

PUERTOS CANARIOS EN LAS RUTAS BRITÁNICAS DESDE 1884 A 1914. SU IMPORTANCIA EN EL “TURISMO DE SALUD” Y EXPORTACIÓN FRUTERA

Pedro Nolasco Leal Cruz

INTRODUCCIÓN

Las Islas Canarias fueron paso forzoso para todos los navíos ingleses que hacían la ruta del África occidental; conviene saber que las colonias británicas jalonaban la costa occidental africana, desde Gambia, Sierra Leona, Nigeria, etc. hasta Sudáfrica. Después de salir de los puertos ingleses, los buques a vapor británicos con los primeros puertos con los que se encontraban en su ruta eran con el puerto de Funchal en Madeira y con los canarios, principalmente el de la Luz de Las Palmas y el de Santa Cruz de Tenerife; dichos buques tenían que hacer escala para poder reabastecerse de carbón, por todo ello en la segunda mitad del siglo XIX se comienza a ampliar los muelles de dichos puertos para poder recibir a los nuevos buques a vapor, pues con la aparición de este se había reducido considerablemente el tiempo de travesía entre Canarias e Inglaterra, lo que hizo que se pudiera llevar fruta, principalmente plátanos, sin riesgo de deterioro durante el viaje. El turismo y la exportación de fruta van a estar unidos en lo que se refiere a transporte, pues el método a seguir era así: se cargaba fruta, principalmente plátanos, y en los mismos barcos se podían llevar y traer turistas.

Los turistas en su mayoría pertenecían al llamado “turismo de salud”. Ya desde los comienzos del siglo XIX médicos británicos arribaban a nuestras costas con el fin de bien curarse ellos mismos, bien prestar atención a muchos pacientes que intentaban sanar su enfermedad en el clima óptimo de Canarias.

Es nuestro objetivo principal analizar y estudiar con documentos en inglés y español la presencia y ayuda británica para la mejora de los puertos canarios desde 1884, con la llegada de Sir Alfred Jones, hasta 1914, comienzo de la Primera Guerra Mundial. Dicha ayuda a los puertos sirvió no solo para el reabastecimiento de carbón de buques, británicos principalmente, sino para la exportación de fruta al Reino Unido y para el transporte de turistas a Canarias.

Las fuentes que se han consultado han sido principalmente documentos de la época (1884-1914) encontrados en las Islas, informes del cónsul británico en Santa Cruz de Tenerife, Dupuis, y de los vicecónsules en Las Palmas, Santa Cruz de La Palma y Arrecife: Swanston, Fife y Topham respectivamente. Se ha tenido muy en cuenta la información de escritores de viajes a Canarias: Olivia Stone, Isaac y Frances Latimer (padre e hija), Mary Henrietta Kingsley, A. B. Ellis, M. Douglas, E. Hart, J. Whitford, Alfred Samler Brown, Margaret D’Este y F. Ducane.

VISIÓN DE CANARIAS POR LOS BRITÁNICOS

Para este estudio se han seguido las informaciones de los escritores de viajes y de los informes consulares. El pueblo inglés miraba al canario con un aire de superioridad.¹ En general, la visión de ambas fuentes es bastante desalentadora: unas islas empobrecidas y totalmente dependientes del comercio extranjero, sobre todo británico. Existía un elevado índice de mortalidad infantil. Así, Samler Brown (1892: 38) comenta: “Las estadísticas nos muestran que el mayor índice de mortalidad se produce antes de la edad de 10, seguida de 60 a 70 años y de 50 a 60”. La separación de clases era enorme; en el mismo informe de Samler Brown (1892:38) se nos dice: “La clase baja sustenta a la clase alta”.

Por otra parte, se hace notar el machismo de la clase baja. Este mismo informe comenta:

Las mujeres en su mayoría no trabajan y si lo hacen se les paga de media a una peseta al día. Entre las clases bajas la mujer es muy mal tratada. Que trabaje en el campo es natural pero que el esposo, el hermano o incluso el padre sea una especie de pequeño tirano que la trata como si el fuera un gallo en el gallinero es otra cosa; de cien veces, noventa y nueve sucede que si un esposo va a la ciudad con su esposa y su burro, él monta el burro² y ella lleva la carga a la cabeza.³ A veces la carga es pesada, y aunque el hombre lleva la carga cuando va sólo, nunca lo hace si le acompaña la esposa. De hecho, excepto en el periodo de noviazgo, la situación de la mujer no parece en lo más mínimo diferenciarse de la hindú.

