 787, 795, 796, 809, 835, 843, 866, 882, 903, 907, 913, 932, 946, 955, 957, 960, 966, 972, 984, 997, 1010.
— norte de: 436, 956.
— sur de: 94, 299, 369, 436.

Explosivos:
— importaciones: 593, 596.
Véase también Dinamita y Pólvora.
Explotaciones hidráulicas: 28, 29, 57, 63, 68, 108, 132, 142, 273, 369, 503, 611, 621, 622, 643, 682, 696, 710-711, 725, 808, 809, 819, 833, 835, 838, 847-848, 863, 873, 877, 898, 903, 909, 928, 977, 978, 979, 980.
Véase también Agua.

Exportaciones: 5, 7, 8-10, 14-15, 24-25, 32-34, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 44-45, 47, 48, 52-53, 54, 55-56, 57, 59-60, 65-66, 67, 68, 69, 71-74, 75, 77, 86, 91, 94, 99-100, 103, 105, 106, 107, 108, 111-147, 149-151, 154-155, 157-158, 161, 163, 167-169, 172, 173, 174, 175, 178, 179, 180, 181, 184-185, 187, 188, 189, 194, 198-199, 201, 206, 207-208, 213-214, 216, 220-221, 225-226, 235, 236-240, 241, 242, 247-248, 257-258, 259-264, 269-271, 276, 285-290, 291, 295-296, 301-303, 309, 317-318, 319-320, 325, 327, 330-332, 335, 341, 345-346, 348-349, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 363-365, 369, 370, 371-372, 373, 374, 375, 377-378, 385, 389, 392-393, 398, 407-409, 412-414, 422-424, 432, 439, 441, 449-460, 462, 493-500, 525-526, 530-531, 543-545, 556, 559, 561-565, 571, 573, 575, 577, 580, 588-591, 599, 600, 601, 602-603, 606, 609-610, 613, 615, 616, 617, 619, 621-624, 635, 639, 640-644, 654-655, 656, 667, 670, 672-674, 676, 681, 682, 692, 694, 697-699, 709, 713, 719, 723, 724, 726-728, 729, 736-737, 739, 740-741, 743, 746, 750-752, 758, 759, 762, 763, 769, 772-773, 780-781, 784, 785, 786, 793-794, 795-796, 804-805, 808, 809, 810-811, 818, 822-823, 834, 835, 837, 839-840, 846, 847, 851-852, 858-860, 863, 866-867, 868, 872, 881, 889-890, 894, 896, 897, 898-899, 902, 903, 906-907, 912-913, 920-921, 924, 925, 926-927, 928, 932, 942, 943, 944, 945, 948, 951, 955, 956, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 984, 985, 986, 987, 1024.
Véase también Reexportaciones.

Exportadores:
— alemanes: 585, 771, 772, 821, 822, 849, 850, 879, 880.
— argentinos: 680.
— belgas: 586, 725, 772, 850, 879,
— británicos: 399, 402, 583, 584, 585, 586, 631, 640, 650, 651, 652, 707, 748, 772, 772, 778, 794, 821, 822, 836, 850, 879, 880, 925, 973, 988.
— canarios: 544, 561, 562, 563, 588-589, 590, 615, 622, 641, 642, 643, 670, 672, 674, 697, 698, 699, 713, 727, 728, 747, 751, 752, 762, 773, 786, 796, 822, 823, 851, 881, 897, 907, 912.
— canadienses: 587.
— cubanos: 849.
— en general: 124, 725, 988.
— escandinavos: 750, 822, 880.
— españoles: 652, 771, 772, 850-851, 880.
— estadounidenses: 632.
— franceses: 583, 586, 608, 749, 750, 778, 795.
— holandeses: 850, 880.
— italianos: 607, 633, 734.
— marroquíes: 583, 631, 734.
Véase también Comercio, Comerciantes, Empresas, Exportaciones, Importaciones, Importadores y Reexportaciones.

Exposiciones: 369, 406, 435, 436, 437, 517.

Extranjeros:
— referencias a: 40, 96-97, 132, 144, 333, 339, 503, 959, 960, 961, 995, 996, 1001, 1026.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

— tráfico marítimo, 7, 15, 23, 31, 43, 51, 62, 67-68, 76, 103, 113, 116, 127, 153, 171, 247, 272, 330-331, 340, 347, 352, 426-427, 642, 700.
Ezum Berge, J.: 334, 335.

F

Fábricas: 22, 94, 107, 251, 262, 271, 295, 310, 325, 441, 695-696, 723, 970, 971, 996, 1006.

Fabricantes:
— canarios, 9, 239, 262, 345, 640.
— españoles, 523, 554, 640.
— británicos, 265, 266, 399, 401, 402, 404, 405, 434, 435, 436, 437, 438, 473, 482, 518, 556, 583, 584, 652, 653, 988.
— otros, 252, 325, 405, 406, 435, 475, 524, 556-557, 558, 559, 584, 587, 651, 822, 987.

Falkland, Islas: 870, 871, 931.

Faros: 24, 32, 40, 43, 132, 163, 324, 346, 367, 444, 511, 591.

Fataga (Gran Canaria): 1016.

Ferguson, vicecónsul: 406, 430, 461, 462.

Fernández del Castillo Hermanos: 333.

Fernando Poo:
— exportaciones: 392, 393, 451-452, 457-458, 531, 839.
— importaciones: 447, 664-666, 704.
— referencias a: 103, 234.

Feronda, Pedro de: 334.

Ferretería, objetos de:
— comercio: 501.
— importaciones: 13, 26, 35, 36, 46, 47, 54, 55, 100, 128, 130, 242, 289, 318, 319, 332, 333, 348, 353, 354, 370, 405, 416, 481, 482, 483, 484, 524, 525, 541, 549, 559, 565, 570, 574, 585, 586, 614, 626, 629, 632, 659, 661, 664, 682, 684, 686, 689, 705, 706, 708, 713, 715, 716, 717, 731, 733, 734, 749, 753, 754, 755, 756, 772, 775, 776, 777, 778, 798, 799, 800, 801, 802, 822, 825, 826, 827, 828, 829, 833, 836, 850, 855, 858, 866, 872, 880, 886, 888, 896, 915-916, 919, 925.
— precios: 713.

Ferrocarriles: 366, 410-411, 417, 495, 503, 532, 711, 957, 958.
importaciones de material ferroviario: 417, 811.
Véase también Tranvías.

Fibras, importaciones: 284.

Filipinas: 504, 505, 704.

Filpes, José: 334.

Firgas (Gran Canaria): 439, 1016.
Fletes: 13, 116, 119, 123, 124, 126, 129, 147, 179, 220, 265, 292, 293, 403, 406, 415, 434, 439, 467, 468, 469, 473, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 487, 488, 490, 491, 492, 493, 495, 497, 499, 502, 505, 509, 510, 512, 518, 524, 529, 542, 560, 575, 608, 620, 621, 622, 640, 641, 642, 656, 672, 674, 675, 697, 700, 725, 727, 729, 739, 748, 749, 771, 794, 810, 821, 838, 848, 849, 851, 866, 867, 873, 879, 896, 907, 911, 924, 928, 969, 1019, 1023, 1024.

Florida: 525.

Flushing: 956.

Foreign Office: 97, 406, 461, 937.

Fortificaciones: 28.

Forwood Brothers: 342, 350, 512.

Fósforo:
— fabricación de: 94, 487.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

— importaciones: 279, 282, 487, 525, 541, 549.
— precios: 487.

Fósforos: véase Cerillas.

Fotografía, importaciones de material: 279, 552.

Francia:
— comercio: 6, 13, 102, 129, 180, 299, 308, 341, 345, 400, 431, 434-435, 436, 437, 540, 555.
— competencia con: 13, 245, 341, 345, 400, 434-437, 476-477, 512, 518, 522, 524, 539-540, 556-557, 560, 581-583, 587, 607, 750, 771.
— empresas: 129, 176, 214, 215, 251, 477, 492, 748, 903, 940.
— exportaciones a: 5, 14, 32, 33, 38, 39, 44, 45, 52, 59, 60, 65, 71, 72, 74, 100, 101, 106, 149, 150, 151, 157, 163, 167, 179, 181, 184, 188, 189, 194, 198, 202, 207, 208, 228, 229, 238, 247, 251, 257, 258, 260, 261, 262, 269, 273, 286, 287, 300, 302, 309, 317, 327, 332, 336, 341, 346, 349, 353, 370, 371, 377, 378, 392, 393, 413, 453, 454, 457, 458, 466, 526, 531, 564, 565, 571, 590, 599, 643, 654, 656, 674, 682, 699, 713, 727, 737, 741, 758, 763, 773, 780, 795, 804, 810, 822, 823, 830, 831, 839, 851, 859, 868, 881, 889, 890, 898, 906, 920, 921, 928, 933, 956.
— importaciones de: 8, 13, 34, 45, 53, 61, 66, 74, 93, 152, 159, 163, 164, 169, 180, 201, 221, 241, 242, 245, 249, 265, 266, 280-281, 290, 301, 307, 317, 332, 335, 341, 349, 353, 354, 370, 376, 390, 405, 413, 415, 416, 418, 420, 431, 447, 466, 468, 470, 476, 477, 478, 479, 482, 484, 490, 491, 492, 493, 518, 522, 523, 524, 525, 529, 530, 538, 539, 540, 541, 542, 548, 549, 550, 551, 552, 556, 557, 558, 559, 560, 565, 567, 568, 569, 570, 571, 574, 581, 582, 583, 585, 586, 587, 593, 594, 595, 607, 608, 626, 627, 628, 645-647, 652, 653, 659-661, 666, 674, 677-678, 684-686, 690, 705-706, 715, 717, 731-732, 739, 749, 750, 753, 771, 772, 775, 778, 794, 795, 798, 811, 825, 850, 853, 854, 855, 856, 857, 879, 885, 886, 887, 888, 895, 914, 915, 916, 917, 918, 984, 985, 986, 987, 988.
— referencias a: 254, 255, 323, 338, 339, 359, 379, 760, 761, 782, 783, 788, 789, 807, 812, 833, 841, 842, 862, 863, 870, 871, 893, 900, 901, 923, 930, 931.
— tráfico marítimo: 11, 13, 15, 16, 76, 104, 105, 129, 153, 154, 160, 176, 183, 191, 192, 193, 197, 203, 204, 205, 219, 224, 233, 234, 247, 256, 272, 273, 274, 277, 297, 304, 307, 308, 311, 321, 322, 325, 326, 329, 330, 331, 340, 347, 350, 351, 360, 361, 362, 380, 381, 382, 427, 428, 446, 466, 507, 508, 527, 534, 535, 540, 546, 570, 591, 600, 612, 615, 625, 635, 644, 655, 657, 675, 681, 683, 710, 714, 728, 738, 742, 752, 759, 765, 774, 781, 787, 805, 813, 814, 815, 831, 839, 840, 841, 860, 861, 869, 873, 891, 892, 899, 900, 903, 921, 922, 929, 933, 952, 953.
Véase también Guerra franco-alemana.

Frigoríficos: 389, 441, 488, 974.

Fraudes: 187-188, 436, 437.

Frutas:
— abastecimiento a buques: 13, 129, 292, 306.
— comercio: 98, 502, 503, 619, 621, 638, 642, 653, 670, 671, 694, 697, 721, 740, 769, 818, 907, 912, 948, 955, 959, 1013-1014.
— cultivo: 27, 106, 142, 154, 290, 355, 364, 367, 561, 614, 639, 656, 682, 698, 699, 762, 764, 783, 843, 873, 963, 977, 1016, 1026.
— empaquetado: 292, 306, 495, 525, 575, 615, 656, 689, 691, 697, 717, 718, 739, 749, 822, 881.
— empresas: 642.
— exportación: 24, 225, 227, 248, 270, 286, 287, 320, 336, 346, 353, 354, 358,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

371, 373, 389, 392, 423, 449, 451, 453, 456, 457, 458, 460, 494, 495, 571, 589, 599, 601, 602, 603, 615, 616, 639, 642, 656, 667, 692, 697, 698, 722, 724, 726, 740, 741, 743, 746, 769, 784, 837, 839-840, 843, 896, 898-899, 906, 907, 926, 927, 928, 932, 984, 1014.
— importaciones: 283, 422, 549, 551, 552, 567, 705, 706, 707.
— impuestos: 422, 703.
— plagas. 290.
— precios: 617, 670, 1024.
— producción: 526.
— transporte: 235, 503, 512, 525, 545, 656, 658, 711, 726, 729, 913-914, 957.
— referencias a: 358.
Véase también Cítricos, Higos, Naranjas, Plátanos, Tomates y Tunos.

Frutos secos:
— exportaciones: 45, 52, 100, 420, 423.
— importaciones: 567, 594, 597, 645, 648, 651, 677, 678, 679, 731, 733, 734.
— impuestos: 439, 464.
— producción: 372.
Véase también Almendras.

Fuerteventura: 21, 22, 28, 29, 32, 117, 125, 137, 158, 159, 167, 170, 209, 210, 211, 214, 216, 217, 357, 365, 398, 462, 498, 521, 575, 701, 730, 746, 768, 786, 792, 818, 846, 876, 906, 941, 948, 961, 966, 972, 975, 977, 980, 982, 988, 989, 991, 992, 994.

Funcionarios: 22, 134, 436, 499, 623, 993, 995, 1006.

Fyfe Millar, vicecónsul: 761, 784, 808, 843, 872, 901, 932.

G

Gáldar (Gran Canaria): 184, 442, 1016, 1017, 1026.

Gales: 529, 866, 878, 879, 910, 911, 927.

Galletas y dulces:
— exportaciones: 288.
— importaciones: 525, 540, 548, 551, 552, 558, 567, 570, 574, 584, 595, 598, 614, 626, 628, 631, 645, 647, 650, 659, 661, 664, 677, 678, 679, 684, 686, 688, 705, 706, 707, 715, 716, 717, 731, 732, 734, 753, 754, 755, 756, 775, 776, 777, 778, 798, 799, 800, 801, 802, 825, 826, 827, 828, 829, 853-854, 858, 884, 888, 896, 914, 919, 988.

Galván, Vicente: 334.

Ganado:
— alimentación: 28, 142-143, 209, 462, 516, 963, 964, 965, 967, 971, 975, 1017.
— compra: 977.
— exportación: 320, 336, 348, 377, 392, 450, 452, 454, 456, 458, 460, 499, 972.
— importación: 77, 134, 235, 462, 552, 972.
— matadero: 178.
— precios: 28, 209, 972.
— transporte: 235.
— referencias al: 516, 954.
Véase también Animales y Carne.

Ganadería: 28, 39, 92, 142-143, 209, 364-365, 371, 873.

Gando (Gran Canaria): 324, 325, 823, 980, 1016.

Garbanzos:
— exportaciones: 33, 287, 432.
— importaciones: 422, 550, 574, 626, 628, 631, 659, 661, 664, 684, 686, 688, 715, 716, 717.
— impuestos: 422.
— producción: 372.

García Rodríguez, Manuel: 335.

Garrafas, importaciones: 8.

Gas:
— abastecimiento de: 696.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

— fábricas de: 695-696, 723.
— precios: 723.

Gastrell, cónsul: 395.

Gaswerk Santa Cruz de Tenerife Aktien-Gesellschaft: 696.

Génova: 16, 656, 713, 741, 773, 810, 868, 899, 956, 957.

Georgia del Sur: 871, 930.
Ghirlanda Hermanos: 333.

Gibraltar: 113, 176, 234, 320, 376, 390, 504, 505, 607, 640, 653, 654, 783, 807, 956, 972.

Girasol, cultivo: 291.

Ginebra:
— importaciones: 279, 335, 418, 626, 629, 631, 646, 649, 652.
— impuestos: 421, 704.

Glasgow: 176, 518, 868, 956.

Glas, George: 215, 942, 981, 982, 983, 988.

Gobernador:
— Civil: 22, 63, 91, 112, 145, 386, 406, 1000.
— Militar: 1000.

Gobierno:
— belga: 534.
— británico: 120, 411, 770.
— español: 6, 12, 14, 15, 22, 37, 40, 57, 62, 77, 91, 113, 119, 120, 125, 126, 128, 131, 134, 138, 146, 155, 164, 165, 173, 174, 179, 182, 185, 194, 201, 202, 207, 211, 216, 230, 238, 243, 244, 249, 251, 262, 270, 273, 295, 306, 324, 325, 337, 339, 345, 412, 424, 444, 492, 500, 525, 555, 565, 580, 581, 623, 638, 642, 643, 671, 674, 695, 700, 722, 723, 728, 746, 747, 748, 750, 770, 809, 848, 849, 873, 877, 907, 914, 933, 947, 954, 955, 957, 962, 964, 970, 980, 984, 985, 991, 994, 998, 999, 1000, 1001, 1003, 1025, 1026.
— venezolano: 992.

Gofio:
— exportaciones: 423.
— fabricación: 441.
— referencias al: 92, 522, 583, 750, 772, 873, 897, 1006, 1008, 1021, 1024.

Gomera, La: 9, 21, 22, 29, 125, 212, 357, 365, 374, 398, 521, 525, 544, 642, 701, 729, 730, 746, 768, 792, 818, 846, 876, 906, 974, 978, 980, 988, 989, 994.

Gómez, Eulogio: 334.

González, Santiago: 334.

González, Herederos de D. Carlos: 334.

Graciosa, La: 21, 216, 364, 983.

Granadilla (Tenerife): 263, 492, 968.