Quizá debido a una excesiva presencia de la religión, el robo está a mi juicio desmesuradamente penalizado. El mismo informe nos dice: “El robo a una persona (en la calle) se desconoce, aunque cosas que se dejan olvidadas sí pueden ser objeto de hurto; la casa, sin embargo, es sagrada. Se debe principalmente por los severos castigos en caso de robo”.

A pesar de todo ello se ensalza al canario campesino. El informe consular de 1897, por ejemplo, comenta que en la leva para la guerra de Cuba se ha seleccionado para el servicio militar y su traslado a Cuba a la “raza” campesina canaria porque su constitución física es muy superior a la de los habitantes de las ciudades; o véase lo que nos dice el citado informe de Samler Brown: “La mayor parte de los jefes del gobierno en América son canarios. Los isleños canarios parecen haberse beneficiado de la sangre guanche que poseen; se les demanda mucho y se les considera los mejores colonizadores”.⁴ Esto está aseverado por Frances Latimer (2005: 145): “No obstante, los *muchachos* de las Islas Canarias son más agradables por su mezcla de sangre *isleña*”.

A pesar de todo lo negativo que las Islas podían presentar a un viajero inglés, se insta al mismo a visitarlas; así reza un informe de la época: “Entre otras cosas el británico podría sentir que en Canarias puede obtener casi todo lo que normalmente necesita cuando está en su casa. Podría disfrutar de las frutas nativas –las naranjas, los plátanos, las almendras, los higos, el vino y otros productos que se fabrican in situ; sin embargo, la mayoría de los productos manufacturados se traen de Inglaterra, de Alemania o de otros países”.

LOS BRITÁNICOS Y EL COMERCIO BRITÁNICO EN CANARIAS. DEPENDENCIA CANARIA
ECONÓMICA CUASI TOTAL DEL REINO UNIDO EN EL PERÍODO ESTUDIADO

Las exportaciones canarias a Inglaterra siempre han existido, incluso desde el fin de la conquista. Se empezó con el azúcar cuyo máximo exponente fue posiblemente Thomas Nichols, pasando por el vino en los siglos XVI, XVII y XVIII y la cochinilla en el XIX.⁵ A continuación se empiezan a plantar plátanos en la isla de Gran Canaria con miras a una exportación al Reino Unido.

La enorme presencia británica en esta época se puede ratificar por los movimientos en los puertos canarios. Si tomamos el año 1869, el total de vapores llegados a Canarias fue de 86, de los que 72 eran británicos y 12 franceses, solo 2 lo fueron de otras nacionalidades.

Si tomamos las informaciones del cónsul y vicecónsules británicos en Canarias, las importaciones del período estudiado procedían en su inmensa mayoría de Inglaterra. El comercio británico en las Islas llega a ser tan voluminoso como el de todos los otros países juntos, incluida España.

En Las Palmas, por ejemplo, en 1901 había ya 10 hoteles, ocho en el barrio de Triana y dos en la Vega de Santa Catalina promovidos por los ingleses. Se construyen los famosos hoteles de Santa Catalina en Las Palmas y Taoro en el Puerto de la Cruz con sus correspondientes iglesias británicas. Este último, fundado como “Grand Hotel”, se abre en 1887.

Una nueva fuente de empleo se creó debido a la gran cantidad de extranjeros que “invadió” las Islas con regularidad cada invierno, y su número aumentó de unos 300 ó 400 en 1885 a varios miles en 1891-1892. “Se podría esperar que la mayoría de ellos fuesen ingleses y con ellos se completa la cadena que hace a las Islas Canarias un puerto donde los barcos ingleses se abastecen de carbón, un jardín donde se cultivan verduras para las mesas inglesas y un terreno de recreo o un sanatorio construido y mantenido por ingleses”, reza un informe de la época.

Las relaciones entre el Reino Unido y Canarias se traducen en la presencia de población británica, ya en 1890 llega a ser de 189 en Gran Canaria y de 71 en Tenerife, un número bastante alto para la época.

S. Brown (1892:36) comenta: “Según parece Inglaterra mantiene el grueso del comercio, comparando 1869 con 1890, vemos que la proporción en lo referente a importaciones (a Canarias) es de 24 y medio por ciento y 50 por ciento respectivamente; por su parte Francia ha descendido de 18 por ciento a 12 por ciento, y Alemania ha subido de 1 y medio por ciento a 15 por ciento. Estas cifras, empero, de alguna manera podrían no ser exactas, pues una gran cantidad de mercancía alemana se trae en barcos ingleses”.

Asimismo la banca británica medra en Canarias. Entre los banqueros cabe mencionar a los Sres. Hamilton en Santa Cruz de Tenerife, a Peter Reid en el Puerto de la Cruz y a los Miller en Las Palmas de Gran Canaria. Isaac Latimer (1889:144) comenta: “El dinero inglés se cambia y se acepta en los hoteles ingleses, aunque también se acepta el español”.

El citado Samler Brown llega a decir en 1892: “Siendo la bandera británica la más vista en estas islas es por lo que las casas comerciales más ricas y más emprendedoras son a su vez las británicas”.

PRESENCIA Y AYUDA BRITÁNICA AL PUERTO DE LAS PALMAS

De los canarios fue este puerto el que tomó un sello más acusado de la presencia de la ingeniería británica en el archipiélago. Fueron Houghton Houghton, el presidente del Gabinete Literario de Las Palmas, así como el tándem Swanston-Miller, también de extracción británica pero que vivían en la ciudad desde hacía ya medio siglo, los que promovieron la iniciativa de la ampliación del puerto. En 1886 los trabajos del de Las Palmas avanzaron rápidamente. La ciudad, que no pasaba del entorno inmediato al barranco de Guinguada, comenzó a extenderse tanto desde esta parte como desde el puerto recién ampliado. En 1891 los vapores interinsulares ya pueden embarcar y desembarcar sus pasajeros en el mismo muelle. En 1892 el tráfico marítimo aumenta con una rapidez insólita: hacen escala 150 buques de vapor frente a los 80 que lo hicieron en 1891.

La ayuda al puerto se podría resumir así:

1. Aunque ya con anterioridad en Las Palmas existían pequeños depósitos de carbón, al ampliarse los puertos las navieras británicas, que hacían el trayecto del África occidental, Australia y Centro y Sudamérica, tuvieron gran interés en este puerto así como en el de Santa Cruz de Tenerife. Fue la naviera Elder Dempster la más interesada en los puertos canarios ya que en sus rutas pasaba muy cerca de ellos. Sir Alfred Jones, el socio más antiguo de esta línea, visitó el Puerto de Las Palmas en 1884. Ya desde hacía mucho tiempo estaba interesado en montar un depósito de carbón para reabastecer sus buques durante la travesía. Pues cuanto menos carbón cargaban de Inglaterra iban a tener mayor espacio para sus cargas comerciales; ese año creó la *Grand Canaria Coaling Company*. El éxito de esta compañía, más la de Santa Cruz de Tenerife construida poco después, hizo que Jones comprara dos minas de carbón en el sur de Gales. Incluso este tuvo que comprar más carbón de pañol en el mercado libre, ya que le resultaba rentable suministrar carbón a los buques de otras navieras en Las Palmas, en las susodichas rutas británicas. El número de barcos de vapor aumentó considerablemente. En 1885 irrumpe la Blandy Brothers, en 1889 la Wilson Sons, en 1904 la Cory Brothers, a todas ellas pronto se une la Miller y C^a, que puede considerarse como una compañía británica más. En 1896, la *Grand Canary Coaling Company* obtuvo la concesión de terrenos para la construcción de un varadero; le siguió la Blandy Brothers, que construyó el primer gran astillero de dicho puerto. Ya en la primera mitad del siglo XX las citadas compañías de Wilson, Cory y Miller construyeron sus propios varaderos. Si seguimos a Brown en los dos puertos principales se pasó de entrar 100 vapores en 1885 a 412 en 1890 y de 100 toneladas de carbón a 640. El abastecimiento no solo de carbón, sino de agua y víveres creó muchos puestos de trabajo. Jones consideró el llevar frutas a gran escala de Canarias a Inglaterra y traer turismo. El número de vapores aumentó cada año; según el informe del vicecónsul inglés Swanston en Las Palmas en 1912 entraron 4.947 vapores, de los que 2.592 son británicos. El informe Brown (1892: 38), comenta: “Pues la estaciones de carbón comenzaron a tener importancia en 1887”.

Con la construcción del puerto, la rivalidad entre Tenerife y Gran Canaria es cada vez mayor. El Puerto de La Luz concentra la navegación atlántica. La política de Fernando León y Castillo no se ve con simpatía en Tenerife.