Gran Bretaña:
— comerciantes: 111, 114, 119-120, 123, 147, 184, 194, 195, 263, 335, 346, 398, 401, 404, 436, 525, 769, 818, 846, 942, 943, 959, 974, 988.
— comercio: 6, 102, 111-147, 180, 245, 299, 308, 332, 340, 345, 364, 395-396, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 431, 434, 435, 436, 437, 465, 467, 515, 517, 528, 554, 555, 682, 712, 740, 769, 785, 818, 846, 876, 897.
— competencia con: 13, 111-112, 141, 147, 180, 245, 266, 341, 345, 364, 395, 398-406, 412, 417, 434-437, 462, 465, 467, 473-478, 480, 482, 484-485, 487, 495, 512, 517-518, 522-524, 528, 538-542, 556-560, 573, 580-584, 586, 606, 607, 608, 613, 624, 631, 632, 671, 674, 679, 680, 682, 690, 708, 713, 717, 724, 749, 750, 771, 778, 822.
— empresas: 114, 125, 129, 179, 182, 207, 264, 299, 310, 324, 333, 337, 399, 406, 430, 441-442, 488, 519, 528, 544, 554,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

572, 589, 592, 601, 608, 609, 611, 624, 657, 658, 674, 696, 725, 740, 749, 770, 771, 794, 820, 822, 836, 837, 843, 848, 876, 878, 896, 903, 906, 928, 933, 955, 958.
— exportaciones a: 5, 14, 32, 33, 35, 38, 39, 44, 45, 47, 48, 52, 54, 55, 59, 60, 61, 63, 65, 67, 68, 71, 72, 74, 75, 86, 100, 101, 106, 117, 118, 119, 120, 149, 150, 151, 154, 155, 157, 158, 161, 163, 164, 167, 169, 173, 180, 181, 184, 188, 189, 202, 206, 207, 208, 226, 227, 228, 229, 238, 239, 247, 248, 251, 257, 258, 260, 261, 262, 263, 269, 285, 286, 290, 295, 300, 301, 302, 308, 309, 317, 319, 325, 327, 332, 336, 341, 345, 346, 349, 354, 355, 363, 370, 371, 377, 378, 392, 393, 407, 413, 451, 452, 453, 454, 457, 458, 459, 460, 462, 466, 467, 494, 495, 498, 499, 516, 525, 526, 530, 531, 544, 545, 561, 562, 563, 564, 565, 571, 575, 577, 588, 589, 590, 599, 600-601, 602, 603, 609, 610, 613, 614, 616, 622, 624, 643, 644, 654, 656, 670, 672, 673, 674, 681, 682, 697, 698, 709, 713, 728, 737, 739, 740, 743, 751, 758, 759, 762, 763, 772, 773, 780, 781, 784, 785, 796, 804, 805, 809, 810, 822, 823, 830, 831, 839, 851, 852, 859, 868, 872, 873, 881, 889, 890, 898, 903, 907, 912, 920, 921, 928, 932, 943, 948, 955, 956, 968, 1014.
— importaciones de: 6, 7, 13, 26, 34, 35-36, 47, 48, 53, 54-55, 61, 66, 67, 74, 75, 117, 152, 153, 159, 162, 164, 169, 170, 181, 201, 221, 226, 227, 241, 242, 249, 265, 266, 278, 280, 290, 301, 307, 317, 332, 335, 341, 344, 345, 349, 354, 364, 370, 376, 390, 405, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 420, 431, 432, 447, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 492, 495, 501, 515, 516, 517, 522, 523, 524, 525, 529, 530, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 545, 548, 549, 550, 551, 552, 554, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 565, 567, 568, 569, 570, 571, 573, 574, 579-580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 593, 594, 595, 606, 607, 608, 613, 614, 621, 624, 626, 627, 628, 631, 632, 633, 640, 645-647, 650, 651, 652, 653, 656, 659-661, 671, 674, 677-678, 679, 680, 681, 682, 684-686, 690, 696, 705-706, 707, 708, 712, 713, 715, 717, 724, 725, 731-732, 734, 739, 741, 748, 749, 750, 753, 756, 761, 763, 764, 771, 772, 775, 778, 785, 786, 794, 795, 798, 802, 803, 809, 810, 811, 820, 821, 822, 825, 829, 833, 836, 837, 848, 849, 850, 851, 853, 854, 855, 856, 857, 863, 865, 866, 872, 873, 878, 879, 880, 881, 884, 885, 886, 887, 888, 895, 896, 902, 910, 911, 914, 915, 916, 917, 918, 924, 925, 927, 955, 967, 968, 972, 973, 984, 985, 986, 987, 988, 1021.
— inversiones: 364, 442, 503-504, 621, 729, 764, 942, 946, 955, 970, 973.
— referencias a: 97, 98, 264, 351, 364, 529, 545, 561, 572, 601, 621, 622, 641, 642, 644, 682, 728, 866, 897, 908, 911, 946, 963, 975, 983.
— residentes: 216, 357, 386, 490, 492, 528, 768, 792, 818, 846, 876, 906, 937, 1015.
— tráfico marítimo: 11, 13, 15, 31, 43, 51, 62, 67, 68, 76, 103, 104, 112-120, 138-139, 141-142, 146, 147, 153-154, 160, 171, 176-177, 179, 183-184, 190-191, 197-198, 202-203, 219, 223-224, 233-234, 246-247, 253-256, 267, 272-274, 277-278, 297, 304, 307-308, 310-311, 321-323, 325-326, 329, 330-331, 337-340, 344, 347, 349-351, 354, 359-362, 379-382, 426-427, 429-430, 445-446, 465-467, 506-508, 518, 526-527, 533-535, 545-546, 564, 570, 572, 591, 600, 601, 611, 615, 620, 625, 635, 640, 642, 644, 655, 657, 675, 681, 683, 700, 710, 711, 714, 728, 729, 738, 740, 742, 752, 759-761, 762, 764, 765-766, 773, 781-782, 787, 788-789, 796, 805, 806-807, 810, 812-813, 814, 815, 818, 823, 831-833, 834-835, 838, 840, 841-842, 852, 860, 861, 862-863, 864, 868, 869, 870-872, 873, 882, 891, 892, 893-894, 899, 900-902, 903, 911, 913, 921, 922, 923-924, 925, 926, 929, 930-932, 933, 949, 950, 953, 955, 987.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

— turistas: 342, 343, 350, 356, 368, 386, 409, 410, 411, 528, 532, 566, 713, 784, 863, 882, 972, 973.
Véase también Almirantazgo británico y Gobierno: británico.

Gran Canaria: 9, 10, 13, 15, 21-24, 29, 32, 40, 44, 64, 73, 77-78, 81, 84, 92, 95, 99, 101, 105, 112, 115-127, 133-137, 146, 149-154, 158-159, 161, 167, 170, 183-188, 197-199, 210, 213-217, 234-236, 243-244, 246-253, 257-258, 263, 291, 295-296, 299-301, 306, 309-311, 319-320, 323-326, 330, 335, 336, 339-340, 344, 346, 353-357, 364-365, 368-369, 372-374, 385-386, 388, 395, 398, 407, 409, 412, 424-426, 430-444, 462-511, 528-535, 539, 544, 563, 572-577, 584, 588, 600, 607, 613, 614, 615, 656, 658, 669, 681, 682, 694, 701, 710-711, 712, 713, 714, 729, 730, 740, 741, 746, 768, 770, 785, 792, 793, 809, 818, 835, 836, 846, 865, 872, 896, 906, 920, 921, 926, 941, 944, 953, 954, 957, 958, 966, 967, 970, 977, 980, 982, 983, 985, 988, 989, 992, 994, 997, 998, 999, 1002, 1003, 1007, 1015.

Granjeros: véase Agricultores.

Granos:
— cultivo: 583, 1016.
— exportaciones: 320, 336, 371, 449, 451, 453, 455, 457, 459.
— importaciones: 179, 221, 242, 265, 336, 416, 530, 739, 784, 833, 863, 894, 902, 907, 933, 946.
— impuestos: 24, 37, 230, 231, 438.
— precio: 354.
— producción, 38, 103, 126, 135, 264, 271, 332, 336, 521, 966.

Grasa:
— exportaciones: 449, 451, 453, 455, 457, 459, 599.
— importaciones: 279.

Grattan, cónsul: 21, 31, 43, 59, 79, 91, 99, 149, 157, 167, 195.

Grecia:
— competencia con: 969.
— referencias a: 359.
— tráfico marítimo: 160, 224, 256, 507, 710, 714, 742, 765, 787, 805, 813, 814, 831, 840, 860, 861, 869, 891, 892, 899, 929.

Gres, importaciones: 47, 221, 249.

Guaira, La: 181, 234.

Guanarteme (Gran Canaria): 1015.

Guanches, referencias a los: 21, 92, 142, 991, 1002.

Guano:
— importaciones: 34-35, 46, 47, 53, 54, 56, 61, 100, 130, 132, 133, 162, 225, 226, 242, 246, 249, 262, 486, 549, 567, 594, 597, 626, 629, 632, 659, 662, 665, 684, 687, 689, 715, 716, 717.
— uso de, 69, 81, 84, 132, 262, 966, 967, 968, 971.

Guatemala: 801, 943.

Guayadeque (Gran Canaria): 1016.

Guayana británica: 761.

Guerras carlistas: 162, 163, 164, 165, 181.

Guerra de Secesión: 131.

Guerra del 98: 521-535, 537, 540, 543, 547, 553, 561, 640, 740.

Guerra de Sudáfrica: 543, 573, 640, 697, 725.

Guerra franco-alemana: 104, 108.

Guerra Mundial, Primera: 907-933.

Guía (Gran Canaria): 1016.

Güímar (Tenerife): 78, 107, 174, 195, 566, 730.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Guimerá, Isidro: 334.

Guimerá, Hijos de D. A.: 333.

Guiniguada (Gran Canaria): 1016.

Guisantes:
— cultivo: 968.
— exportaciones: 225, 237, 355, 371, 455, 457, 459, 498.
— importaciones: 225, 226, 242, 279, 280, 283, 431, 552, 645, 647, 650, 660, 662, 665, 677, 678, 680, 685, 687, 690, 705, 706, 707, 731, 732, 734, 753, 754, 755, 756, 775, 776, 777, 778, 798, 799, 800, 801, 802, 825, 826, 827, 828, 829, 849-850, 854, 858, 879, 884, 885, 888, 914, 919, 968.
— impuestos: 230, 438, 464, 703.
— producción: 372.

Gutiérrez, Manuel: 334.

H

Habana, La: 9, 10, 15, 29, 222, 234, 243, 270, 319, 326, 335,
356, 497, 499, 574, 623, 624, 970.

Habas, importaciones: 574.

Habichuelas:
— exportaciones: 287.
— importaciones: 280, 283.

Hacienda provincial: 6, 300, 424.
Haití, tráfico marítimo: 247, 256, 710, 714.

Halifax, conde de: 111.

Hamilton y Cía: 265, 266, 333, 337, 369.

Hamburgo: 193, 205, 234, 246, 266, 325, 373, 414, 434, 485, 489, 491, 526, 540, 542, 557, 575, 585, 608, 609, 614, 656, 673, 681, 682, 713, 740, 741, 751, 772, 773, 786, 810, 850, 863, 866, 868, 880, 895, 898, 902, 933, 956, 988.

Hansa, ciudades de la: 7, 8.

Hardisson Frères: 333.

Hardisson, Honoré: 334.

Harina:
— empaquetado: 480.
— exportaciones: 287, 423, 449, 451, 453, 455, 457, 459, 498, 571.
— importaciones: 8, 34, 38, 46, 47, 54, 67, 74, 100, 134, 138, 163, 221, 225, 226, 242, 249, 266, 279, 280, 281, 282, 283, 289, 336, 419, 420, 421, 422, 479, 515, 525, 540, 549, 557, 567, 574, 583, 594, 597, 608, 614, 626, 629, 631, 645, 648, 651, 659, 661, 664, 677, 678, 679, 684, 686, 689, 705, 706, 707, 715, 716, 717, 731, 732, 734, 739, 753, 754, 755, 756, 763, 764, 772, 775, 776, 777, 778, 795, 798, 799, 800, 801, 802, 808, 825, 826, 827, 828, 829, 833, 855, 858, 863, 885, 888, 894-895, 896, 915, 919, 933, 984, 988.
— impuestos: 67, 74, 96, 99, 100, 125, 132, 134, 143, 138, 174, 230, 231, 266, 412, 421, 422, 437, 438, 463, 479, 557, 703, 960, 997.
— precios: 97, 479, 702.
— producción: 264, 764.

Harris, Stanford, (M.D.): 566.

Harford, cónsul: 937, 938.

Harvard: 473, 474, 574.

Havre, El: 205, 234, 325, 434, 656, 868, 899.

Heno, importaciones: 525, 549.

Herederos de D. A. Corbella: 334.

Herederos de D. Carlos González: 334.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Herederos de D. Juan Sáez: 334.

Herramientas, importaciones: 7, 36, 130, 415, 416, 482, 483, 525, 713, 896.

Hielo, impuestos: 703.

Hierba, importaciones: 278, 285

Hierro:
— exportación: 423.
— extracción de, 64, 133.
— industria del: 524.
— importaciones: 8, 36, 118, 131, 221, 249, 279, 285, 289, 415, 416, 481, 482, 483, 524, 529, 538, 549, 551, 552, 554, 559, 568, 574, 585, 586, 593, 596, 606, 614, 626, 627, 629, 630, 632, 646, 648, 652, 659, 660, 662, 664, 666, 677, 678, 680, 684, 685, 687, 689, 690, 696, 705, 706, 708, 715, 716, 717, 731, 733, 734, 750, 753, 754, 755, 756, 763, 772, 775, 776, 777, 778, 795, 798, 799, 800, 801, 802, 822, 825, 826, 827, 828, 829, 850, 855, 858, 880, 886, 808, 888, 895, 896, 916, 919, 925, 928, 984, 988.
— impuestos: 505.

Hierro (Isla): 21, 22, 29, 125, 212, 238, 357, 365, 398, 521, 701, 730, 746, 768, 792, 818, 846, 876, 906, 956, 969, 977-978, 988, 989, 994.

Higos:
— cultivo: 290, 364, 969, 1016.
— empaquetado: 969.
— producción: 106.

Hijos de D.A. Guimerá: 333.

Hilos:
— importaciones: 36, 130, 281, 539, 551, 552, 557, 565, 568, 571, 582, 583, 593, 596, 624, 628, 630, 633, 647, 649, 653, 660, 663, 666, 685, 688, 690, 699, 739, 933.
— precios: 624.

Hindúes: 607, 640, 682-683, 768, 792, 818, 846, 876, 906.

Hipotecas: 946, 961, 962, 995.

"Historia de las Islas Canarias" (George Glass): 981.

Holanda:
— comercio: 7, 492.
— competencia con: 492.
— exportaciones a: 71, 72, 150, 151, 157, 336.
— importaciones de: 7, 8, 34, 66, 74, 152, 159, 170, 560, 567, 568, 569, 574, 584, 587, 596, 597, 598, 631, 632, 633, 634, 647- 650, 678-679, 706-707, 724, 732-733, 794, 801, 828, 850, 853, 854, 855, 856, 857, 880, 884, 885, 886, 887, 888, 914, 915, 916, 917, 918, 970.
— referencias a: 254, 255, 338, 339, 359, 788, 789, 806, 807, 812, 841, 842, 862, 863, 870, 871, 893, 901, 923, 930, 931.
— tráfico marítimo: 7, 105, 160, 172, 176, 177, 183, 193, 197, 205, 224, 234, 256, 446, 507, 534, 600, 612, 615, 635, 655, 657, 681, 683, 710, 714, 738, 742, 759, 765, 787, 805, 813, 814, 831, 839, 840, 860, 861, 869, 891, 892, 899, 921, 922, 929.

Holandas, importaciones: 8.

Homero: 1006.

Hondo de Juncal (Gran Canaria): 1016.

Hondo del Río, Barranco (Gran Canaria): 1016.
Honduras: 943.

Hornos: 64, 69, 83, 85, 86, 133.

Hortalizas:
— exportación: 320, 370.
— producción: 364.

Hosmos Line: 205.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Hospitales: 306, 509, 532, 566, 999, 1002, 1004, 1005.

Hoteles: 245, 342, 350, 351, 354, 356-357, 368, 375, 386, 389, 409, 410, 411, 439, 442, 470, 480, 488, 504, 528, 566, 592, 601, 612, 625, 658, 671, 683, 713, 722, 730, 741, 764, 774, 784, 785, 793, 811, 823, 839, 852, 863, 882, 898, 914, 924, 972, 973, 974, 985, 986, 990, 996.
Véase también Turismo.

Howden, Lord: 125.

Huelgas: 529, 561, 572, 793, 810, 838, 865, 868, 1004, 1010.

Huevos:
— exportaciones: 504, 573, 614, 865.
— importaciones: 538, 567, 595, 598.
— impuestos: 703.
— precios: 702, 1011.

Huesos, exportaciones: 450, 452, 454, 456, 458, 460, 599, 654.

Hull. 868.

I

Icod (Tenerife): 22, 39, 94, 261.

Importaciones: 6, 7-8, 11, 12, 13-14, 24, 25-26, 34-37, 41, 45-48, 53-55, 60-61, 66-67, 74-75, 91, 93, 95, 99-100, 103, 111-147, 152-153, 155, 158-159, 162, 169-171, 174-175, 181, 185, 194, 199, 201, 220-221, 225-226, 237, 241-242, 244-245, 248-249, 264-266, 271, 273, 276, 278-285, 289-290, 296, 301, 307, 317-320, 324, 327, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 345-346, 348-349, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 363-365, 370, 373-374, 376, 385, 389-391, 401, 403, 405, 412, 413, 414-422, 431-432, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 447-448, 462, 463, 464, 465, 466-493, 500, 515-516, 522-525, 528-530, 537-543, 548-552, 554, 555, 556-561, 565, 567-570, 572-574, 579, 580, 581-584, 587, 593-598, 600, 605, 606-609, 613, 619, 620-621, 626-634, 637, 639-640, 645-653, 656, 669, 670, 671-672, 674, 677-680, 681, 682, 684-691, 694-695, 696-697, 699, 704, 705-708, 712, 715-718, 722, 723, 724 725, 731-735, 739, 741, 746, 748-751, 753-757, 761, 763, 769, 770-772, 775-779, 784, 785, 786, 794-795, 798-803, 808, 809, 810, 818, 820-822, 825-829, 833, 836-837, 843, 846, 848-851, 853-858, 863, 865-866, 872, 876, 879-881, 884-889, 894-895, 896-897, 902, 906-907, 912, 914-919, 924, 925, 927-928, 933, 955, 967, 972, 984, 985, 986, 987, 988, 1009.

Importadores:
— canarios: 26, 37, 67, 75, 99, 132, 171, 185, 187, 264, 333-335, 589, 590, 670, 694, 747, 748, 925.
— de productos canarios: 240.

Imprenta, importaciones de material de: 281, 282.

Impuestos:
— consulares: 307, 625.
— de aduanas: 6, 12, 96, 116, 118-119, 127, 128, 138, 143, 230, 414, 417, 462, 469, 471-472, 476-481, 484-494, 580, 695, 704, 712.
— de consumo: 125, 266, 695, 702-703.
— de fielato o derechos de puerta: 417, 418, 421-422, 437-439, 463-464, 469, 471-472, 476-481, 484-493, 500, 997, 998, 1009.
— de guerra: 165, 179, 505.
— de navegación y del puerto: 13, 62-63, 123-124, 129, 138, 147, 231, 292-293, 306, 307, 356, 414, 417, 418, 421, 422, 437, 438, 439, 471, 472, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 501, 504, 505, 508, 509, 564, 615, 625, 643, 711-712, 714, 834, 997.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

— del 1 por 1.000: 7, 24, 26, 37, 96, 99, 125, 132, 138, 161, 163, 171, 412, 417, 463, 476-481, 484-493.
— en general: 6, 12, 24, 39-40, 113, 116, 118, 119, 123, 125, 127, 128, 138, 165, 171, 179, 185, 186, 201, 211, 273, 300, 411-412, 415, 416, 417, 424-425, 462, 469, 471, 472, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 496, 500, 501, 502, 503, 505, 510, 555, 557, 558, 559, 580, 581, 675, 702, 703, 941, 954, 961, 962, 970, 977, 989, 993, 994-998, 1008, 1009, 1017, 1027.
— industriales: 211, 325, 424, 555, 970.
— municipales: 125, 230, 500, 510, 584, 941, 962, 995, 999
— sobre las exportaciones: 113, 117-118, 161, 325, 494, 823, 956.
— sobre las importaciones: 6, 7, 12, 24, 26, 37, 67, 74-75, 99, 116, 118, 119, 125, 127, 132, 161, 163, 171, 174, 185, 230-231, 411-412, 417-422, 425, 437, 438, 439, 462-463, 464, 469, 471, 472, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 496, 500, 557, 580, 585, 621, 695, 702-703, 704, 712, 722, 746, 750, 960, 997, 998, 1008, 1009.
— sobre intereses inmobiliarios y mercantiles: 6, 128.
— y Puertos Francos: 7, 63, 171, 174, 411-412, 425, 463, 476-479, 484-493, 504-505, 555, 584.