2. Fue la compañía Swanston con sede en Londres la que en 1882 realizó el dique.

3. En tercer lugar su arquitecto principal, don Juan de León y Castillo,⁶ siguió los modelos del ingeniero británico Parker. Soluciones a las que sus colegas habían llegado después de

haber proyectado con éxito malecones en Karachi (Pakistán), en Folkestone, en Aberdeen y en el puerto de Hermitage en la isla anglonormanda de Jersey. Todas estas soluciones consistían en dar una pequeña inclinación a favor del oleaje a los bloques que conforman el rompeolas. Aunque no tenemos seguridad de que el señor Parker visitase Canarias, sí se conserva una apreciable correspondencia entre el ingeniero canario Juan de León y Castillo y este inglés.

4. El entorno del nuevo puerto se comenzó a britanizar con la construcción de casas comerciales para instalar allí sus almacenes y oficinas, como lo fueron la casa Blandy o la *Grand Canaria Coaling Company* en recompensa a la inestimable colaboración británica.

5. Asimismo fue iniciativa británica el fallido proyecto de un tranvía que enlazaría el Puerto de La Luz con el de Sardina en Gáldar.

Sin embargo, la ampliación del puerto y la instalación de las compañías de carbón tuvieron su lado negativo en el medio ambiente, lo cual es criticado por Margaret D'Este en 1908: "Sólo se puede acceder al lugar favorito para picnic, la Bahía del Confital, situado en los alrededores, yendo por los barrios más sucios del puerto y luego tomando un camino por un lugar yermo, lleno de latas y de montones de basura; y la orilla, entre la ciudad y el puerto, está convertida en una ruina total en lo referente a belleza, al habersele llenado de casas de baja calidad y al habersele utilizado como vertedero para todo tipo de basura".

PRESENCIA Y AYUDA BRITÁNICA EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

En 1885 comenzó la prolongación del muelle de Santa Cruz;⁷ la ayuda a este puerto es evidente con la construcción de la *Tenerife Coaling Company*.

La presencia británica en este puerto la tenemos asimismo en la instalación del cable submarino entre la Península y Canarias. Aquí participó nada menos que el ingeniero Gray, director de la *India Rubber Gutha-Perche and Telegraph Works Company Limited*.

Una compañía inglesa, *The Spanish National Submarine Telegraph Company* (la compañía nacional española de telegrafía submarina), instaló un cable submarino de Cádiz a Tenerife. La misma compañía instaló un cable de Tenerife a Senegal en diciembre de 1884, y en el año de 1892 instaló otro de Senegal a Pernambuco, que convertiría a las Islas en una estación de paso. Se instalaron cables de Tenerife a Gran Canaria y Lanzarote por el lado este y a La Palma por el oeste.

Líneas inglesas como la Shaw, Savill, Albion Company y la New Zealand Shipping Co. hacen escala en este puerto. El número de buques aumenta: en 1880 hacen escala 1.367 frente a los 1.558 de 1886.

Un promedio de suministro de 80 toneladas por hora habla bien de las medidas tomadas por la dirección del depósito de carbón de este puerto.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que a partir de 1850 se produce una progresiva reducción de la ventaja que este puerto llevaba con respecto al Puerto de La Luz y de Las Palmas. Dicha ventaja se ve aún más reducida en las décadas siguientes. La reducción se debió a dos causas: la mayor ayuda prestada al Puerto de Las Palmas por parte del Gobierno

bajo la égida de la familia León y Castillo, y por otro las dificultades de avance que presentaba el Puerto de Santa Cruz debido a la profundidad de la rada.

La ventaja llegó a anularse.

PRESENCIA BRITÁNICA EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA

Aunque hay mejoras en el puerto en 1884, sin embargo al ampliarse los dos puertos principales canarios, el de Santa Cruz de Tenerife y el de Las Palmas de Gran Canaria, y no este, los buques británicos que atracaron en la isla fueron muy pocos ese año, solo 12 en comparación con 311 en Santa Cruz de Tenerife y 551 en Las Palmas de Gran Canaria. Los astilleros que habían en dicho puerto no estuvieron inactivos en ese año; por ejemplo, se botaron una bricbarca de 500 toneladas, una goleta de 200 y otra de 50, todas construidas con pinos (*Pinus canariensis*) de los montes de la isla.

Frances Latimer, que escribe en 1888, nos dice que la isla mensualmente recibía la visita de un vapor de la *Forward Brothers* procedente de Londres. En 1890 había solo un hotel inglés en La Palma.

Para principios del siglo XX seguimos los informes anuales del vicecónsul británico en la isla: Fife Millar. La principal exportación de la isla a Inglaterra, si tomamos el año de 1900, eran plátanos (10.000 toneladas), almendras (184 t.) tomates (137 t.) y cochinilla (20 t.). Se exporta asimismo tabaco, seda y azúcar, pero no al Reino Unido. Las importaciones del mismo eran principalmente: carbón (240 toneladas), algodón (38 t.), café (30 t.), velas (26 t.), ferretería (17 t.) y galletas (2 t.). Las exportaciones de plátanos disminuyen considerablemente a partir de 1908 debido a la competencia de Jamaica. En ese año las obras del puerto avanzan con lentitud. Sin embargo, en los años siguientes, estas lo hacen de una manera considerable, aunque no hay constancia de ayuda británica. Con las mejoras del puerto, el número de barcos del Reino Unido que llegan a la isla aumenta: son 21, frente a 78 españoles, 20 alemanes, 9 franceses y 3 italianos. En 1913, empresas británicas (*Elder Fiffes Limited*) arriendan terrenos para el cultivo de fruta, sobre todo de plátano. Finalmente en 1914, aunque el número de vapores británicos y de otros países europeos disminuye debido al comienzo de la Primera Guerra Mundial, sin embargo aumenta el de españoles que llega a 378.

PRESENCIA BRITÁNICA EN EL PUERTO DE ARRECIFE

El puerto de Arrecife, que había tenido cierta importancia a mediados del siglo XIX con el *boom* de la cochinilla, decae a partir de la caída de esta. Según nos informa el vicecónsul Topham, residente en Arrecife, en 1883 sólo entraron 37 buques: 17 procedentes de España y 10 procedentes de Inglaterra y Francia respectivamente.

En 1886 no hace escala ningún barco inglés. La crisis continúa y tanto es así que en 1889 las importaciones de Inglaterra se hacen a través del Puerto de Las Palmas, transportándose dichas mercancías en barcos de vapor de allí a Arrecife.

PRESENCIA BRITÁNICA EN EL PUERTO DE LA CRUZ

Hay que tener en cuenta que, a pesar de que el Valle de La Orotava era el destino por antonomasia de los turistas británicos a Tenerife y asimismo el mayor productor de plátanos

(junto con otros puntos de la zona norte), nunca se pensó en la mejora de su puerto. El problema lo resume Olivia Stone (1887: 366): “El caso de la Orotava se puede resumir en pocas palabras: es bello. Por lo tanto si La Orotava fuera ser el único puerto de escala, los extranjeros se enterarían de que Tenerife no es el desierto que uno se imagina al vérselo por el lado este y le vendría dinero de otros países. La isla sería, pues, rica, próspera y feliz. Los orotavenses requieren y urgen que se les construya un puerto. Se quejan de que, debido a que el representante en las cortes es un grancanario (a pie de nota por la autora: “después de escribir esto, León y Castillo, el representante ha sido elegido Ministro de la gobernación, así que se supone que su influencia hará que todo venga a Gran Canaria. Es sorprendente que éste no extienda su patriotismo a todo el archipiélago”) por lo que el puerto que debía haber sido suyo ha sido concedido a Las Palmas. No hay razón por la que ambas islas no puedan tener un puerto. Ciertamente la isla de Tenerife debería tener un puerto donde los barcos puedan hacer escala en cualquier estación del año con seguridad, que el puerto esté en Santa Cruz o La Orotava es otra cosa. Se comenzó el puerto de La Orotava como se requería pero pronto se comprobó que el dinero fue tirado al mar o que nunca pasó de los bolsillos de los ingenieros... por supuesto un puerto en La Orotava sería un golpe de muerte para Santa Cruz... Lo que Santa Cruz teme por supuesto es perder su posición como capital del Archipiélago que Las Palmas codicia”. Con todo, a principios del siglo XX todavía tenía un promedio de entrada de 43 vapores al año, en su mayoría británicos. En 1912 entraron 115 vapores. Frances Latimer nos comenta (2005:361): “... (los barcos) pasan por el puerto de La Orotava para recoger a algunos pasajeros que de esta forma llegan a Santa Cruz por mar en tres horas y media y se evitan un viaje largo y penoso atravesando Tenerife”.