Incendios: 366, 621, 962.

India:
— comercio con: 640, 653, 683.
— referencias a: 991.
Véase también Hindúes.

Indian-rubber, Gutta-percha and Telegraph Works: 291.

Indias Occidentales:
— comercio: 7, 107, 147, 194, 263, 264, 270, 290, 293, 296, 310, 319, 350, 354, 370, 372, 377, 378, 391, 392, 393, 525, 530, 545, 562, 563, 580, 590, 610, 621, 622, 641, 642, 672, 673, 698, 918, 956, 984, 991, 997.
— competencia con: 530, 562-563, 580, 641, 642, 672, 673, 698.
— emigración a: 991.
— británicas: 393, 394.
— españolas: 7, 263, 264, 293, 354, 393, 394.
— francesas: 393, 394.
— referencias a las: 325, 359, 545, 833, 871, 983.

Industria: 22, 40, 63, 64, 68, 91, 92, 94, 103, 105, 107, 108, 180, 211, 235, 236, 250, 251, 256, 262, 267, 271, 292, 296, 306, 325, 326, 330, 336, 337, 345, 355, 356, 358, 365, 366, 369, 374, 375, 385, 389, 410, 424, 441, 442, 447, 469, 486, 491, 502, 503, 524, 532, 555, 572, 575, 584, 585, 587, 601, 608, 614, 620, 621, 624, 637, 638, 644, 682, 695, 696, 723, 711, 725, 751, 785, 786, 809, 819, 838, 839, 843, 902, 933, 941, 947, 969, 970, 972, 975, 980, 981, 982, 983, 984, 1021.

Industria naval: 24, 102, 105, 165, 180, 235, 236, 251, 296, 330, 337, 441-442, 502, 572.

Industriales: 621.

Ingeniería: 252, 441.

Inmigración: 95, 97, 245, 246, 330, 375, 938, 960.
Véase también Demografía y Emigración.

Intereses: véase Tipos de interés.

Intermediarios: 623, 671, 695.

Inversiones: 9, 14, 24, 25, 29, 63, 68, 69, 87, 88, 131, 136, 143, 144, 324, 325, 339, 355, 364, 439, 441, 442, 502, 503, 504, 565, 601, 611, 621, 639, 670, 695, 710,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

714, 722, 747, 820, 835, 873, 882, 942, 962, 969, 970, 973-974, 977, 978, 987.

Iquique: 435.

Irlanda:
— exportaciones a: 9, 126.
— importaciones de: 266, 836, 902, 933.
— referencia a: 674.

Irrigación: 28, 29, 56-57, 63, 68, 69-70, 79, 80, 84, 87, 132, 142, 273, 305, 355, 470, 478, 496, 503, 589, 610, 611, 623, 638-639, 643, 670, 682, 710-711, 725, 740, 796, 808, 809, 819, 833, 835, 843, 847, 863, 873, 894, 895, 903, 909, 927, 947, 958, 960, 961, 964, 965, 966, 977-980, 994, 1014-1015, 1017, 1019-1020, 1021, 1023, 1026.
Véase también Agua.

Isleños, particularidades de los: 8, 21, 29, 38, 40, 77, 78, 92, 93, 96, 98, 142, 143, 144, 145, 146, 212, 222-223, 245, 261, 265, 266, 299, 305, 306, 325, 351, 355, 365, 367, 386, 387, 388, 390, 440, 443, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 487, 500, 501, 516, 517, 518, 522, 523, 537, 538, 544, 545, 556, 558, 573, 582, 590, 592, 614, 623, 639, 643, 694, 712, 713, 714, 723, 741, 749, 772, 820, 835, 836, 897, 913, 946, 947, 954, 958, 959, 961, 964, 973, 975, 980, 983, 987, 988, 991, 1002, 1006, 1007, 1010, 1024.
Véase también Calzado, Consumo, Diversiones y Vestimenta.

Isleta, La (Gran Canaria): 24, 44, 441.
Italia:
— competencia con: 523, 556, 574, 581-583, 607, 608, 749, 750.
— empresas: 374, 375.
— exportaciones a: 33, 44, 52, 59, 65, 71, 74, 157, 371, 375, 377, 378, 392, 393, 413, 452, 453, 457, 458, 466, 531, 599, 624, 654, 656, 713, 741, 773, 780, 795, 804, 805, 810, 830, 831, 839, 859, 868, 889, 890, 898, 906, 920, 928.
— importaciones de: 13, 34, 46, 53, 61, 66, 152, 159, 265, 376, 390, 413, 415, 416, 418, 447, 466, 469, 487, 489, 523, 525, 529, 530, 538, 539, 540, 541, 542, 548, 549, 550, 551, 552, 556, 557, 559, 565, 567, 568, 569, 570, 571, 574, 581, 582, 583, 585, 587, 593, 594, 595, 607, 608, 624, 626, 627, 628, 633, 647-650, 651, 659-661, 678-679, 684-686, 689, 705-706, 708, 715, 724, 731-732, 734, 749, 750, 754, 776, 794, 799, 826, 836, 854, 855, 856, 857, 885, 886, 887, 888, 914, 915, 916, 917, 918.
— referencias a: 323, 760, 842, 863, 870, 871, 893, 901, 931.
— tráfico marítimo: 11, 13, 16, 76, 104, 153, 160, 171, 172, 183, 191, 192, 193, 197, 203, 204, 205, 219, 224, 233, 246, 247, 256, 272, 277, 297, 304, 307, 326, 340, 350, 360, 361, 362, 380, 381, 382, 426, 428, 446, 466, 507, 508, 527, 534, 535, 546, 570, 600, 612, 615, 635, 655, 657, 681, 683, 710, 714, 728, 738, 742, 752, 759, 765, 773, 781, 788, 805, 813, 814, 815, 831, 840, 860, 861, 869, 873, 891, 899, 903, 921, 922, 929, 933.

Izquierdo, Antonio: 334.

J

Jabón:
— exportaciones de: 288.
— importaciones de: 8, 13, 35, 36, 46, 47, 54, 55, 100, 131, 225, 226, 242, 265, 279, 289, 416, 422, 489-490, 522, 529, 538, 540-541, 550, 558, 568, 574, 579-580, 584, 593, 596, 614, 627, 630, 633, 646, 649, 653, 660, 662, 666, 677, 679, 680, 685, 687, 690, 705, 707, 708, 713, 715, 716, 717, 731, 733, 735, 739, 753, 754, 755, 756, 775, 776, 777, 778, 798, 799, 800, 801, 802, 808, 825, 826, 827, 828, 829, 850, 856, 858, 863, 887, 889, 895, 896, 902, 912, 917, 919, 984.
— impuestos: 422, 438, 464, 703.
— precios: 97, 265, 522.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Jamaica: 496, 544, 545, 562, 563, 575, 589, 590, 601, 609, 610, 614, 622, 682, 740, 870.

Jamones:
— importaciones: 8, 221, 540, 549, 558, 626, 629, 632.
— impuestos: 231.
— precios: 702.

Japón:
— comercio: 643, 699.
— tráfico marítimo: 840, 869.

Jardín botánico de La Orotava: 264.

Jardín, exportaciones de productos de: 318.

Jersey: 972.

Java: 918.

Jinámar (Gran Canaria): 1016.

Joyas:
exportaciones: 151, 288.
importaciones: 8, 281, 552, 593, 596.

Jornaleros: 88.

Juan Grande (Gran Canaria): 1016.

Judías:
— cultivo: 968.
— exportaciones: 225, 237, 455, 457, 459.
— importaciones: 225, 226, 242, 431, 481, 525, 538, 539, 548, 557, 567, 583, 594, 597, 608, 626, 628, 631, 645, 647, 650, 659, 661, 664, 677, 678, 680, 684, 686, 688, 705, 706, 707, 715, 716, 717, 731, 732, 734, 753, 754, 755, 756, 775, 776, 777, 778, 798, 799, 800, 801, 802, 825, 826, 827, 828, 829, 850, 854, 858, 879, 884, 885, 888, 914, 919, 968.
— producción: 372.

Juguetes, importaciones: 280, 542, 551, 647, 650, 653.

Junta de Agricultura, Industria y Comercio de Canarias: 164- 165.

Juntas Revolucionarias: 67, 75.
Véase también Revolución del 68.

Justicia: 22, 111, 112, 118, 119, 188, 671, 695, 723, 979, 1001.
Véase también Delincuencia.

K

Kentucky: 704.

L

Labradores: 959, 1018, 1024.

Ladeveze, Santiago: 334, 335.

Ladrillos, importación: 468, 469, 470, 548.

Laguna, La (Tenerife): 27, 38, 57, 69, 78, 86, 107, 195, 291, 409, 410, 411, 564, 592, 730, 958, 965, 967, 993, 1005.

Lajas:
— exportaciones: 8, 10, 24, 33, 45, 52, 100, 147, 378, 393.
Véase también Piedras.

"La Legalidad": 186.

Lallier, Filiberto: 333.

Lámparas, importación: 285, 483, 549, 646, 648, 652.

Lanas:
— comercio: 501, 556.
— exportaciones: 286, 371, 449, 451, 453, 455, 457, 459.
— importaciones: 7, 8, 26, 34, 36, 46, 47, 53, 55, 128, 180, 242, 249, 266, 280, 283, 285, 318, 319, 332, 354, 416, 417, 492, 523, 529, 538, 539, 551, 554, 556,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

569, 571, 574, 582, 593, 597, 606, 607, 608, 613, 628, 630, 634, 640, 647, 650, 653, 661, 663, 666, 678, 679, 680, 686, 688, 691, 696, 706, 707, 708, 713, 715, 716, 718, 724, 732, 733, 735, 749, 753, 754, 755, 757, 771, 775, 776, 777, 778, 794, 798, 799, 800, 801, 802, 822, 825, 826, 827, 828, 829, 836, 856, 857, 858, 880, 887, 889, 917, 919.
— precios: 539, 749.

Lanzarote: 10, 15, 21, 22, 23, 29, 32, 44, 67, 73, 74, 101, 103, 113, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 134, 135, 137, 149, 151, 152, 153, 154, 158, 164, 167, 170, 180, 189, 190, 191, 192, 201, 202, 203, 204, 209, 210, 211, 212, 214, 216, 217, 236, 257, 260, 272, 273, 274, 291, 300, 306, 307, 327, 340, 341, 350, 354, 357, 364, 365, 367, 372, 398, 462, 498, 521, 564, 575, 590, 610, 701, 730, 746, 764, 768, 792, 818, 846, 876, 906, 940, 941, 944, 948, 958, 961, 966, 972, 977, 980, 982, 983, 988, 989, 991, 992, 994, 998, 1022.

Lápices, importaciones: 552.

"La Prensa": 186.

"Las Palmas": 186.

La Roche Lecuona y Cía: 333.

Larroche, Juan: 335.

Laremuth, vicecónsul: 162-163, 179.

Lata, objetos de: véase Estaño.

Laurel, exportaciones: 423.

Lazaretos: 147, 299, 388, 414.
Véase también Sanidad.

Leche:
— adulteración: 999.
— fabricación de productos lácteos: 959.
— importaciones: 525, 549.
— impuestos: 703.
— precios: 702, 1011.
— producción: 365.
Véase también Mantequilla y Queso.

Lecuona, Antonio: 333.

Lecuona, Camilo: 334.

Legislación: 7, 37, 63, 118, 125, 262, 268, 406, 411, 503, 525, 620, 642, 643, 675, 700, 722, 954, 990, 1006.

Legumbres: véase Verduras.

Lentejas:
— importación: 552.
— producción: 372.

Leña, impuestos: 439, 464.

Liberia, tráfico marítimo: 635, 655.

Libros, importaciones: 282, 552.

Licores: véase Bebidas alcohólicas.

Lieja: 717.

Lima: 435.

Limones: véase Cítricos.

Líneas de Vapores: véase Navieras.

Lino:
— cultivo: 1017.
— importaciones: 7, 8, 26, 34, 35, 36, 46, 47, 53, 54, 100, 128, 130, 225, 226, 242, 281, 416, 485, 551, 552, 593, 596, 645, 648, 651, 672, 699, 739, 763, 836, 902, 933.
— venta: 501.

Líquen
— exportaciones: 113.
— producción: 141.

Lisboa: 234, 868.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Liverpool: 103, 145, 175, 176, 234, 246, 325, 336, 462, 490, 510, 512, 523, 528, 530, 539, 540, 561, 564, 574, 575, 577, 583, 601, 603, 614, 616, 656, 667, 692, 700, 713, 719, 726, 727, 739, 743, 784, 786, 833, 863, 866, 868, 873, 895, 898, 928, 956, 968, 969, 1023.

Lobos (Isla): 21, 24, 32, 44, 367.

Lona, importaciones: 54, 55, 593, 596, 656.

Londres: 12, 32, 44, 86, 95, 102, 106, 115, 127, 136, 142, 145, 154, 160, 161, 163, 171, 172, 173, 188, 223, 234, 246, 291, 320, 325, 336, 355, 390, 406, 425, 462, 465, 485, 491, 501, 510, 516, 523, 526, 528, 530, 540, 542, 554, 557, 561, 574, 575, 577, 601, 602, 603, 614, 616, 642, 656, 667, 692, 700, 713, 719, 726, 727, 729, 739, 743, 784, 786, 866, 868, 898, 903, 908, 928, 943, 944, 946, 956, 969, 985, 988, 1023.

Loterías: 1003.

Lourdes: 390.

Loza:
— importaciones: 35, 36, 46, 54, 55, 102, 128, 130, 180, 278, 280, 282, 370, 477, 478, 524, 525, 542, 549, 559, 565, 568, 570, 586, 593, 596, 645, 648, 651, 659, 661, 664, 684, 686, 689, 715, 716, 717.
— impuestos: 477.
— precios: 524, 664, 717.
Véase también Gres.

Lujo: 95, 96, 187, 261, 276, 946.
Véase también Artículos de lujo y Consumo.

Luz eléctrica: véase Alumbrado.

LL

Lloyd: 337

M

Macarrones, importaciones: 13.

Maclean, cónsul: 461, 462.

Madeira:
— comercio: 609, 749, 942, 953, 588, 849, 968.
— competencia con: 409-410, 609, 749, 942, 953.
— exportaciones a: 113.
— importaciones de: 291, 530, 542, 596, 597, 598, 691.
— referencias a: 93, 234, 235, 243, 250, 292, 324, 534, 545, 666, 793, 810, 868, 955, 970, 980.

"Madeira and the Canary Islands": 1011.

Madera:
— exportaciones: 654, 964.
— importaciones: 8, 34, 36, 46, 54, 100, 102, 130, 221, 226, 227, 242, 246, 249, 280, 281, 283, 356, 416, 417, 480, 493, 495, 508, 525, 538, 543, 551, 560, 568, 575, 581, 587, 594, 597, 614-615, 620, 628, 630, 633, 647, 649, 653, 656, 660, 663, 666, 678, 679, 680, 685, 688, 690, 706, 707, 708, 715, 716, 718, 725, 732, 733, 735, 739, 749, 750, 751, 753, 754, 755, 757, 763, 769, 775, 776, 777, 779, 798, 799, 800, 801, 803, 808, 818, 822, 825, 826, 827, 828, 829, 851, 857, 858, 881, 887, 888, 889, 895, 918, 919, 968, 984.
— impuestos: 615, 703, 712.
— precios: 493, 620, 975.
— transporte: 481, 509.

Madrid: 109, 114, 623, 643, 747, 787, 838, 908.

Maestros: véase Educación.

Maíz:
— cultivo: 27, 103, 106, 135, 142, 186, 250, 264, 269, 272, 273, 296, 563, 589, 762, 927, 961, 1015, 1016, 1020, 1024.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

— exportaciones: 45, 288, 498.
— importaciones: 14, 35, 46, 54, 67, 163, 175, 185, 186, 221, 249, 271, 281, 282, 284, 296, 421, 431, 481, 515, 522, 525, 538, 539, 550, 552, 557, 569, 574, 583, 594, 597, 608, 614, 627, 629, 632, 646, 649, 652, 659, 661, 664, 677, 678, 680, 684, 686, 688, 705, 707, 708, 715, 716, 717, 725, 731, 733, 735, 750, 753, 754, 755, 756, 763, 764, 772, 775, 776, 777, 778, 795, 798, 799, 800, 801, 802, 808, 822, 825, 826, 827, 828, 829, 850, 855, 858, 880, 886, 888, 907, 916, 919, 924.
— impuestos: 24, 67, 230, 231, 421, 438, 463, 703, 997.
— producción: 27, 186, 249, 290, 372, 784.
— precio: 24, 186, 354, 924, 1011.
— reexportaciones: 484.

Málaga: 956.

Malta, producción: 372.

Malta (Isla): 290, 498, 683.

Malvinas: véase Falkland (Islas).

Manchester: 38, 131, 265, 266, 433, 472, 474, 475, 501, 518, 523, 565, 573, 613, 656, 671, 713, 741, 836, 866.

Mano de obra: 11, 22, 40, 60, 91, 97, 98, 107, 142, 143, 174, 181, 185, 186, 199, 239, 250, 271, 355, 409, 442, 462, 477, 482, 496, 526, 592, 606, 619, 624, 638, 674, 682, 698, 699, 727, 762, 764, 783-783, 837, 902, 907, 913, 924, 926, 927, 932, 933, 943, 960, 966, 967, 969, 977, 987, 999, 1007, 1014, 1024, 1025.
Véase también Agricultores, Artesanos, Braceros, Huelgas, Jornaleros, Labradores, Mujeres: trabajo y, Niños, Obreros, Trabajo y Trabajadores.

Mantas, importaciones: 35, 36, 130, 266, 517, 518, 523, 713, 836.

Manteca:
— importaciones: 594, 597, 626, 629, 632, 646, 648, 652, 659, 662, 665, 677, 678, 680, 684, 687, 689, 705, 706, 708, 731, 733, 734.
— impuestos: 231.
— precios: 702.

Mantelería, importaciones: 266.

Mantequilla:
— exportaciones: 371, 497.
— importaciones: 8, 221, 282, 283, 284, 488, 540, 549, 552, 557, 567, 574, 584, 594, 597, 626, 628, 631, 645, 647, 650, 973.
— impuestos: 231, 439, 463, 703, 998.
— precios: 97, 702, 1011.