PRESENCIA BRITÁNICA EN LOS OTROS PUERTOS: PUERTO DE CABRAS (FUERTEVENTURA), SAN SEBASTIÁN (LA GOMERA) Y LA ESTACA (EL HIERRO)

Estos puertos, con la caída del comercio de la cochinilla, tienen únicamente importancia interinsular. Las importaciones llegan a los de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife y de estos se envían a aquellos.

IMPORTANCIA BRITÁNICA EN LA RED INTERINSULAR

En 1889 irrumpe la Compañía de Correos Vapores Interinsulares (“Spanish in name, but British in management” como reza en el folleto publicitario de la época); su objetivo era hacerse cargo del subvencionado transporte marítimo interinsular. Frances Latimer se hace eco de esta red interinsular; nos dice la citada escritora (2005:284):

Se habla constantemente de que una compañía de vapores comenzará a cubrir los trayectos entre las diferentes islas, lo cual supondría un viaje de pocas horas en vez de unos cuantos días, que es lo que suele durar cuando no hay viento. Entre los puntos más cercanos de Tenerife y La Palma hay sólo cincuenta millas y entre Tenerife y Gran Canaria cincuenta y cinco millas escasas, y sería muy beneficioso para los isleños y ventajoso para los visitantes. Pero si esta iniciativa se deja en manos de los españoles, no hace falta decir que tendremos que esperar mucho tiempo hasta que las gestiones se emprendan y concluyan, y los vapores existirán sólo en las charlas.

IMPORTANCIA DE LOS PUERTOS EN LA ENTRADA DEL TURISMO BRITÁNICO DE SALUD

No es nada novedoso afirmar que con la mejora de los dos puertos más importantes de Canarias, el Puerto de La Luz y el de Santa Cruz de Tenerife, se abre el turismo a Canarias. Este turismo era principalmente de salud. El paciente venía a Canarias para recuperarse de una enfermedad cuasi terminal.

Ya James Cook,⁸ a mediados del XVIII, manifestaba:

En general el aire y el clima son buenos, además de ser propio para una salubridad excelente y para curar este género de enfermedades. El español que me acompañaba me explicó el motivo; me dijo que siempre se puede elegir la temperatura adecuada y me manifestó su sorpresa de que los médicos ingleses nunca hayan pensado en mandar sus enfermos a Tenerife, en lugar de enviarlos a Lisboa.⁹

Ya desde los comienzos del siglo XIX, médicos británicos arribaban a nuestras costas con el fin de, bien curarse ellos mismos, bien prestar atención a muchos pacientes que intentaban sanar su enfermedad en el clima óptimo de Canarias. Quizá el facultativo más importante lo fuera el irlandés William Wilde,¹⁰ no solo por su descripción de Tenerife y por ser el primer galeno en venir a Canarias acompañado de un enfermo ya en fase cuasi-terminal, sino por ser el padre del famoso escritor británico Oscar Wilde.¹¹ A William le acompaña el adinerado Mr. Robert W. Meiklam. La travesía la hacen en el crucero de este, *The Crusader*. Es el primero en señalar que el Valle de La Orotava se podría convertir en un centro idóneo para una posible curación de enfermos cuasi-terminales británicos y de otras nacionalidades; sin embargo, reconoce que no tiene una infraestructura adecuada, lo que sí declara poseer Madeira. Debido a que ya ha tenido una estancia en Madeira, contrasta esta con Tenerife. Comenta: “En mi opinión, el clima de Tenerife no es en modo alguno inferior al de Madeira y estoy completamente seguro de que incluso es mucho más seco”. Continúa: “Creería que este clima es muy apropiado para las afecciones bronquiales de mucha expectoración, así como para casos de debilitamiento de la membrana mucosa de la garganta y de la boca, problema que es muy corriente entre nosotros, los británicos, desde hace muy pocos años”. El conocimiento de la obra de William Wilde en el Reino Unido fue un estímulo para que muchos otros médicos aconsejaran a sus pacientes el clima de Canarias para una posible y pronta recuperación de sus enfermedades bronquiales y pulmonares. Es decir, lo que parecía ser una utopía se convirtió en realidad.¹² Frances Latimer en 1888 llega a decir (2005: 367): “Los médicos, convencidos de la benignidad del clima, en invierno envían a las islas tanto a los delicados como a los robustos”.