Maquinaria:
— importaciones: 279, 281, 305, 335, 390, 416, 481, 485, 486, 529, 542, 550, 559, 560, 565, 568, 586, 594, 597, 646, 648, 652, 659, 662, 665, 684, 687, 689, 715, 716, 717, 811, 833, 866, 896, 928, 1020.
— impuestos: 481, 970.
— referencias a: 86, 93, 143, 221, 243, 273, 295, 441, 444, 502, 509, 541, 1020, 1021.
Véase Herramientas.

Marconi Company: 823.

Mar del Norte: 981.

Marinos: 22, 96, 267, 299, 324, 474.
Véase también Tripulaciones.

Mar Pequeña: 981, 982.

Mármol, importaciones: 282, 550.

Marina Mercante: véase Tráfico marítimo.

Marruecos:
— comerciantes: 12.
— comercio: 12, 128, 129, 171, 175, 221, 508.
— competencia con: 539, 557, 583, 608, 631, 750.
— exportaciones a: 33, 44, 52, 59, 71, 72, 149, 150, 157, 167, 208, 228, 229, 246,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

247, 257, 258, 260, 261, 270, 300, 301, 309, 320, 336, 371, 413, 453, 454, 459, 460, 466, 531, 654.
— importaciones de: 14, 34, 46, 53, 61, 66, 74, 77, 134, 138, 152, 159, 163, 170, 221, 249, 265, 284, 296, 301, 336, 376, 390, 413, 416, 431, 432, 447, 466, 481, 525, 530, 538, 539, 541, 548, 549, 550, 551, 552, 557, 567, 568, 569, 574, 583, 596, 597, 598, 608, 614, 628, 629, 630, 631, 647-650, 661- 663, 664, 678-679, 686-688, 707-708, 716, 725, 734-735, 750, 756-757, 778, 779, 801, 828, 849-850, 854, 855, 856, 879, 885, 887, 914, 917, 984.
— referencias a: 10, 175, 236, 254, 255, 323, 504, 505, 760, 763.
— tráfico marítimo: 160, 182, 193, 205, 234, 246, 304, 305, 462, 466.
— y las colonias: 33, 44, 46, 52, 53, 59, 61, 66, 71, 72, 74.

Marsella: 13, 106, 129, 161, 163, 173, 176, 179, 180, 188, 193, 205, 214, 234, 251, 325, 434, 468, 490, 526, 539, 540, 557, 574, 583, 656, 682, 699, 713, 727, 741, 773, 810, 899, 956.

Marterano, Juan: 334.

Martín, César: 334.

Martínez, Antonio: 335.

Maspalomas (Gran Canaria): 324, 346.

Matanza, La (Tenerife): 263.

Mauricio (Isla): 782, 806, 870, 871, 901, 930, 931.

McGregor, cónsul: 113, 114.

McGregor Laird: 126.

McKay, H.B.: 333.

Medianeros: 93, 976-977, 1015, 1024.
Véase también Agricultores y Propietarios de tierras.

Medicamentos:
— comercio: 479.
— importaciones: 278, 280, 282, 284, 416, 479, 493, 541, 549, 558, 567, 585, 593, 596, 626, 629, 631, 659, 661, 664, 684, 686, 689.
— precios: 96.

Médicos: 324, 358, 516, 566.

Mediterráneo: 9, 10, 138, 398.

Mejorana, exportaciones: 654.

Melaza:
— fabricación: 250.
— importaciones: 8, 46, 105.

Mendicidad: 212, 267-268, 1005-1006.

Mercería, importaciones: 530, 539, 550, 556, 557, 568, 582, 595, 598, 607.

Mermelada:
— exportaciones: 571.
— importaciones: 550, 568, 627, 630, 633.

Metales, importaciones: 100, 225, 227, 242, 541, 548, 551, 552, 567, 593, 596, 627, 629, 632, 659, 662, 665, 684, 687, 689, 715, 716, 717.
Véase también Cobre, Hierro y Zinc.

México:
— comercio: 303, 887, 918.
— emigración a: 909.
— referencias a: 760, 783, 924, 931, 943.
— tráfico marítimo: 256, 277, 304, 683, 714, 742, 765, 805, 869, 899.

Mezclilla, importaciones: 36, 46, 55, 130.

Miel, impuestos: 439, 464, 704.

Militares:
— cuarteles y fortificaciones: 28, 195.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

— número de: 22, 998-999.
— pertrechos, importaciones de: 282, 493.
— referencia a: 1025.
Véase también Reclutamientos.

Millar, J.: 356.

Miller, vicecónsul: 236, 246, 269, 270, 271, 295, 296, 297, 309, 310, 320, 324, 325, 339, 346, 349, 357, 370.

Milwaukee: 471.

Mimbre, importaciones de artículos de: 242, 661, 663, 666, 685, 688, 691.

Minería: 40, 64, 133, 940.

Ministro de Comercio: 415.

Ministro de Economía: 63.

Miranda Hermanos: 334.

Miseria: véase Pobreza.

Mogador: 12, 163.

Mogán (Gran Canaria): 1016.

Moguer: 39, 131.

Mónaco, tráfico marítimo: 600.

Moneda y cambio: 56, 77, 97, 150, 152, 153, 160, 162, 171, 188, 195, 201, 245, 276, 391, 393, 397, 412, 413, 417, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 432, 447-448, 454, 460, 462-465, 467-468, 472, 475, 476, 494, 497, 500, 513-514, 522-523, 526-528, 537, 553-554, 556-557, 580, 581-582, 583, 606, 607, 619, 620, 637, 638, 640, 669, 670, 676, 693, 694, 696, 697-698, 701-702, 722, 723, 736, 745, 747, 752, 762, 767, 768, 769, 770, 774, 785, 791, 792, 797, 808, 817, 819, 824, 845, 846-847, 853, 875, 876-877, 884, 895, 905, 908, 912, 924, 932, 941, 945, 960, 978, 986.

Monrovia: 769.

Montaña Clara (Isla): 21.

Montaña del Fuego (Lanzarote): 367.

Monte de Piedad: 1003, 1004.

Monte, región del (Gran Canaria): 602, 658, 730, 1015, 1016.

Montevideo: 76, 104, 178, 204, 210, 273, 435, 479, 992.

Morales, Pedro: 335.

Moros: 12, 129, 980, 982.

Morris C.M.G., Dr., 516.

Mortalidad, índice de: 95, 98, 145, 223, 245, 387-388, 510, 701, 729, 989-990.

Moya (Gran Canaria): 1016.

Mozambique: 957.

Muebles:
— exportaciones: 287.
— importaciones: 26, 249, 281, 282, 284, 480, 481, 538, 542, 549, 559, 567, 586, 594, 597, 614, 626, 629, 631, 645, 648, 651, 659, 661, 664, 684, 686, 689, 946, 988.
— precios: 689.

Muelles: 12, 13, 23, 24, 28, 32, 40, 44, 107, 132, 146, 163, 174, 180, 195, 206, 251, 252, 292, 310, 339, 346, 364, 365, 366, 442, 444, 500, 511, 532, 784, 809, 811, 834, 873, 909, 951, 957, 1007.

Muestras, Salón de: véase Exposiciones.

Mujeres:
— datos demográficos: 989.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

— emigración y: 819, 847, 991.
— trabajo y: 11, 88, 94, 107, 143, 433, 473, 475, 485, 624, 644, 674, 682, 699, 727, 783-784, 809, 902, 933, 945, 959, 967, 993, 1019, 1020, 1021.
— vestimenta: 474, 475.

Murray, cónsul: 5, 11, 125, 128.

Musgo de roca, exportaciones: 114.

Mutualistas, sociedades de: 63.
Véase también Sociedades de beneficios mutuos.

N

Nairn, Isla: 930.

Nápoles: 868, 899.

Naranjas:
— cultivo: 142, 290, 498, 643, 948, 968.
— empaquetado: 968.
— exportaciones: 451, 453, 456, 457, 459, 498-499, 591, 599, 602, 603, 616, 643, 654, 667, 692, 837, 948.
— precios: 142, 617, 968.
— producción: 979.

Natal: 435, 725, 750, 760, 761.

Natalidad, tasa de: 510, 990, 1002.

Naufragios: 155, 324, 326.

Navajas, importación de: 518.

Navegación: véase Tráfico marítimo.

Navegación interinsular: véase Cabotaje.

Navegación, leyes de: 7.

Navieras: 6, 7, 11-12, 15-16, 40, 77, 78, 103-104, 124-125, 126, 128-129, 130, 132, 155, 164-165, 175, 176, 179, 182, 193, 194, 205, 215, 216, 234, 270, 310, 336, 341, 342, 350, 356, 410, 430, 440, 476, 477, 512, 589, 622, 625, 641, 658, 673, 674, 694, 700, 701, 711, 713, 727, 740, 793, 808, 821, 839, 849, 852, 882, 914, 956, 991.
Véase también Armadores y Propietarios de barcos.

Negros: 942.

Newcastle-on-Tyne: 821, 868.

Niños: 11, 22, 94, 107, 387-388, 505, 516-517, 809, 839, 945, 990, 991, 993, 1002, 1006.

Normandas, Islas: 408, 498, 956.

Northampton: 656.

North German Lloyd: 440, 512.

Noruega:
— empresas: 656.
— exportaciones a: 840, 868.
— importaciones de: 356, 359, 376, 390, 447, 466, 493, 495, 529, 530, 548, 549, 550, 551, 560, 567, 568, 569, 570, 571, 574, 575, 581, 587, 596, 597, 598, 615, 620, 656, 686-688, 706-707, 716, 718, 725, 732-733, 739, 749, 755, 771, 777, 794-795, 800, 802, 826, 833, 850, 851, 853, 855, 856, 857, 881, 884, 886, 887, 914, 916.
— referencias a: 410, 870, 871, 872.
— tráfico marítimo: 197, 224, 247, 256, 272, 277, 297, 304, 311, 326, 360, 361, 362, 380, 381, 382, 428, 430, 446, 466, 507, 508, 534, 612, 615, 635, 655, 656, 657, 681, 683, 710, 714, 738, 742, 759, 765, 781, 788, 805, 813, 814, 815, 831, 834, 835, 840, 841, 860, 861, 864, 869, 891, 892, 899, 900, 911, 921, 922, 925, 926, 929.
Véase también Escandinavia.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Notthingham: 656.

Nueces, exportaciones: 227.

Nueva Orleans: 234.

Nueva York: 248, 488, 541, 682, 750, 902.

Nueva Zelanda: 277, 306, 398, 436, 440, 759, 782, 788, 789, 806, 807, 812, 832, 841, 842, 862, 870, 871, 893, 894, 900, 901, 907, 923, 930, 931, 957.

Numerario:
— exportaciones: 45, 47, 52, 54, 100, 113, 201, 276, 299, 318, 319, 324, 331, 371, 373, 449, 451, 453, 455, 457, 459, 462, 1010.
— importaciones: 114, 152, 162, 195, 517, 1010.
Véase también Moneda y cambio.

Ñ

Ñame:
— cultivo: 142.
— exportaciones: 263.
— precio: 1009.

O

Obras Públicas: 12-13, 23-24, 28, 32, 40, 57, 62, 63, 64, 78, 107, 132-133, 145-146, 155, 162-163, 174, 178, 180, 186, 195, 199, 207, 211-212, 223, 243-244, 251-252, 267, 271, 291-292, 296, 306, 310, 323-324, 330, 337, 339, 343, 346, 354, 356, 364-366, 373-374, 385-386, 414, 417, 443-444, 479, 511, 532, 560, 572, 725, 730, 762, 770, 785, 809, 834, 873, 877, 903, 909-910, 933, 951, 957, 987, 1000, 1001, 1007, 1009.
Véase también Carreteras, Faros, Muelles y Puertos canarios.

Obreros: 94, 134, 324, 474, 475, 483, 1009, 1010.
Véase también Trabajadores.

Oceanía: 423.

Oceánicas, Islas: 870, 930.

Oficina Colonial: 622.

Oficina de Aduanas: véase Aduanas.

Oficina Hidrográfica del Almirantazgo: véase Almirantazgo.

Oldenburg-Portugiesische Dampschiffs-Rhederei: 808.

Oliver Bosch, Juan: 333.

Ollas, importación: 483.

Opinión pública: 40, 77, 125, 263.

Orán: 868, 956, 957.

Orchilla:
— exportaciones: 5, 24, 33, 35, 47, 52, 54, 63, 68, 100, 113, 114, 115, 116, 130, 133, 141, 225, 227, 237, 286, 290, 302, 378.
— impuestos: 113.
— precios: 5, 127.

Oro, exportaciones: 185, 187.
Véase también Moneda y cambio y Numerario.

Orotava, La (Tenerife): 23, 28, 111, 150, 161, 194, 195, 206, 260, 261, 263, 264, 274, 293, 324, 327, 342, 350, 354, 356-357, 358, 366, 368, 374, 388, 390, 409, 410, 411, 516, 565, 592, 739-740, 762-763, 783-784, 808, 833-835, 863-864, 882-883, 894-895, 924-926, 944, 958, 973, 985, 986, 990, 1005, 1008.
— Valle de: 57, 87-88, 411, 566, 961, 1005.
Véase también Puerto de La Orotava.

Oxford: 473, 474, 574.

Ozalla, Florencio: 334.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

P

Paisajes: 566, 730, 882.

Paja y forraje:
— abastecimiento a buques: 481.
— cultivo: 142.
— importaciones: 481, 495, 516, 540, 551, 567, 575, 627, 630, 633, 660, 663, 666, 677, 679, 680, 685, 687, 690, 705, 707, 708, 715, 716, 718, 731, 733, 735, 763, 808.
— impuestos: 439, 464, 703.
— precios: 1020.
— referencia a la: 209.

Pallice, La: 751.

Palma, La: 9, 10, 21, 22, 24, 29, 32, 44, 73, 92, 94, 101, 102, 104, 106, 108, 112, 125, 135, 136, 137, 143, 149, 158, 159, 162, 167, 170, 179, 210, 212, 214, 257, 291, 300, 301, 305, 306, 344, 350, 357, 358, 365, 374, 386, 398, 492, 525, 544, 555, 562, 565, 566, 591, 622, 623, 623, 642, 701, 729, 730, 746, 761, 762, 768, 784, 785, 792, 808, 809, 818, 843, 846, 873-874, 876, 902-903, 906, 932-933, 941, 944, 958, 970, 971, 977, 978, 983, 988, 989, 992, 994, 998, 1003.

Palmas de Gran Canaria, Las: 13, 23-24, 32, 40, 107, 174, 236, 246-253, 260-261, 269-272, 295-297, 300, 320, 340, 349-350, 357, 366, 369, 371, 406, 409-410, 425, 435-437, 441, 443, 447-448-511, 525, 528, 530, 532, 544, 555, 558, 572-577, 600, 601, 602, 609, 613-617, 621, 656-667, 673, 681-692, 696, 710-719, 725, 737, 740, 748, 749, 758, 759, 763-766, 771, 780, 781, 785-789, 793, 796, 804, 805, 809-815, 820, 821, 830-831, 835-842, 848, 852, 859, 860, 865-872, 878, 889, 890, 896-902, 910, 920, 921, 926-932, 957, 965, 972, 978, 986, 989, 990, 991, 1001, 1005, 1013-1027.
Véase también Puerto de Las Palmas.

Pan:
— comercio: 64, 69.
— importación: 179.
— impuestos: 438, 463, 703.
— precios: 63-64, 69, 95, 97, 572, 702, 933, 1008.
— venta: 98, 480, 1008.

Panaderos: 64, 69.
Panamá: 930, 931.

Paños, importaciones: 656.

Pamelas de Argol, exportaciones: 8, 24.

Papas:
— cultivo: 27, 106, 142, 174, 179, 194, 206, 222, 269, 296, 351, 364, 409, 495, 525, 545, 563, 588, 589, 610, 611, 639, 728, 762, 786, 948, 961, 967, 977, 1015, 1016.
— empaquetado: 243, 484, 575, 615, 699, 968.
— exportaciones: 9, 24, 27, 33, 45, 52, 55, 63, 68, 100, 106, 133, 147, 222, 225, 234, 237, 242, 263, 270, 271, 281, 286, 288, 289, 290, 291, 296, 310, 319, 342, 346, 354, 355, 356, 358, 371, 385, 409, 414, 422, 423, 449, 451, 453, 455, 457, 459, 484, 495, 498, 516, 525-526, 530, 531, 543, 545, 563, 577, 599, 602, 603, 610, 614, 615, 616, 635, 641, 643, 654, 655, 667, 672, 674, 676, 682, 692, 697, 699, 709, 719, 726, 728, 729, 736, 737, 741, 743, 746, 751, 758, 759, 763, 773, 780, 781, 784, 786, 796, 804, 805, 808, 810, 811, 823, 830, 831, 834, 835, 837, 839, 840, 852, 858, 859, 860, 863, 866, 867, 868, 881, 889, 890, 894, 895, 897, 898, 899, 913, 920, 921, 925, 927, 928, 956, 984, 985, 986.
— importaciones: 279, 416, 495, 540, 545, 550, 568, 594, 597, 627, 630, 633, 808.
— plagas: 239, 490, 590, 763, 866, 897, 927, 927.
— precios: 319, 577, 590, 617, 643, 763, 835, 866, 897, 1009, 1011.
— producción: 372, 516, 590, 623, 674, 763, 786.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Papel y papelería:
— exportaciones: 288.
— importaciones: 7, 8, 35, 36, 46, 47, 54, 55, 131, 279, 281, 283, 284, 285, 416, 491, 495, 525, 542, 550, 559, 568, 586, 594, 595, 597, 598, 627, 629, 632, 646, 649, 652, 660, 662, 665, 677, 678, 680, 685, 687, 689, 705, 707, 708, 715, 716, 717, 731, 733, 735, 739, 753, 754, 755, 756, 763, 775, 776, 777, 778, 795, 798, 799, 800, 801, 802, 825, 826, 827, 828, 829, 850, 856, 858, 880, 886, 888, 916, 917, 919, 988.
precio: 586.

Paquet, M.: 234.

Paraguay, importaciones de: 880-881, 887, 918.

París: 425, 501, 525, 539, 747, 933.

Parroquias: véase Religión.

Pasajeros: 76, 78, 138, 145, 146, 164, 165, 181-182, 234, 235, 276, 277, 292, 293, 364, 410, 411, 440, 441, 467, 477, 504, 505, 506, 512, 532, 545, 572, 607, 640, 674, 683, 694, 991, 992, 997.

Pasley, cónsul: 111, 112.

Pastos: véase Ganado: alimentación.

Pegamento, importaciones: 645, 648, 651.

Peines, importaciones: 278.
Pelo de caballo, importaciones: 282.

Península: véase España.

Perdigones, importaciones: 8, 552.

Peraza e Hijos, Alejandro: 334.

Pérez Mateos, Enrique: 333, 334, 335.

Pérez y García, Ramón: 334.

Pérez y Soto, Enrique, 335.

Perfumes y artículos de perfumería:
— exportaciones: 287.
— importaciones: 7, 36, 130, 279, 281, 283, 284, 525, 541, 550, 552, 568, 593, 596, 646, 649, 652, 660, 662, 665, 685, 687, 690.
— impuestos: 704.