En un principio el método a seguir era así. El médico enfermo venía a ver si podía lograr curar su padecimiento y si lo lograba aconsejaba a sus pacientes que hicieran lo mismo; incluso algunos facultativos no afectados de enfermedad venían para estudiar las posibilidades de encontrar el lugar idóneo para enviar a sus pacientes.

Los primeros en hacerlo fueron el doctor Mr. Jasper Creagh y el doctor Mr. Mordey Douglas. Estos dos facultativos, una vez recuperados de su enfermedad, ya no van a abandonar el suelo canario.

Conviene tener en cuenta que, a su vez, la medicina iba mejorando pues la biología, tanto en el campo celular como en el genético, avanzaba de una manera rápida.

Los que venían a Canarias eran principalmente pacientes de enfermedades respiratorias: tisis, bronquitis; o de riñón, reumatismo crónico, o enfermedades relacionadas con la vejez.

Todo ello va a hacer que se cree una infraestructura hotelera. Hay que tener en cuenta que el hotel llega a ser como un hospital. Ya William Wilde se quejaba de la penosa infraestructura hotelera en Tenerife.

Los hospitales, pues, ofrecían en un principio muy pocas garantías al extranjero. No tenían las prestaciones requeridas a las que estaba acostumbrado este tipo de enfermo adinerado, aparte del escaso dominio de la lengua inglesa en los hoteles y pensiones de las Islas.

Los informes consulares británicos se quejaban de que se enviaban totalmente solos a muchos inválidos, en estado muy avanzado de la enfermedad. Comentaban que estos se alojaban en hoteles baratos y hostales donde no podía esperarse que se les prestasen el cuidado y la atención que necesitaban. Es por esta causa por la que algunos británicos deciden apostar por Canarias y aportan dinero para la construcción de hoteles.

Se construyen hoteles en La Laguna, Santa Cruz, el Puerto de la Cruz, La Orotava y Güímar en Tenerife, así como en Santa Brígida y Las Palmas en Gran Canaria. El hotel se va a convertir en un hospital para estos enfermos cuasi terminales: contaba con buenas condiciones sanitarias, y con médicos ingleses que residían permanentemente en las Islas. Tanto es así que un hotel como el Agüere en La Laguna se construye como sanatorio. Obsérvese lo que comenta Frances Latimer (2005:364): “Para no quedarse atrás, La Laguna abrió en 1887 un buen sanatorio inglés -El Hotel Agüere- y su éxito ha superado todas las expectativas”.

Todo ello hace que visiten y residan en Canarias no solo importantes médicos sino ingenieros victorianos, como Robert Kaye Gray, director de la *India Rubber Gutta-Perche and Telegraph Works Company Limited* o arquitectos como Wood, Clarke o Mickethwait. Como consecuencia de esto se asientan familias británicas en Canarias como los Ackersley, Baillon, Barrer, Blandy, Fyffe, Hamilton, Leacock, Miller, Renshaw, Wolfson, Yeoward, etc. De muchas de ellas, como de los Renshaw, de los Hamilton, de los Miller o de los Wood quedan descendientes en Canarias.

Estos médicos ingleses iban a tener una influencia muy grande en la medicina canaria, y algunos galenos canarios, instruidos y aconsejados por aquellos, van a elevar su categoría profesional e incluso llegan a ser citados por revistas de medicina inglesas de la época como es el caso de los doctores D. Víctor y D. Jorge¹³ Pérez (padre e hijo respectivamente). Podríamos decir que son auténticos continuadores de la medicina victoriana en Canarias.

Doctores y editores de revistas médicas británicas residen en Canarias. Tal es el caso de Mr. Ernest Hart,¹⁴ médico y editor de la revista *British Medical Journal* (Revista médica británica¹⁵) así como Mr. Paget Thurstan, doctor y autor de la obra *The Canaries for Consumptives* (Canarias para tísicos) y Mr. Mordey Douglas, autor de *Gran Canaria as a Health Resort for Consumptives and Others* (Gran Canaria como destino sanitario para tísicos y otros). El primero reside y trabaja en el Hotel Agüere de La Laguna, el segundo en el Hotel Buenavista del Puerto de la Cruz, el tercero en el Hotel Santa Catalina de Las Palmas.