Pernambuco: 747, 769, 786, 958.

Perú:
— importaciones de: 61, 66, 74, 133, 152, 249.
— referencias a: 254, 782, 807, 870, 871, 900, 901, 930, 931.
— tráfico marítimo: 380, 381, 382, 657, 683, 714, 742, 765, 840, 869.

Pesca:
— comercio: 96.
— depósitos frigoríficos: 441.
— exportaciones: 8, 9, 10, 14, 15, 33, 45, 47, 52, 100, 213, 216, 248, 286, 287, 288, 289, 336, 371, 423, 449, 451, 453, 455, 457, 459, 497, 599, 839.
— importaciones: 35, 36, 46, 54, 55, 131, 278, 284, 376, 415, 420, 421, 422, 525, 538, 549, 552, 568, 574, 594, 597, 626, 627, 629, 630, 631, 633, 646, 649, 653, 659, 661, 664, 684, 686, 689.
impuestos: 230, 231, 421, 422, 437, 438, 463, 464, 703, 704, 712, 997, 998.
— precios: 96, 97, 213, 375, 983, 1009, 1010.
— referencias a la: 9, 10, 15, 77, 96, 112, 176, 213-217, 233-236, 250-251, 256, 326, 335-336, 367, 372, 374, 447, 466, 497-499, 502, 838-839, 941, 980-984.
— venta: 96, 98.

Pescadores: 213, 214, 215, 216, 366, 367, 369, 375, 474, 491, 498.

Pesos y medidas: 37, 48, 56, 397, 433, 500-501, 512-513, 605, 639, 745, 767, 769, 770, 791, 817, 845, 875, 905, 941.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Pesquerías: véase Pesca.

Petróleo:
— depósitos: 750, 912.
— estadísticas: 639.
— exportaciones: 289, 423, 449, 451, 453, 455, 457, 459, 497, 599.
— importaciones: 35, 46, 47, 54, 55, 130, 242, 246, 249, 279, 284, 407, 418, 480, 489, 525, 538, 550, 560, 568, 571, 587, 593, 596, 627, 629, 632, 646, 649, 652, 660, 662, 665, 685, 687, 690, 705, 707, 708, 715, 716, 717, 731, 733, 735, 750, 753, 754, 755, 756, 775, 776, 777, 778, 798, 799, 800, 801, 802, 825, 826, 827, 828, 829, 856, 858, 880, 886, 889, 895, 912, 917, 919, 984.
— impuestos: 998.
— precios: 1011.
— transporte, 481.

Pianos, importaciones: 26, 36, 130, 281, 552, 594, 597.

Picón: 57, 79, 133.

Piedras:
— exportaciones: 24, 225, 237, 286, 287, 288, 305, 371, 423, 449, 451, 453, 455, 457, 459, 497, 599, 863, 894.
— extracción: 940, 941.
— importaciones: 280, 469.
— precios: 497, 975.
Véase también Adoquines, Baldosas y Lajas.

Pieles:
— exportaciones: 10, 286, 287, 288, 371, 423, 449, 451, 453, 455, 457, 459, 497, 599, 654.
— importaciones: 34, 36, 46, 47, 54, 55, 100, 131, 226, 242, 280, 281, 282, 285, 646, 648, 651, 984.
Véase también Cuero.

Pienso:
— importaciones: 595, 598, 640, 645, 647, 650.
Véase también Paja y forraje y Salvado.

Pinturas:
— exportaciones: 286.
— importaciones: 279, 281, 487, 488, 529, 542, 550, 552, 559, 568, 586, 593, 596, 627, 628, 629, 630, 632, 634, 647, 650, 653, 660, 661, 662, 663, 665, 666, 685, 687, 688, 689, 691, 763, 895.

Pistacho: 142.

Plagas: 5, 9, 24, 63, 126, 133, 142, 162, 163, 174, 179, 180, 194, 239, 263, 275, 290, 408, 490, 588, 590, 682, 690, 726, 751, 763, 773, 786, 796, 866, 897, 927, 942, 967, 969, 1023, 1025-1026.

Plantadores: 589, 643.

Plantas y flores, exportaciones: 286, 287.

Plátanos:
— comercio: 621, 638, 642, 643, 672, 673, 698-699, 1014.
— cultivo: 250, 319, 355, 364, 409, 496, 502, 526, 544, 563, 608, 609, 611, 614, 615, 621, 622, 638, 639, 641, 652, 670, 697, 698, 699, 740, 761, 762, 783, 784, 796, 819, 834, 837, 847, 848, 863, 894, 895, 903, 913, 948, 963, 967-968, 977, 1015, 1016, 1019, 1022, 1025, 1026.
— empaquetado: 484, 491, 575, 613, 615, 666, 673, 682, 697, 698, 699, 713, 717, 740, 851, 863, 867, 895, 897, 968, 1023.
— exportaciones: 248, 250, 270, 286, 287, 290, 319, 320, 336, 371, 377, 385, 392, 409, 414, 422, 423, 449, 451, 453, 456, 457, 459, 462, 476, 495, 499, 510, 525, 526, 530, 531, 543, 544, 545, 561, 562, 563, 565, 571, 575, 577, 588, 589, 590, 599, 601, 602, 603, 609, 615, 616, 621-622, 635, 638, 641, 642, 643, 654, 655, 656, 667, 670, 672, 673, 676, 682, 692, 697-699, 700, 709, 713, 719, 726, 727, 729, 736, 737, 739, 740, 741, 743, 746, 751, 758, 761, 763, 772, 773, 780, 784, 785, 795. 804, 808, 809, 810, 811, 822,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

830, 834, 835, 837, 839, 840, 847, 851, 858, 859, 866, 867, 868, 881, 889, 894, 895, 897, 898-899, 903, 906, 912, 913, 920, 924, 925, 926, 927, 928, 948, 984, 985, 1023.
— plagas: 726, 751, 897.
— precios: 320, 336, 543, 544, 545, 562, 563, 575, 577, 588, 589, 591, 601, 617, 621, 622, 641, 642, 670, 672, 673, 682, 698, 699, 751, 772, 773, 785, 795, 796, 808, 809, 822, 823, 835, 837, 851, 863, 894, 897, 903, 907, 912, 913, 924, 927, 1023.
— producción: 697, 796, 837, 881, 1023.

Platos de latón, importaciones: 36, 130.

Plinio: 1006.

Plymouth: 868, 956.

Población: véase Demografía.

Pobreza: 22, 63, 94, 107, 209-212, 219, 221-222, 243, 252, 260, 261, 263, 267-268, 297, 330, 339, 342, 387, 512, 524, 538, 762, 785, 843, 924, 927, 954, 993, 995, 999, 1003-1006, 1008, 1010.

Pocahontas: 911.

Poder adquisitivo: 97, 195, 739, 761, 762, 769, 785, 808.
Véase también Coste de la vida, Precios y Salarios.

Policía: 999, 1000.

Política: 6, 39, 40, 49, 63, 70, 77, 93, 96, 98, 111, 112, 113, 118, 120, 125, 145, 163, 164, 181, 186, 210, 211, 239, 299, 340, 426, 443, 500, 555, 580, 606, 620, 642, 643, 928, 992, 999-1001, 1004.
Véase también Alcaldes, Autoridades, Ayuntamientos, Cortes, Gobierno y Legislación.

Polonia prusiana: 485.

Pólvora, importaciones: 36, 130, 285, 493, 547.

Porcelana, artículos de:
— comercio: 607.
— importación: 285, 353, 416, 493, 550, 627, 629, 633, 660, 662, 665, 685, 687, 690.

Portugal:
comercio: 120, 542.
— competencia con: 120.
— exportaciones a: 33, 44, 72, 149, 150, 157, 167, 289, 377, 378, 443-454, 599, 868.
— importaciones de: 53, 66, 74, 152, 159, 169, 284, 301, 376, 390, 447, 542, 598, 631-634, 664-666, 679-680, 688-691, 717-718, 801, 857, 885, 888, 895, 915, 918.
— referencia a: 254, 255, 323, 338, 339, 504-505, 760, 782, 789, 812, 832, 842, 870, 871, 894, 900, 901, 902, 923, 924, 930, 931, 942.
— tráfico marítimo: 154, 160, 172, 183, 193, 197, 205, 224, 233, 256, 272, 273, 274, 277, 304, 360, 361, 362, 380, 381, 382, 428, 446, 507, 535, 570, 600, 612, 635, 655, 681, 683, 710, 714, 742, 759, 765, 788, 805, 814, 831, 840, 860, 861, 869, 891, 892, 899, 929.

Porvenir Agrícola de las Islas Canarias, El: 161.

Potasa, importaciones: 279, 571, 682.

Precios: 5, 9, 12, 13, 14, 24, 25, 28, 38, 57, 60, 69, 77, 86, 87, 88, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 101, 102, 105, 107, 109, 114, 116, 127, 129, 134, 136, 144, 151, 154, 162, 172, 178, 179, 180, 181, 187, 188, 189, 201, 206, 210, 238, 245, 248, 250, 261, 265, 276, 292, 293, 297, 309, 310, 319, 320, 324, 325, 332, 341, 354, 357, 366, 375, 401, 403, 410, 411, 421, 422, 434, 435, 465, 469, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 495, 496.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

500, 501, 503, 509, 522, 524, 526, 529, 543, 544, 556, 559, 561, 562, 563, 566, 573, 574, 575, 577, 580, 586, 587, 605, 610, 611, 617, 620, 622, 638, 639, 640, 641, 670, 671, 672, 673-674, 681-682, 689, 694, 695, 698, 700, 702, 717, 725, 727, 728, 729, 748, 749, 751, 762, 763, 771, 773, 784, 786, 793, 794, 796, 808, 809, 810, 820, 821, 823, 835, 838, 847, 849, 851, 852, 863, 865, 866, 867, 878, 879, 881, 882, 895, 896, 903, 907, 910, 911, 912, 913, 924, 926, 927, 932, 933, 943, 944, 945, 948, 960, 961, 962, 969, 973, 974-975, 985, 1007, 1008, 1009, 1010, 1011, 1023, 1024.

Prensa: 40, 186, 386, 518, 763, 774, 784, 787, 1004, 1010.

Presas: véase Explotaciones hidráulicas.

Prestamistas: 946.

Préstamos: 6, 27, 37, 105, 106, 109, 136-137, 179, 187, 194, 206, 432, 500-501, 556, 558, 590, 748, 770, 848, 877, 909, 946, 961, 999.

Productores: 81, 240, 269, 271, 623, 762, 945-946.
Véase también Agricultores.

Productos alimenticios: véase Alimentación y Comestibles.

Productos básicos: véase Artículos básicos.

Productos coloniales:
— comercio: 7.
— importaciones: 522-523, 525, 540, 557, 583-584, 608.
— producción: 583.

Productos lácteos: véase Leche, Mantequilla y Queso.

Productos químicos, importaciones: 249, 490, 525, 552, 574-575, 713, 863, 866, 894, 896, 988.
Véase también Amoníaco, Azufre, Fósforo, Sosa y Sulfuro.

Propietarios:
— de astilleros: 441.
— de barcos: 187, 354, 439, 675, 821, 878-879, 911.
— de hoteles: 389, 793, 823, 914.
— de tiendas: 12, 694.
— de tierras: 6, 14, 24-25, 28, 38, 60, 86, 88, 93, 126, 131, 137, 143, 162, 173, 185, 194, 202, 206, 238, 242, 250, 271, 293, 389, 408, 439, 443, 516, 698, 699, 711, 835-836, 843, 895, 896, 928, 941, 945, 946, 947, 959, 961, 962, 976, 977, 1009, 1017, 1019, 1021, 1024, 1026.
— en general: 22, 211.

Provisiones:
— aprovisionamiento a buques: 12, 13, 145, 147, 176, 206, 234-235, 276, 286, 288, 293, 297, 330, 336, 441, 488, 493, 499-500, 506, 564, 573, 601, 613, 614, 657, 740, 865, 907.
— comercio: 500, 502.
— importaciones: 12, 13, 279, 281, 283-285, 289-290, 332-333, 348, 353-354, 488, 515, 517, 525, 550, 574, 614, 627, 630, 633, 660, 662, 665, 685, 687, 690, 700, 739, 740, 863, 895, 907.
— impuestos: 464.
— precios: 488, 502, 741, 865.

Puerto de Arrecife: 10, 24, 62, 117-119, 121-125, 207, 229.

Puerto de Cabras (Fuerteventura): 117-119, 125.

Puerto de Gran Canaria: véase Puerto de Las Palmas.

Puerto de La Luz: véase Puerto de Las Palmas.

Puerto de La Orotava (Puerto de la Cruz): 28, 112, 113, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 125, 152, 207, 234, 257,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

263, 300, 327, 342, 344, 350, 354, 390, 411, 739, 763, 784, 785, 808, 834-835, 863-864, 883, 894, 895, 924, 925-926.

Puerto de Las Palmas: 23, 24, 32, 40, 62, 107, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 125, 145-146, 175-176, 183-184, 197-198, 207, 229, 246, 251-252, 269-270, 272, 296-297, 310-311, 323-324, 326, 330, 339-340, 343-344, 346, 349-350, 357, 366, 373, 385, 398, 426-427, 432, 435, 437-441, 443-444, 446, 465, 467, 477, 495-496, 498, 500, 503, 506-507, 511, 518-519, 528, 532 535, 572, 576-577, 601, 615, 640, 642, 657, 658, 659-666, 682, 683, 694, 710, 711-712, 714, 715-718, 729, 740, 742, 743, 746, 763-766, 768, 785-789, 810, 812-815, 837-838, 839-842, 864, 865, 867-872, 896, 898, 899-902, 907, 927, 929-932, 950, 951, 952, 955, 957.

Puerto de San Sebastián de la Gomera: 125.

Puerto de Santa Cruz de La Palma: 24, 62, 107, 125, 163, 180, 195, 207, 229, 327, 344, 570, 571, 725, 730, 762, 809, 873, 903, 933.

Puerto de Santa Cruz de Tenerife: 7, 9, 12, 15-16, 23, 24, 26, 29, 31-32, 43-44, 48, 51, 56, 62, 67-68, 75-76, 99, 103-104, 107, 109, 115, 116, 117, 118, 119, 120 123, 124-125, 127, 138-141, 145, 146, 152, 153, 155, 160, 171, 174, 193, 195, 205, 207, 219, 228, 233-235, 253-257, 261, 266, 267, 275-278, 292, 299, 306, 321-323, 329-331, 335, 337-339, 342, 343-344, 346, 347- 348, 352, 356, 359-362, 365, 366, 373, 379-383, 385, 398, 414, 417, 426-430, 445, 446, 518-519, 526-527, 543, 545-547, 564, 567-570, 591, 593-598, 600, 611-612, 625, 626-635, 642, 644-653, 675, 677-681, 694, 700, 705-708, 710, 728, 729, 730, 731-735, 738, 746, 749, 753-757, 759-761, 763, 768, 773-774, 775-779, 781-783, 798-803, 805-806, 807, 823, 825-829, 831-833, 860-863, 891-894, 907, 909-910, 949, 951, 952, 955, 957.

Puerto Naos (Lanzarote): 23, 24, 44.

Puerto Rico (Isla):
— derechos de navegación: 504-505.
— exportaciones a: 270, 531, 565, 571, 590, 654.
— importaciones de: 530, 599, 628, 629, 630, 706-707, 801, 854, 885, 915.
— referencias a: 234

Puertos canarios: 7, 9, 12-13, 23, 26, 28, 32, 34, 40, 45, 56, 62, 63, 64, 67, 75, 78, 91, 96, 108, 109, 112, 113, 115, 116, 117, 120-123, 127, 129, 133-134, 138, 145-147, 154-155, 157-158, 176, 182, 211, 234, 257, 264, 300, 303, 330, 342, 363-364, 367, 373, 417, 426, 439-440, 499, 523, 620, 694, 729, 746, 749, 768, 821, 846, 872, 907, 913, 941, 954-955, 957, 964, 975, 982, 997.
Véase también Faros, Muelles y Puertos Francos.

Puertos Francos:
— impuestos: 7, 63, 171, 174, 411-412, 425, 463, 476-479, 484-493, 504-505, 555, 584.
— referencias al sistema de: 6, 7, 11, 12, 13, 24, 41, 63, 91, 108, 112, 123, 125, 127, 129, 144, 147, 171, 244, 292, 307, 342, 411, 642-
— rentas: 555, 580-581, 584-585, 613, 670, 695, 722-723, 746, 747, 750, 770.
Véase también Aduanas.

Punta Anaga (Tenerife): 24, 337.

Punta Cumplida (La Palma): 24, 44.

Punta Delgado (Alegranza): 44.

Punta de Martino (Lobos): 44.

Punta de Melenara (Gran Canaria): 786, 810, 839.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Punta de Pechiguera (Lanzarote): 44.

Q

Queroseno, importaciones: 565

Queso:
— exportaciones: 45, 105, 287, 423, 450, 451, 454, 456, 458, 460, 499, 571.
— importaciones: 7, 221, 284, 540, 548, 558, 567, 584, 595, 598, 645, 648, 651, 973.
— impuestos: 231, 703.
— precios: 97, 702, 1011.
— producción: 372.

Quiebras y suspensiones de pagos: 206, 216, 433, 462, 465, 581, 764, 902, 926.

R

Ramos, Benigno: 334.

Real Compañía de Correos: 15.

Realejos, Los (Tenerife): 195.

Real Sociedad Económica de Amigos del País de Tenerife: 291.

Reclutamientos: 409, 462, 482, 500, 517, 526, 528.
Véase también Militares.

Reexportaciones: 39, 106, 184, 237, 242, 270, 417-418, 484, 488, 497-498-499, 587, 621, 632, 650, 652, 666, 679, 690, 717, 912.

Reid, vicecónsul P.: 274, 293, 327, 342, 354, 358, 405, 739, 762, 783, 808, 833, 863, 894, 924.

Religión: 96, 354, 357, 390, 489, 558, 564, 614, 972, 973, 986, 992, 1003, 1011
Véase también Eclesiásticos.

Relojes, importaciones: 280, 284, 335, 594, 597.

Revolución del 68: 67, 69, 75, 96, 97, 133, 134.

Río de Janeiro: 992.

Río de la Plata: 16, 192, 195, 234, 242, 254, 310, 336, 379, 392-393, 398, 435, 445, 574, 592, 675.
Véase también Argentina y Uruguay.

Río de Oro: 839.

Río Negro (Tenerife): 847-848, 877.

Rochefort, 479, 529.

Rochella, La: 868.

Rodríguez Dioniz, Gregorio: 333.

Rodríguez, Manuel: 335.

Rodríguez Martel, José: 334.

Rodríguez Núñez, Eduardo: 334.

Ron:
— exportaciones: 286-289, 370-371, 377, 392, 423-424, 499.
— fabricación: 250, 271, 837, 969.
— importaciones: 8, 105, 248-249, 279, 281, 284-285, 418-421, 530, 550, 627, 630, 633, 646, 649, 652, 660, 662, 665, 685, 687, 690, 717.
— impuestos: 230, 412, 421, 704.
— reexportaciones: 270, 499.

Ropa: véase Vestimenta.

Roque del Este (Isla): 21.

Roque del Oeste (Isla): 21.

Roque Negro y Catalanes (Tenerife): 770, 909.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Rosa, Juan de la: 334.

Rosario: 479.

Rotterdam, 434, 956.

Royal Mail: 124, 512.

Ruiz y Arteaga: José, 334-335.

Rumeu, Juan: 333.

Rusia:
— comercio: 147, 358, 515, 857, 887, 917, 918.
— referencias a: 924, 931.
— tráfico marítimo: 160, 224, 304, 380, 381, 382, 446, 507, 534, 535, 570, 600, 612, 615, 635, 655, 657, 681, 683, 710, 714, 738, 742, 765, 788, 805, 813, 814, 831, 840, 841, 860, 861, 869, 891, 892, 899, 921, 922, 925, 929.

S

Sacos, importaciones: 36, 130, 484.

Sáez, Herederos de D. Juan: 334.

Sáhara: 466, 497, 502, 511, 839, 1025.

Sal:
— exportaciones: 270, 499
— importaciones: 35, 100, 180, 283-284, 422, 499, 552, 565, 571
— impuestos: 211, 231, 422, 439, 464, 505, 703.
— precios: 95, 97, 702.
— producción: 372.

Salarios: 11, 22, 69, 87-88, 92-94, 97, 107, 134, 178, 210, 214, 299, 477, 573, 584, 592, 606, 619, 638, 670, 674, 694, 698, 747, 762, 764, 769, 808-809, 810, 819, 843, 865, 902, 924, 943, 945, 946, 975, 993, 995, 996, 1000, 1001, 1006-1007, 1018, 1019, 1021, 1024.

Salón de muestras: véase Exposiciones.

Salas, Nicolás: 333.

Salisbury, Marqués de: 395, 461, 937.

Salvado:
— importaciones: 417, 419-421, 595, 598, 645, 647, 650.
— impuestos: 421.

Salvajes, Islas: 980.

Sampson Low, Marston and Co: 409, 1011.

Samuel Abreu y Compañía s.a.: 358.

Sanatorios: véase Hoteles y Turismo.

San Andrés (Tenerife): 366, 374, 387-388.

Sandía, producción: 372.

Sanidad: 29, 49, 69, 78, 95-98, 108, 116, 132, 144-146, 178, 223, 234, 245, 299, 300, 306-308, 324, 336, 373, 385-390, 409, 414-415, 430, 440, 442, 476, 508-512, 524, 542, 694, 701, 722, 726, 729, 824, 1008, 1025.
— Consejo Local de: 49, 132, 711.
— Director de: 145.
— Junta de: 183-184, 197, 326, 349.
— Oficina de: 197, 340, 348, 997.
— importaciones de artículos sanitarios: 763.
Véase también Cuarentena, Epidemias, Hospitales y Lazaretos.

San José (Gran Canaria): 1015, 1023.

San Lorenzo (Gran Canaria): 1016.

San Luis: 292, 306, 323.

San Mateo (Gran Canaria): 898, 928, 1016, 1017.

San Sebastián (Gomera): 375.
Véase también Puerto de San Sebastián de la Gomera.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Santa Brígida (Gran Canaria): 1016.

Santa Catalina (Gran Canaria): 339, 1015.

Santa Cruz de La Palma: 22-24, 40, 94, 107-108, 195, 236, 366, 374, 386, 965, 1005.
Véase también Puerto de Santa Cruz de La Palma.

Santa Cruz de Tenerife: 10, 12, 22-24, 26, 28-29, 32, 39-40, 43-44, 57, 78, 94-95, 107-108, 109, 115-126, 129, 150, 195, 205, 207, 234, 236, 244, 265, 291, 306, 337, 340, 354, 356- 357, 366, 368-369, 374, 376-383, 386-390, 406, 409-411, 414-418, 421-422, 495, 498, 518, 522, 543, 564, 585, 621, 625, 637, 643, 654, 655, 695, 696, 702-703, 726, 739, 747, 748, 750, 752, 769, 770, 773, 786, 794, 796, 810, 819, 820, 823, 824, 847-848, 849, 852, 853-858, 877, 884-889, 909, 912, 913, 914-919, 947, 957, 958, 962, 978, 979, 989, 990-991, 998, 1000, 1005, 1008.
Véase también Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Santa Cruz la Pequeña: 213.

San Vicente: 235, 244, 292, 398, 430, 477, 534, 748, 793, 810, 849, 868.
Véase también Cabo Verde.

Santo Domingo, tráfico marítimo: 311.

Sardinas: véase Pesca.

Seda:
— comercio: 607.
— exportaciones: 9, 22, 33, 35, 45, 47, 52, 94, 100, 107, 113-114, 116, 130, 179, 194, 206, 225, 237, 239, 286, 302, 985, 986.
— importaciones: 8, 26, 35-36, 46-47, 54-55. 130. 281. 283. 318-319. 332. 354. 416, 493, 552, 582, 594, 597, 608, 627, 630, 633, 647, 649, 653, 660, 662, 665, 685, 687, 690.
— manufactura: 22, 40, 94, 107, 785, 969.
— plaga: 163, 179.
— precios: 107, 179.
— producción: 106, 112, 163, 188, 239, 785.

Seguros: 155, 188, 502, 524, 529.

Semillas:
— exportaciones: 286, 287, 289, 724.
— importaciones: 351.
— referencias a: 263.

Sémola, importaciones: 416, 540, 550.

Senegal: 782, 801, 951, 958.

Senegambia: 747.

Serra y Rus, Emilio: 334.

Serrín:
— importaciones: 416, 417, 495, 525, 550, 560, 568, 571, 587, 594, 597, 627, 630, 633, 647, 649, 653, 677, 679, 680.
— impuestos: 712.

Servicio militar: véase Reclutamientos.

Sevilla: 180, 336, 468, 487-488, 524, 614.

Sheffield: 524, 574, 713, 734, 836, 866.

Siam: 891, 892.

Siberia: 599.

Sicilia: 290, 574.

Sidra, impuestos: 230, 422, 438, 463, 703.

Sillas, importaciones: 8.

Sillas de montar, importaciones: 8, 946.

Sindicatos: 1004, 1010.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Sixto Martín Hermanos: 333.

Sociedades de beneficios mutuos: 993, 1003-1004, 1009.
Véase también Mutualistas, sociedades de.

Sociedad Farmacéutica Española: 479.

Sociedad para la prevención de la crueldad con los animales: 532.

Sociedades anónimas: véase Empresas.

Soda, importaciones: 280.

Sombreros:
— exportaciones: 10, 286.
— fabricación: 10.
— importaciones: 8, 35-36, 130, 279, 281-282, 493, 523, 525, 539, 549, 567, 582-583, 595, 598, 626, 629, 632, 646, 648, 651, 659, 662, 664, 677, 678, 679, 684, 687, 689, 705, 706, 708, 731, 733, 734.

Sosa, exportaciones: 100.

Southampton: 246, 440, 956.

Stainer Posten: 109.

Standard Oil Company: 750.

St. John: 783.

St. Winifred: 390.

Suárez Guerra, José, 334.

Subvenciones: 40, 107, 155, 165, 182, 211-212, 238, 544, 701, 728, 914.

Sudáfrica:
— exportaciones: 682.
— referencias a: 545, 590, 614, 620, 788, 789, 812, 992.
Véase también Guerra de Sudáfrica.

Suecia:
— importaciones de: 376, 493, 530, 548-551, 560, 567-569, 581, 587, 596-598, 620, 656, 739, 755, 777, 800, 827, 833, 850, 851, 855, 856, 857, 881, 885, 886, 887, 895, 914, 915, 916, 917, 918.
— referencias a: 788, 789, 870, 871, 900, 901, 930, 931.
— tráfico marítimo: 224, 304, 340, 360-362, 380-382, 446, 507, 534-535, 612, 615, 635, 655, 657, 683, 710, 714, 738, 742, 759, 765, 805, 813, 814, 831, 840, 860, 861, 869, 891, 899, 921, 922, 929.
Véase también Escandinavia.

Sulfuro, importaciones: 281, 490.

Sumatra: 356.

Suministros: véase Provisiones.

Swanston, vicecónsul/cónsul: 528, 572, 600, 613, 656, 669, 681, 740, 763, 785, 809, 835, 865, 896.

T

Tabaco y derivados:
ayuda gubernamental: 262, 270, 295, 325, 337, 339, 345, 492, 623, 624, 638, 674, 947, 970, 985.
— cultivo: 15, 27-28, 38, 49, 57, 91-92, 105-106, 136-137, 142, 161, 173, 175, 177, 185, 188, 190, 194, 199, 202, 206, 222, 238, 249, 262-263, 270-271, 290-291, 293, 295-296, 305, 310, 325, 335, 342, 345, 424, 492, 623, 624, 785, 947, 948, 963, 1016.
— empaquetado: 105, 106, 136, 155, 262.
— exportaciones: 92, 106, 136, 151, 154-155, 163, 173, 175, 184, 185, 194, 206, 225, 227, 237-238, 248, 251, 262, 270, 287, 289, 293, 296, 302, 305, 310, 318, 320, 331, 336-337, 345-346, 348, 353, 369, 370-371, 378, 393, 423-424, 450, 452, 454, 456, 458, 460, 492, 499, 571, 599, 623, 638, 674, 762, 984, 985, 986.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

— fabricación: 94, 136, 154-155, 173, 251, 262, 310, 325, 326, 337, 356, 369, 424, 785, 969, 970.
— importaciones: 8, 34, 36-37, 46-47, 54-55, 67, 100, 130, 226, 242, 249, 280-281, 283-285, 320, 335, 356, 416, 421, 424, 491-492, 499, 525, 541, 548, 551, 558-559, 565, 568, 571, 585, 595, 598, 628, 630, 633, 647, 649, 653, 660, 663, 666, 677, 679, 680, 685, 688, 690, 706, 707, 708, 732, 733, 735, 753, 754, 755, 757, 775, 776, 777, 779, 798, 799, 800, 801, 802, 825, 826, 827, 828, 829, 851, 857, 858, 880, 887, 889, 917-918, 919, 970, 986.
— impuestos: 24, 37, 67, 96, 99, 100, 125, 132, 138, 230, 320, 421, 438, 462, 492, 558-559, 585, 704, 997.
— precios: 105-106, 136, 154, 173-174, 185, 238, 262, 356, 623, 970, 985.
— producción: 106, 108, 131, 133, 163, 297, 674, 762.

Tachas: véase Clavos.

Tacoronte (Tenerife): 410, 592, 730, 962.

Tagasaste, cultivo: 142-143, 971.

Tánger: 956.

Tarifas portuarias: véase Impuestos: de navegación y de puerto.

Tarquis, Pedro: 333.

Tasarte (Gran Canaria): 1016.

Tasmania: 930.

Taxis: 390.

Taylor, Dr.: 357.

Té:
— importaciones: 36, 130, 420-421, 492, 540, 551, 584, 595, 598, 628, 630, 633, 647, 649, 653.
— impuestos: 230, 421, 437, 463, 695, 704.
— precios: 95, 97, 702, 1011.

Techumbres, importaciones: 763.

Teide (Tenerife): 27, 305, 327, 357, 368-369, 490, 940-941, 973, 978.

Tejas, importaciones: 538, 552, 808.

Tejeda (Gran Canaria): 978.

Tejidos:
— comercio: 573.
— exportaciones: 289.
— fabricación de: 22, 40, 94, 107, 624, 644, 785, 969.
— importaciones: 8, 26, 35, 36, 47, 100, 130, 226, 242, 265, 283, 288-290, 353, 370, 415-417, 517-518, 523, 525, 538-539, 573, 613, 626, 629, 631, 650, 652, 659, 661, 664, 677, 678, 679, 680, 682, 684, 686, 689, 696, 705, 707, 708, 713, 715, 716, 717, 724, 732, 733, 735, 741, 749, 753, 754, 755, 757, 771, 775, 776, 777, 778, 785, 794, 798, 799, 800, 801, 802, 822, 825, 826, 827, 828, 829, 836, 856-857, 858, 866, 872, 880, 887, 889, 896, 902, 917, 919, 933, 984, 985.
— precios: 473, 613, 682, 713.

Tejina (Tenerife): 564, 610.

Telde (Gran Canaria): 532, 968, 1015, 1016, 1017, 1023.

Teléfonos, importaciones de accesorios de: 924.

Telegrafía: 49, 146, 223, 235, 244, 267, 275, 280, 291-292, 306, 323, 747-748, 769-770, 786, 811, 823, 839, 951, 958, 973.
— importaciones de material telegráfico: 280.

Temisas (Gran Canaria): 511, 1016.

Tenerife: 5, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 21, 22, 23, 24, 26, 29, 32, 38-40, 57, 68, 73, 81, 86,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

87, 92, 94, 100-102, 106-107, 111-112, 115-116, 125, 127, 129, 135, 137, 143, 149-153, 155, 158-159, 161, 163, 167, 170, 172, 174, 178, 184, 193-195, 205-208, 210, 219-223, 234-235, 238, 244, 257-267, 269, 275-293, 299-301, 304-306, 320, 323-324, 330, 333-335, 336, 337, 343-344, 354-357, 364-366, 369, 373-374, 385-387, 389, 395, 398, 407-409, 411-415, 419-426, 430, 492, 495, 499, 515-517, 523, 525-528, 537-539, 544-545, 548-552, 555-570, 581, 583-585, 588-592, 599, 601, 607, 609, 610, 611, 612, 619, 621, 641, 643, 644, 651, 674, 694, 696, 699, 701, 722, 729, 730, 737, 739, 746, 748, 751, 758, 759, 768, 770, 771, 774, 780, 781, 785, 787, 792, 793, 795, 818, 819, 820, 824, 830, 831, 846, 847, 848, 859, 860, 868, 872, 876, 878, 879, 889, 890, 906, 910, 920, 921, 937, 940, 941, 942, 944, 947, 953, 954, 957, 958, 964, 970, 977, 978, 982, 983, 988, 989, 991, 992, 994, 998, 999, 1003, 1007.

Tenoya (Gran Canaria): 310, 1016.

Teror (Gran Canaria): 511.

Terranova: 10, 213, 215-216, 833, 932, 981.

Terratenientes: véase Propietarios de tierras.

Textiles: véase Tejidos.

"The Times": 386.

Thomas y Cía: 300.

Tiendas: 12, 95, 109, 252, 333-335, 433, 682-683, 694, 712, 897, 933, 974, 988, 996.

Tierras: 27-28, 57, 69, 79, 80, 81, 84, 85, 86, 87, 93, 106, 131, 137, 142, 144, 173, 178-179, 194, 210, 211, 221, 238, 250, 259, 275, 290, 342, 351, 374, 385, 389, 397, 496, 497, 501, 502, 503, 589, 590, 610, 611, 638-639, 670, 681-682, 698, 699, 762, 796, 820, 835, 836, 837, 843, 847, 863, 865, 894, 895, 903, 913, 940, 941, 946, 947, 948, 954, 955-956, 958, 959, 960-972, 991, 994, 995, 996, 1014-1027.
Véase también Agricultura, Cosechas, Cultivo, Irrigación y Propietarios de tierras.

Tinta, importaciones: 279, 281, 525, 549.

Tipos de interés: 6, 27, 37, 105, 109, 131, 136-137, 146, 162, 179, 425, 433, 622, 739, 848, 877, 961, 962, 1004.

Tirajana (Gran Canaria): 492, 1016.

Tiza, importaciones: 102, 278.

Tocino, importaciones: 540, 548, 558, 567, 584, 594, 597, 973.

Tomás Miller e Hijos: 333.

Tomates:
— comercio: 642, 728, 1011, 1014.
— cultivo: 351, 364, 372, 409, 502, 525, 544, 561-563, 610, 611, 623, 682, 727, 762, 773, 784, 786, 819, 847, 867, 913, 927, 948, 958, 960, 961, 962, 963, 966, 977, 1015, 1016, 1023, 1026.
— empaquetado: 417, 575, 615, 633, 666, 682, 690, 697, 699, 867, 968.
— exportaciones: 288, 346, 351, 354-356, 358, 365, 371, 385, 409, 422-423, 449, 451, 453, 455, 457, 459, 462, 476, 495, 498, 516, 525-526, 530-531, 543-544, 561-562, 565, 571, 577, 588-589, 599, 602-603, 610, 615, 616, 623, 635, 641, 643, 654, 655, 656, 667, 672, 673, 676, 682, 692, 697, 699, 700, 709, 719, 726, 727-728, 729, 736, 737, 739, 741, 743, 746, 751, 758, 762, 763, 773, 780, 784, 785, 796, 804, 808, 810, 811, 823, 830, 834, 835, 837, 839-840, 851-852, 858, 859, 863, 866, 867, 868, 881, 889, 890, 894, 895, 897, 898-899, 913, 920, 925, 928, 948, 984, 985, 986, 1023.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

— fletes: 700, 739, 1023.
— importación de semillas: 966.
— plagas: 588, 590, 682, 727, 751, 763, 773, 796, 897, 967, 1023, 1025.
— precio: 354, 543-544, 562, 577, 588, 610, 617, 643, 673, 682, 762, 763, 773, 785, 796, 835, 851-852, 867, 897, 913, 966, 1023.
— producción: 372, 516, 656, 740, 763, 786, 913, 1023.
— transporte, 366.

Tonelaje: 10, 15-16, 24, 31-32, 43, 51, 56, 62, 67-68, 75-77, 103-104, 113-123, 138-140, 153-155, 160, 171-172, 175-177, 183-184, 190-194, 197-198, 203-206, 214, 219-220, 223-224, 231, 233-234, 246-247, 250, 253-256, 267, 272-274, 276-278, 297, 304-305, 307-308, 311, 321-323, 326, 330-331, 337-340, 343-345, 347-349, 352, 359-362, 379-383, 414, 426-430, 442, 445-446, 466-467, 505, 508, 526-527, 533-534, 545-546, 564, 570, 572, 591, 600, 611, 612, 615, 625, 635, 644, 655, 657, 675, 681, 683, 700, 710, 711-712, 714, 738, 740, 752, 759-761, 765, 766, 773, 781-783, 784, 787-789, 796, 805-807, 808, 810, 812-815, 823, 831-833, 834-835, 837, 838, 840, 841, 842, 852, 860-863, 864, 867, 869, 870-872, 881, 882, 891-894, 895, 899-902, 903, 913, 921-924, 925-926, 929-932, 949, 950, 951, 952, 953, 957, 981, 997.

Toneles: véase Barriles.

Toronto: 902.

Topham, vicecónsul: 103, 164, 180, 189, 201, 214, 272-273, 307-308, 327, 340-341, 350, 354.

Torres, Andrés: 333.

Tottenham: 471.

Trabajadores:
— agrícolas: 80, 88, 92-93, 210.
— referencias a: 10, 69, 80, 88, 91-98, 178, 181, 210, 267, 290, 299, 306, 310, 441, 462, 491, 563, 573, 583-585, 592, 606, 608, 619, 638, 639, 698, 741, 810, 819, 820, 865, 881, 927, 932, 940, 941, 942, 943, 958, 973, 995, 1007, 1008.
Véase también Agricultores, Artesanos, Huelgas, Obreros y Sindicatos.

Trabajo, técnicas y condiciones de: 10, 11, 79-88, 93-94, 98, 105, 107, 136, 143, 155, 174, 210, 214-216, 221, 250-251, 272-273, 295, 310, 324, 325, 326, 330, 339, 372, 375, 409, 433, 441-444, 470, 475, 476-477, 479, 481-483, 485, 497-498, 510, 561, 564, 572, 589, 592, 601, 606, 607, 619, 624, 638, 644, 674, 682, 698, 699, 711, 713, 727, 739, 762, 764, 783-784, 809, 810, 819, 820, 837, 839, 843, 902, 907, 913, 924, 926, 927, 932-933, 943, 945, 956, 957, 959, 967, 972, 975-976, 981, 993, 1006-1007, 1010, 1019-1021, 1022, 1023.
Véase también Mano de obra, Maquinaria, Salarios y Trabajadores.

Tráfico marítimo: 7, 13, 15-16, 23, 31-32, 43-44, 51, 62-63, 67-68, 75-77, 103-105, 113, 116, 127, 138-141, 153-154, 160, 171-172, 175-177, 183-184, 191-192, 193, 197-198, 202-206, 219, 220, 224, 233, 246-247, 253-256, 272, 277, 296, 297, 299, 304-305, 311, 321-323, 325, 326-327, 329-330, 331, 337-340, 343, 347-348, 350, 351, 352-353, 355, 357, 359-364, 373, 379-383, 385, 398, 415, 426-430, 439-441, 445-446, 466, 488, 498, 506-507, 508, 518-519, 523, 526-527, 534-535, 545-547, 564, 570, 572-573, 576, 591, 600, 601, 611, 612, 613, 614, 615, 620, 625, 635, 640, 642, 644, 655, 657, 675, 681, 683, 694, 700-701, 710, 711, 714, 728, 738, 740, 742, 749, 752, 759-761, 762, 763, 765-766, 773-774, 781-783, 787-789, 793, 796, 805-807, 810, 812-815, 823, 831-833, 834-835, 837-838, 839, 840-842, 848, 852, 860-863, 864, 867-872, 873, 878, 881,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

882, 891-894, 895, 896, 899-902, 903, 907, 910, 911, 913-914, 921-924, 925-926, 929-932, 933, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 957.
Véase también Bandera, Barcos, Cabotaje, Consignatarios, Faros, Muelles, Pasajeros, Puertos, Vapores, Veleros y Tripulaciones.

Transporte, coste del: 13, 57, 164, 265, 357, 366, 368, 410, 411, 437, 469, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 495, 501, 509, 561, 643, 882, 974 975, 976, 992, 1023.
Véase también Comunicaciones, Empaquetado y Fletes.

Tranvías: 357, 366, 411, 417, 443, 486, 503, 560, 564-565,
586, 592, 601, 652, 657, 711, 787, 811, 957-958, 986.
Véase también Ferrocarriles.

Trapos: exportación: 288, 289, 423.

Trementina, importación: 284.

Trieste: 103, 135, 718, 868, 899.

Trigo:
— cultivo: 27, 106, 142, 250, 264, 903, 960 961, 1015, 1016, 1017, 1021.
— exportaciones: 33, 38, 45, 210, 289.
— importaciones: 14, 67, 138, 280, 421-422, 551, 569, 574, 583, 594, 597, 608, 628, 630, 634, 647, 650, 653, 661, 663, 666, 678, 679, 680, 685, 688, 691, 706, 707, 708, 715, 716, 718, 732, 733, 735, 753, 754, 755, 757, 763, 764, 775, 776, 777, 779, 795, 798, 799, 800, 801, 803, 808, 825, 826, 827, 828, 829, 857, 858, 881, 888, 889, 918, 919, 924.
— impuestos: 67, 211, 230, 231, 421, 422, 438, 463, 464, 703, 997.
— precio: 24, 924, 1011.
— producción: 27, 290, 308, 372, 515-516, 764.

Tripulaciones: 10, 31-32, 43, 51, 62, 67-68, 76, 103, 153- 154, 160, 171-172, 175-177, 183-184, 190-194, 197-198, 203-206, 214, 223-224, 234, 246-247, 250, 253-254, 267, 273-274, 276-278, 297, 304-305, 307-308, 311, 326, 337-340, 349, 359-361, 379-381, 383, 429, 445-446, 497, 533-534, 572, 981, 983, 1005.
Véase también Marinos.

Trujillo, Ramón: 333.

Trujillo, Viuda de: 335.

Tunera, cultivo: 958.

Túnez, exportaciones: 868.

Tunos, cultivo: 290.
Turba, importaciones: 542, 551, 560, 568, 571, 587, 594, 597, 628, 630, 633, 647, 649, 653, 660, 663, 666, 685, 688, 690, 715, 716, 718, 739, 763.

Turismo: 95, 245-246, 324, 327, 330, 342-343, 350-351, 354, 356-357, 363, 364, 367-369, 374-375, 386-387, 389, 409-411, 439-440, 442, 504, 528, 532, 534, 565, 566, 592, 601-602, 606, 612, 614, 619, 625, 638, 639, 658, 671, 674, 683, 713-714, 722, 729-730, 741, 746, 762, 764, 774, 784, 785, 787, 793, 811, 823-824, 839, 852, 863, 882, 898, 914, 924, 941, 972-976, 985, 987, 990, 1011.
Véase también Hoteles.

Turquía:
— referencias a: 359, 871.
— tráfico marítimo: 172.

Tyne: 821, 911.

U

Unión Agrícola Comercial de Tenerife s.a.: 161, 173, 944.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Uruguay:
— emigración a: 76, 178, 210, 273, 909, 992.
— exportaciones a: 377, 378, 459, 460, 466.
— importaciones de: 376, 390, 431, 432, 447, 448, 466, 479, 631-634, 857.
— referencias a: 204, 323, 338, 339, 359, 760, 761, 782, 783, 806, 807, 841, 842, 862, 870, 871, 893, 900, 901, 923, 930, 931.
— tráfico marítimo: 466, 600, 612, 615, 655, 657, 681, 683, 710, 714, 742, 759, 765, 781, 788, 805, 813, 814, 831, 840, 860, 861, 869, 891, 892, 899, 922, 929.
Véase también Río de la Plata.

V

Vainilla, impuestos: 421, 437, 463.

Valencia: 489, 956.

Valleseco (Gran Canaria): 1016.

Valparaíso: 345.

Vapores: 6, 7, 11-12, 13, 15, 16, 40, 49, 78, 103, 104, 105, 108, 126, 128, 129, 130, 132, 145, 147, 153, 155, 160, 164-165, 171-172, 175-176, 179, 182, 184, 193-195, 198, 205, 219-220, 224, 234-236, 244, 246-247, 267, 270, 272, 276-277, 297, 307, 310, 321-322, 324, 326, 329-331, 340-342, 347-349, 350, 352-354, 356, 363-365, 373, 375, 383, 387, 398, 410, 426, 431, 439-441, 462, 466, 476-477, 480, 499, 507, 509, 512, 518, 523, 527, 529, 534, 545-546, 561, 564, 570, 572, 576, 587-588, 600, 601, 613, 614, 615, 625, 635, 640, 641, 655, 656, 657, 658, 675, 681, 683, 694, 700, 701, 710, 711, 712, 714, 726, 728, 729, 738, 739, 740, 741, 742, 752, 759, 760, 761, 763, 765, 766, 781-783, 784, 787-789, 793, 805, 806-807, 808, 809, 810, 812-814, 820, 821, 831-833, 834-835, 838, 840, 841, 842, 848, 851, 852, 860-863, 864, 865, 868, 870-871, 873, 891-892, 893-894, 899, 900-901, 903, 907, 909-910, 911, 912, 913, 914, 921-922, 923-924, 925, 926, 929, 930-931, 932, 933, 949, 950, 951, 952, 953, 955, 956, 973, 974, 992.

Vegetación: 27, 80, 142, 178, 186, 211, 243, 264, 325, 357, 367, 843, 1017.
Véase también Bosques.

Vehículos, importación de: 594, 597.

Velas:
— empaquetado: 478.
— fabricación: 251.
— importaciones: 36, 131, 278, 280, 285, 416, 478, 525, 540, 548, 558, 565, 567, 570, 584, 593, 596, 614, 626, 628, 631, 645, 648, 651, 659, 661, 664, 677, 678, 679, 684, 686, 688, 705, 706, 707, 713, 715, 716, 717, 731, 732, 734, 753, 754, 755, 756, 775, 776, 777, 778, 798, 799, 800, 801, 802, 825, 826, 827, 828, 829, 850, 854, 858, 879, 885, 888, 896, 902, 915, 919, 984.
— impuestos: 231, 478, 703.

Veleros: 57, 78, 104, 133, 146, 153, 175-177, 184, 198, 219-220, 224, 234-235, 246-247, 272, 276-277, 297, 321-322, 326, 329-331, 340, 347-349, 352-354, 383, 426, 480, 488-489, 497, 507, 525, 527, 534-535, 546, 570, 576, 600, 615, 635, 655, 656, 657, 681, 683, 690, 710, 714, 738, 742, 759, 761, 765, 766, 781, 783, 787, 789, 805, 807, 813, 815, 831, 833, 841, 842, 861, 869, 872, 892, 894, 900, 902, 922, 926, 929, 932, 952, 953, 956, 957, 992.

Veneguera (Gran Canaria): 1016.

Venezuela:
— comercio: 7.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

— emigración a: 178, 181-182, 186, 195, 207, 273, 592, 675, 762, 909, 927, 992.
— exportaciones a: 303, 377-378, 392-393, 564, 599, 643, 654.
— importaciones de: 301, 376, 448, 525, 540, 548-551, 598, 735, 801, 828, 854, 885, 915, 916.
— tráfico marítimo: 304-305.
— referencias a: 255.

Veracruz: 234.

Verduras:
abastecimiento a buques: 13, 129, 292, 306, 441, 865.
— comercio: 948.
— cultivo: 142, 409, 503-504, 963, 968, 977.
— empaquetado: 292, 656.
— exportaciones: 45, 52, 115, 225, 227, 237-238, 331, 355, 373, 377, 389, 393, 398, 407-408, 423, 449, 451, 453, 455, 457, 459, 573, 602-603, 616, 656, 667, 692, 724, 741, 743, 769, 906, 907, 956.
— importaciones: 46, 54, 416, 422.
— impuestos: 231, 422, 703.
— precios: 98, 1011.
— producción: 142, 154, 573, 355.
— transporte: 729.

Vestimenta:
— comercio: 501, 556.
— importaciones: 265-266, 283, 472, 473, 474, 475, 476, 485, 573, 574, 583, 656, 712, 724, 749, 836, 866.
— precios: 92, 95, 109, 473, 474, 475, 476, 749.
— referencias a la: 92, 94, 98, 265, 266, 516, 517, 523, 537, 573, 574, 741, 954, 1006.

Viajantes comerciales: 395-396, 401, 404, 406, 435, 528, 556, 609, 741, 836-837.

Vidrio, importaciones: 35, 36, 130, 542, 984, 988.

Vigo: 299, 414, 868.

Vilaflor (Gran Canaria): 263, 965.

Vinagre:
— importaciones: 418, 422, 552, 647, 650, 653.
— impuestos: 230, 422, 438, 464, 703.

Vino
— aprovisionamiento a buques: 264.
— comercio: 147, 263, 502, 942, 945, 947, 953, 990.
— cultivo: 9, 11, 24, 25, 57, 63, 106, 126, 133, 141, 162-163, 180, 194, 206, 239, 250, 263, 369, 565, 574, 942-943, 948, 958, 969, 1015, 1016, 1021-1022, 1026.
— fabricación: 39, 614, 959, 969, 988, 1022.
— exportaciones: 5, 9, 14, 24, 33, 35, 38-39, 45, 47, 52, 54, 63, 68, 73-74, 100, 112, 114-116, 120, 124, 126-127, 129, 131, 134, 147, 163, 206, 225, 227, 237-238, 275-276, 286-290, 302-303, 318, 331, 348, 353, 370-371, 378, 393, 408, 414, 423-424, 450, 451, 454, 456, 458, 460, 499, 531, 564, 571, 599, 643, 654, 724, 942, 943, 985, 986.
— importaciones: 8, 13, 34, 39, 46, 54, 100, 130, 180, 226-227, 242, 249, 280, 283, 289, 335, 415, 418, 422, 538, 541, 551, 558, 569, 571, 585, 595, 598, 628, 630, 631, 634, 647, 650, 653, 661, 663, 666, 678, 679, 680, 686, 688, 691, 706, 707, 708, 715, 716, 718, 724, 732, 733, 735, 753, 754, 755, 757, 775, 776, 777, 779, 798, 799, 800, 801, 803, 825, 826, 827, 828, 829, 857, 858, 881, 888, 889, 912, 918, 919, 1022.
— impuestos: 113, 230, 422, 438, 464, 505, 703, 704, 1022.
— plagas: 5, 9, 24, 63, 126, 133, 142, 162-163, 174, 180, 194, 239, 263, 275, 408, 490, 690, 942, 969, 1025.
— posos: 654.
— precios: 5, 96-97, 119, 127, 162, 180, 206, 239, 250, 969, 1011.
— producción: 5, 7, 9, 14, 24, 38, 39, 49, 106-107, 127, 129, 131, 133, 174, 250, 263, 372, 516.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Virginia: 15, 138, 262, 492.

Visitantes: véase Turismo.

Viuda de Trujillo: 335.

Viuda e Hijos de A. Corbella: 335.

Víveres: véase Provisiones.

Vivienda: 63, 92-93, 98, 107-108, 245, 252, 264, 366, 368, 410, 433, 442, 468, 482, 497, 503, 511, 531, 566, 572, 601, 637, 694, 747, 769, 820, 865, 877, 947, 948, 954, 958, 962, 973, 975-976, 988, 990, 993, 996, 1002, 1006, 1007-1008, 1026.
Véase también Construcción.

Vizcaya: 118.

Vulcanismo: 367, 774, 784, 787.

W

Wetherell, vicecónsul: 174, 183, 197.

Weyler, general: 1005.

Whisky, importaciones: 628, 630, 634, 652.

Winchester: 37.

Witney: 574.

Woermann Line: 711.

Wolverhampton: 574.

Wrexham: 471.

Y

Yanes, vicecónsul: 710.

Yánez, Aureliano: 333.

Yeoward Brothers: 808.

Yorkshire: 656.

Yute:
— comercio: 607, 640.
— importaciones: 280, 484, 495, 525, 582, 593, 596, 645, 648, 651.

Z

Zamorano y Villars: 356.

Zapatos, importaciones: 281, 282, 485, 538, 656, 836.
Véase también Calzado.

Zinc, importaciones: 661, 663, 666, 686, 688, 691.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

INDICE GENERAL

TOMO I

I) RESUMENES *Págs.*

Informe general del Sr. Murray, Cónsul Británico en Tenerife, sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1856 5

Importaciones, 7; *Exportaciones*, 8.

Informe del Sr. Murray, anterior Cónsul británico en Tenerife, sobre el comercio británico y extranjero y la navegación en las Islas Canarias durante el año 1858 11

Importaciones, 13; *Exportaciones*, 14.

II) INFORMES COMERCIALES

Commercial Reports 19

Informe del cónsul Sr. Grattan sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1863 21

Población e industrias, 21; *Navegación y marina mercante*, 23; *Comercio*, 24; *Agricultura*, 27; *Obras públicas*, 28; *Clima*, 29.

Informe del cónsul Sr. Grattan sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1864 31

Navegación y marina mercante, 31; *Comercio*, 32; Exportaciones, 32; Importaciones, 34; *Agricultura*, 38; *Población e industria*, 39; *Obras públicas*, 40; *Comentarios generales*, 41.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Informe del cónsul Sr. Grattan sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1865 43

Navegación y marina mercante, 43; *Comercio*, 44; Exportaciones, 44; Importaciones, 45; *Agricultura*, 49; *Comentarios generales*, 49.

Informe del cónsul Sr. Grattan sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1866 51

Navegación y marina mercante, 51; *Comercio*, 52; Exportaciones, 52; Importaciones, 53; *Comentarios generales*, 56.

Informe del cónsul Sr. Grattan sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1867 59

Comercio, 59; Exportaciones, 59; Importaciones, 60; *Navegación y marina mercante*, 62; *Agricultura*, 63; *Población e industrias*, 63.

Informe del cónsul Sr. Grattan sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1868 65

Comercio, 65; Exportaciones, 65; Importaciones, 66; *Navegación y marina mercante*, 67; *Agricultura*, 68; *Población e industrias*, 68; *Comentarios generales*, 69.

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1869 71

Comercio, 71; Exportaciones, 71; Importaciones, 74; *Navegación y marina mercante*, 75; *Agricultura*, 77; *Comentarios generales*, 77.

Informe del cónsul Sr. Grattan sobre el método de cultivar cochinilla en las Islas Canarias (1870) 79

Reports 89

Informe del cónsul Grattan sobre la condición de las clases trabajadoras en las Islas Canarias (1872) 91

Los trabajadores agrícolas, 92; *Los artesanos*, 93; *Los obreros industriales*, 94; *El clima y cuestiones de salud*, 94; *Comentarios generales*, 95; I. El poder adquisitivo del dinero, 97; II. Asuntos relacionados con la salud, 97; III. Calidad del trabajo, 98.

Informe del cónsul Grattan sobre el comercio de las Islas Canarias durante los años 1870-71 99

Comercio, 99; *Navegación y marina mercante*, 103; *Agricultura*, 105; *Población e industrias*, 107; *Obras públicas*, 107; *Comentarios generales*, 108.

Informe del cónsul Grattan sobre la situación del comercio británico en las Islas Canarias en el pasado (1872) 111

[Introducción, 111; Referencia a 1764-70, 111; Referencia a 1813-17, 112; Referencia a 1818-25, 113; Referencia a 1826-29, 113; Referencia a 1831-37, 116; Referencia a 1838-47, 119; Resultados del comercio británico de 1838 a 1849, 120; Referencia a 1847-52, 123; Referencia a 1852, 125; Referencia a 1853-56, 126; Referencia a 1856, 128; Referencia a 1858, 129; Referencia a 1859-64, 129; Referencia a 1865-71, 131]; *Derechos de aduanas*, 138; *Derechos de puerto y navegación*, 138; [Resultados de la navegación británica en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife de 1856 a 1871, 138]; *Comentarios generales*, 141.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Informe del cónsul Grattan sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1872 149

Comercio, 149; Exportaciones, 149; Importaciones, 152; *Navegación y marina mercante*, 153; *Agricultura*, 154; *Obras públicas*, 155; *Comentarios generales*, 155.

Informe del cónsul Grattan sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1873 157

Comercio, 157; Exportaciones, 157; Importaciones, 158; *Navegación y marina mercante*, 160; *Agricultura*, 161; *Obras públicas*, 162; *LA PALMA*, 162; *LANZAROTE*, 164; *Comentarios generales*, 164.

Informe del cónsul Grattan sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1874 167

Comercio, 167, Exportaciones, 167; Importaciones, 169; *Navegación y marina mercante*, 171; *Agricultura*, 172; *Obras públicas*, 174; *LAS PALMAS*, 174; *Comercio*, 174; Exportaciones, 174; Importaciones, 175; *Navegación y marina mercante*, 175; *Agricultura*, 177; *Obras públicas*, 178; *Emigración*, 178; *Comentarios generales*, 178; *LA PALMA*, 179; *LANZAROTE*, 180; *Comentarios generales*, 181.

Informe del vicecónsul Wetherell sobre el comercio de la isla de Gran Canaria durante el año 1875 183

Navegación y marina mercante, 183; *Exportaciones*, 184; *Importaciones*, 185; *Agricultura*, 185; *Obras públicas*, 186; *Prensa pública*, 186; *Emigración*, 186; *Comentarios generales*, 187.

Informe del vicecónsul Topham sobre el comercio de la isla de Lanzarote durante el año 1875 189

Informe del cónsul en funciones Edwards sobre el comercio de la isla de Tenerife durante el año 1875 193

Agricultura, 194; *Comercio*, 194; *Navegación interinsular a vapor*, 195; *Obras públicas*, 195; *Emigración*, 195.

Informe del vicecónsul Wetherell sobre el comercio de la isla de Gran Canaria durante el año 1876 197

Navegación y marina mercante, 197; *Exportaciones*, 198; *Importaciones*, 199; *Agricultura*, 199; *Obras públicas*, 199; *Emigración*, 199.

Informe del vicecónsul Topham sobre el comercio de la isla de Lanzarote durante el año 1876 201

Informe del cónsul en funciones Edwards sobre el comercio de la isla de Tenerife durante el año 1876 205

[Navegación y marina mercante, 205]; *Agricultura*, 206; *Comercio*, 206; *Obras públicas*, 207; *Emigración*, 207.

Informe del cónsul Dundas sobre la miseria en las Islas Canarias (1878) 209

Informe del cónsul Dundas sobre la pesca en las Islas Canarias durante el año 1877 213

[Descripción de aspectos diversos sobre las pesquerías, 213]; *Comentarios*, 215.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

Informe del cónsul Dundas sobre el comercio de Tenerife durante el año 1878 .. 219
Navegación y marina mercante. 219: *Exportaciones e importaciones*. 220: *Agricultura*, 221; *Comentarios generales*, 222; Anexos, 223.

Informe del cónsul Dundas sobre el comercio de las Islas Canarias durante los años 1879-80 233
Navegación y marina mercante, 233; *Cabotaje y pesca*, 235; *Exportaciones*, 236; *Importaciones*, 241; *Agricultura*, 242; *Emigración*, 243; *Obras públicas*, 243; *Comentarios generales*, 244; *LAS PALMAS*, 246; *Exportaciones*, 247; *Importaciones*, 248; *Agricultura*, 249; *Industria*, 250; *Obras públicas*, 251; *Comentarios generales*, 252; Anexos, 253.

Informe del cónsul Dupuis sobre el comercio de Tenerife durante el año 1882 ... 259
Exportaciones, 259; *Importaciones*, 264; *Navegación y marina mercante*, 267; *Obras públicas e industrias*, 267; *Población*, 267.

Suplemento del informe del cónsul Dupuis sobre el comercio de Tenerife durante el año 1882 269
LAS PALMAS, 269; *LANZAROTE*, 272; *LA OROTAVA*, 274.

Informe del cónsul Dupuis sobre el comercio de Tenerife durante el año 1883 ... 275
[Situación general, 275; Navegación y marina mercante, 276]; *Importaciones y exportaciones*, 278; *Agricultura*, 290; *Obras públicas*, 291; *Industrias*, 292; *Comentarios generales*, 292; *LA OROTAVA*, 293.

Informe del cónsul Dupuis sobre el comercio de Las Palmas durante el año 1883 295
[Importaciones y exportaciones, 295]; *Agricultura*, 296; *Industrias*, 296; *Obras públicas*, 296; *Comentarios generales*, 297.

Informe del cónsul Dupuis sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1884 299
[Importaciones y exportaciones, 299]; *Agricultura*, 305; *Obras públicas*, 306; *Industrias*, 306; *Comentarios generales*, 306; *LANZAROTE*, 307.

Informe del cónsul Dupuis sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1884 (Gran Canaria) 309
[Importaciones y exportaciones, 309]; *Agricultura*, 310; *Obras públicas*, 310.

III. SERIES ANUALES

Annual Series of Trade Reports 315
Informe del cónsul Dupuis sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1885 317

[Exportaciones e importaciones, 317; Tráfico portuario, 321; Obras públicas, 323; Comentarios generales, 324]; *DISTRITO VICECONSULAR DE GRAN CANARIA*, 325;

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

DISTRITO VICECONSULAR DE LANZAROTE, 327; *DISTRITO VICECONSULAR DE LA OROTAVA*, 327.

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1886 329
[Tráfico marítimo, 329; Exportaciones e importaciones, 331; Obras públicas, 337; Tráfico marítimo británico, 337]; *DISTRITO VICECONSULAR DE GRAN CANARIA*, 339; *DISTRITO VICECONSULAR DE LANZAROTE*, 340; *DISTRITO VICECONSULAR DE LA OROTAVA*, 342.

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1888 343
[Tráfico marítimo, 343; Importaciones y exportaciones, 345; Obras públicas, 346; Cuadros, 347]; *DISTRITO VICECONSULAR DE LAS PALMAS*, 349; *DISTRITO VICECONSULAR DE LANZAROTE*, 350; *DISTRITO VICECONSULAR DE LA OROTAVA*, 350.

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1889 351
[Importaciones y exportaciones, 351; Agricultura, 351; Tráfico marítimo, 352; Cuadros, 352]; *VICECONSULADO DE LA OROTAVA*, 354; *VICECONSULADO DE LANZAROTE*, 354.

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1890 355

[Exportaciones, 355; Importaciones, 355; Industrias locales, 356; Obras públicas, 356; La población británica, 357; Comentarios generales, 357; Cuadros, 359].

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1891 363
Sumario, 363; *Navegación y marina mercante*, 363; *Comercio e intercambios*, 364; *Población e industria*, 365; *Obras públicas*, 365; *Comentarios generales*, 367; Cuadros, 370.

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1892 373
Sumario, 373; *Visión general de la situación comercial*, 373; *Comercio e intercambios*, 373; *Industria y empresas*, 374; *Obras públicas*, 374; *Comentarios generales*, 374; Anexos, 376.

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1893 385
Sumario, 385; *Resumen general del comercio*, 385; *Comercio e intercambios*, 385; *Industria y pesca*, 385; *Obras públicas*, 386; *El cólera*, 386.

Informe suplementario sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1893 389
[Importaciones y exportaciones, 389; Comentarios generales, 389; Cuadros, 390].

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias con especial referencia al año 1895 395
Escrito de remisión, 395; Sumario, 396; Cuadro de pesos y medidas, 397; Cuadro de equivalencias monetarias, 397; *PARTE I: General*, 397; *PARTE II: El comercio en Tenerife y en las otras islas*, 411; *Importaciones a Tenerife*, 414; *Exportaciones a Tenerife*,

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

422; *PARTE III: Tráfico marítimo*, 426; *PARTE IV: Informe del Vicecónsul Ferguson sobre el Comercio en Gran Canaria durante 1895*, 430; Anexos, 445.

Informe sobre el comercio de Las Palmas durante el año 1896 461
Sumario, 461; Escritos de remisión, 461; Cuadro de derechos de importación, 462; Cuadro de derechos de fielato, 463; Cuadro de cambios, 464; *Introducción*, 465; *Volumen comercial*, 465; *Importaciones*, 467; *Exportaciones*, 493; *Notas comerciales*, 500; *Pesos y medidas*, 500; *Nuevas industrias*, 502; *Inversiones donde emplear el capital*, 503; *Navegación y marina mercante*, 504; *Estadísticas demográficas*, 510; *Obras públicas*, 511; *Comunicaciones*, 512; *Pesos y medidas*, 512; *Moneda*, 513.

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante los años 1896-97 515
[Agricultura, 515; Importaciones y exportaciones, 515; Tráfico marítimo, 518].

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1898 521
Sumario, 521; *Introducción*, 521; *Importaciones*, 522; *Exportaciones*, 525; *LAS PALMAS*, 528; *Importaciones*, 529; *Exportaciones*, 530; *Tráfico marítimo*, 534.

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1899 537
Sumario, 537; *Introducción*, 537; *Importaciones*, 538; *Exportaciones*, 543; *Tráfico marítimo*, 545; Anexo, 548.

TOMO II

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1900 553
Sumario, 553; *Introducción*, 553; *Importaciones*, 556; *Exportaciones*, 561; *Tráfico marítimo*, 564; *Tranvía eléctrico*, 564; *La Palma*, 565; *Comentarios generales*, 565; Anexos, 567; *LAS PALMAS*, 572; *Importaciones*, 573; *Exportaciones*, 575; Anexos, 576.

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1901 579
Sumario, 579; *Introducción*, 579; *Importaciones*, 581; *Exportaciones*, 588; *Tráfico marítimo*, 591; Anexos, 593; *LAS PALMAS*, 600; Anexo, 602.

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1902 605
Sumario, 605; *Introducción*, 605; *Cambio*, 606; *Comercio hindú*, 607; *Importaciones*, 607; *Viajantes de comercio*, 609; *Exportaciones*, 609; *Agricultura y riego*, 610; *Tráfico marítimo*, 611; *Hoteles*, 612; *LAS PALMAS*, 613; Anexos, 615.

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1903 619
Sumario, 619; *Introducción*, 619; *Cambio*, 620; *Importaciones*, 620; *Exportaciones*, 621; *Tabaco*, 623; *Trabajos de hilo calado*, 624; *Tráfico marítimo*, 625; *Visitantes*, 625; Anexos, 626.

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1904 637
Sumario, 637; *Introducción*, 637; *Importaciones*, 639; *Exportaciones*, 640; *Tráfico*

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

marítimo, 644; Anexos, 645; *LAS PALMAS*, 656; *Exportaciones*, 656; *Importaciones*, 656; Anexos, 659.

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1905 669
Sumario, 669; *Introducción*, 669; *Importaciones*, 671; *Exportaciones*, 672; *Fletes y tráfico marítimo*, 674; *Emigración*, 675; Anexos, 676; *LAS PALMAS*, 681; Anexos, 683.

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1906 693
Sumario, 693; *Introducción*, 693; *Coste de la vida*, 694; *Impuestos de consumo*, 695; *Impuestos de aduanas*, 695; *Concesión para fábrica de gas*, 695; *Importaciones*, 696; *Exportaciones*, 697; *Tráfico marítimo*, 700; *Población*, 701; *Sanidad*, 701; Anexos, 701; *LAS PALMAS*, 710; *Tráfico marítimo*, 711; *Importaciones*, 712; *Exportaciones*, 713; *Visitantes*, 713; Anexos, 714.

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1907 721
Sumario, 721; *Introducción*, 721; *Rentas de puertos francos*, 722; *Cambio*, 723; *Fábrica de gas*, 723; *Importaciones y exportaciones*, 723; *Importaciones*, 724; *Exportaciones*, 726; *Tráfico marítimo*, 728; *Fletes*, 729; *Salud pública*, 729; *Mapa de las islas*, 729; *Popularidad de las islas como balnearios de salud*, 729; *Población*, 730; *Obras públicas*, 730; Anexos, 731; *LA OROTAVA*, 739; *LAS PALMAS Y PUERTO DE LA LUZ*, 740; Anexos, 742.

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1908 745
Sumario, 745; Cuadros de cambio, pesos y medidas y población, 745; *Introducción*, 746; *Rentas de puertos francos*, 747; *Cambio*, 747; *Telegrafía sin hilos*, 747; *Importaciones*, 748; *Exportaciones*, 750; *Tráfico marítimo*, 752; Anexos, 752; *LA PALMA*, 761; *LA OROTAVA*, 762; *LAS PALMAS Y PUERTO DE LA LUZ*, 763; Anexos, 765.

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1909 767
Sumario, 767; Cuadros de cambio, pesos y medidas y población, 767; *Introducción*, 768; *Cambio*, 769; *Telégrafo*, 769; *Telegrafía sin hilos*, 770; *Obras de abastecimiento de agua*, 770; *Rentas de puertos francos*, 770; *Importaciones*, 770; *Exportaciones*, 772; *Tráfico marítimo*, 773; *Visitantes*, 774; Cuadros, 774; *LA OROTAVA*, 783; *LA PALMA*, 784; *LAS PALMAS Y PUERTO DE LA LUZ*, 785; *Importaciones*, 785; *Exportaciones*, 786; *Telegrafía sin hilos*, 786; *Tranvía eléctrico*, 787; *Tráfico marítimo*, 787; Cuadros, 787

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1910 791
Sumario, 791; Cuadros de cambio, pesos y medidas y población, 791; *Introducción*, 792; *Cambio*, 792; *Visitantes*, 793; *Comercio del carbón*, 793; *Importaciones*, 794; *Exportaciones*, 795; *Tráfico marítimo*, 796; Cuadros, 797; *LA OROTAVA*, 808; *LA PALMA*, 808; *LAS PALMAS Y PUERTO DE LA LUZ*, 809; *Introducción*, 809; *Tráfico marítimo*, 810; *Importaciones*, 810; *Exportaciones*, 810; *Información general*, 811; Cuadros, 812.

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1911 817
Sumario, 817; Cuadros de cambio, pesos y medidas y población, 817; *Introducción*, 818; *Cambio*, 819; *Emigración*, 819; *Importaciones*, 820; *Exportaciones*, 822; *Tráfico*

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

marítimo, 823; *Telegrafía sin hilos*, 823; *Visitantes*, 823; Cuadros, 824; *LA OROTAVA*, 833; *LAS PALMAS Y PUERTO DE LA LUZ*, 835; *Introducción*, 835; *Importaciones*, 836; *Exportación de fruta*, 837; *Tráfico marítimo*, 837; *Suministro de agua*, 838; *Industria pesquera*, 838; *Telegrafía sin hilos*, 839; *Visitantes*, 839; Cuadros, 839; *LA PALMA*, 843.

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1912 845

Sumario, 845; Cuadros de cambio, pesos y medidas y población, 845; *Introducción*, 846; *Cambio*, 846; *Emigración*, 847; *Agua*, 847; *Importaciones*, 848; *Exportaciones*, 851; *Tráfico marítimo*, 852; *Visitantes*, 852; Cuadros, 853; *LA OROTAVA*, 863; Cuadros, 864; *LAS PALMAS Y PUERTO DE LA LUZ*, 865; *Introducción*, 865; *Importaciones*, 865; *Exportaciones*, 866; *Tráfico marítimo*, 867; Cuadros, 868; *LA PALMA*, 872.

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1913 875

Sumario, 875; Cuadros de cambio, pesos y medidas y población, 875; *Introducción*, 876; *Cambio*, 876; *Agua*, 877; *Carbón y operaciones de suministro*, 878; *Importaciones*, 879; *Exportaciones*, 881; *Tráfico marítimo*, 882; *Visitantes*, 882; *Cuadro climático*, 883; Cuadros, 884; *LA OROTAVA*, 894; *LAS PALMAS Y PUERTO DE LA LUZ*, 896; *Introducción*, 896; *Importaciones*, 896; *Exportaciones*, 897; *Tráfico marítimo*, 898; *General*, 898; *Visitantes*, 898; Cuadros, 898; *LA PALMA*, 902.

Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1914 905

Sumario, 905; Cuadros de cambio, pesos y medidas y población, 905; *Introducción*, 906; *Cambio*, 908; *Emigración*, 909; *Agua*, 909; *Obras públicas*, 909; *Carbón y operaciones de suministro*, 910; *Fletes*, 911; *Importaciones*, 912; *Exportaciones*, 912; *Tráfico marítimo*, 913; *Visitantes*, 914; Cuadros, 914; *LA OROTAVA*, 924; Cuadros, 925; *LAS PALMAS Y PUERTO DE LA LUZ*, 926; *Introducción*, 926; *Exportaciones*, 926; *Mano de obra*, 927; *Emigración*, 927; *Importaciones*, 927; *Tráfico marítimo*, 928; Cuadros, 928; *LA PALMA*, 932.

Miscellaneous Series of Trade Reports 935

Informe sobre las condiciones económicas, sociales y laborales de las Islas Canarias (1892) 937

Escritos de remisión, 937; Sumario, 938; *Introducción*, 940; Cuadro de monedas, pesos y medidas que se citan, 941; *PARTE I: La agricultura en las épocas anteriores a 1884-85 y sus efectos*, 942; *PARTE II: Situación actual de las Islas y los posibles efectos de las nuevas circunstancias en el futuro de la agricultura*, 954; *PARTE III: Algunas indicaciones sobre las posibilidades y el valor de la tierra en distintos lugares*, 960; *PARTE IV: Resultados y razones del flujo de enfermos y turistas esporádicos, con consejos para la construcción de chalés y otros*, 972; *PARTE V: Métodos agrícolas y maneras de transportar y almacenar el agua, con estadísticas sobre el riego*, 976; *PARTE VI: La pesca*, 980; *PARTE VII: Una sinopsis comparativa del progreso del comercio en las Islas Canarias*, 984; *PARTE VIII: Estadísticas sobre población, emigración y educación*, 988; *PARTE IX: Valoración gubernamental de la tierra y métodos de recaudación de impuestos (nacionales y municipales)*, 994; *El sistema tributario nacional*, 995; *Tributos varios*, 996; *El sistema tributario municipal*, 998; *El servicio militar*, 998; *PARTE X: El Gobierno local: sus recursos, gastos y responsabilidades*, 999; *PARTE XI: La ley y el crimen*, 1001; *PARTE XII: El fomento del ahorro y de la caridad pública y*

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003

privada, 1003; *La ayuda nacional o estatal*, 1003; *Las sociedades de beneficios mutuos*, 1003; *La caridad*, 1004; *PARTE XIII: La situación laboral*, 1006.

Informe sobre la agricultura en Las Palmas (1898) 1013

Sumario, 1013; [Introducción, 1013; Tipos de tierras de cultivo, 1014; Propiedad de la tierra, 1015; Precio, 1015; Arriendo, 1015; Distribución de las tierras cultivadas, 1015; Agua, 1017; Impuestos, 1017; Roturación de tierras, 1017; Abonos, 1018; Arado, 1019; Siembras, 1019; Riegos, 1019; Limpieza y escarda, 1020; Cosecha, 1020; Trilla, 1020; Azúcar, 1020; producción, 1021; maquinaria, 1021; Vinos, 1021; Plátanos, 1022; Tomates, 1023; Papas, 1024; Aperos, 1024; Los labradores canarios, 1024; Las enfermedades de las plantas, 1025; Estaciones, 1025; Vientos, 1025; Cactus, 1026; Estadísticas, 1026].

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias, 2003