Estas revistas discutían muchas veces cuál era el clima más apropiado para el enfermo, el de Madeira o el de Canarias, y una vez elegido el de estas, cuál lo era, si el de la isla de

Tenerife o el de Gran Canaria. Mr. Ernest Hart se decantaba por aquella, mientras que Mr. Mordey Douglas lo hacía abiertamente por esta. Sobre la obra de este, *Gran Canaria as a Health Resort for Consumptives and Others* (Gran Canaria como destino sanitario para tísicos y otros) de 1887, podemos destacar lo siguiente. Se decanta abiertamente y sin tapujos, como ya se ha dicho, por Gran Canaria; para él, es el mejor lugar del mundo para la posible recuperación de una enfermedad. Para ello se basa en que la temperatura media es más cálida que la del Valle de La Orotava y que la de Funchal en Madeira, aparte de que las playas son mejores. Otro detalle es que el enfermo no tiene que hacer un largo viaje por la isla de Gran Canaria al residir en el Puerto de Las Palmas, lo que no pasa en el Valle de La Orotava en Tenerife, donde el paciente desembarca en el Puerto de Santa Cruz y luego tiene que viajar por pobres rutas hasta el Puerto de la Cruz.¹⁶ Las ventajas las resume así: (1) Mayor cantidad de sol. (2) En referencia al Atlántico, aire más seco. (3) En referencia a los vientos, aire más seco. (4) En referencia a la pluviosidad, aire más seco debido a una rapidez mayor en la evaporación, y evidentemente una cantidad (menor de pluviosidad). (5) Un clima más vigorizante o estimulante.¹⁷

Cuando llegaba el verano, para evitar el calor, los pacientes eran sacados de los lugares próximos al mar y llevados a un lugar más fresco del interior. De ahí se explica la construcción de hoteles como el de El Monte en Santa Brígida, el Hotel Aguerre en La Laguna y el Hotel Turnbull de La Orotava, entre otros. Obsérvese lo que dice Mordey Douglas para Gran Canaria: “Cuando vuelve el calor del verano los pacientes no tienen que regresar a Inglaterra y con ello dejar las soleadas y secas Canarias, sino que pueden retirarse a las montañas, a la exquisitamente bella vecindad de El Monte”.

Frances Latimer (2005:187) comenta: “Canarias tenía el clima adecuado para que pasaran una temporada aquellos que habían sufrido las rigurosidades del clima de la costa occidental de África”.

Asimismo pulularon en las Islas farmacias regentadas por británicos que expendían medicamentos no solo para los pacientes foráneos sino también isleños.¹⁸

Canarias en esta época fue visitada por el duque de Cork, por el alcalde de Liverpool y por el director del Museo Británico.

Para resumir, podemos decir que este turismo de salud fue el modelo para uno posterior, que ha dejado muchas divisas en Canarias como es sabido.

Termino con el eximio párrafo de Margaret D’Este que nos muestra la importancia de los puertos en este apartado:

El tema del día son los barcos y los camarotes, y todo el mundo tiene alguna historia que contar sobre los enormes problemas que la gente tiene para salir; pues no es ciertamente fácil dejar Tenerife cuando uno lo quiere; una vergonzosa irregularidad se produce en relación a las llegadas de los buques, y algunos amigos nuestros, que *estuvieron* esperando casi dos meses en Las Palmas por un barco que los debía llevar a Marsella, ya estaban comenzando a considerar a Canarias como los confines del mundo de los que ningún viajero retorna.

Además, los buques ingleses en esta época del año vienen tan llenos con los pasajeros que regresan a Inglaterra de Nueva Zelanda y de Ciudad del Cabo, que es casi una bendición si uno consigue un camarote para una fecha determinada.

Una ansiosa multitud se agolpa frente a los anuncios impresos de las compañías navieras debido a que éstos se ponen de uvas a peras en la oficina del portero del hotel; he aquí uno anunciando que el s.s.¹⁹ Paphlagonia, de 8000 toneladas, y con dirección a Southampton, tocará puerto en Santa Cruz el doce de abril. Se exponen asimismo las muchas ventajas de viajar con esta compañía: “Los agentes ruegan que todos los posibles viajeros den sus nombres lo antes posible; respuestas urgentes se darán por telegrama”.

Al pie del anuncio se añade una línea impresa poco llamativa: “Este buque no tiene espacio para pasajeros de primera y de segunda clase”.

En modo alguno podemos separar el turismo de salud con la comercialización del plátano canario en el Reino Unido.

IMPORTANCIA DE LOS PUERTOS EN LA EXPORTACIÓN FRUTERA

Las exportaciones de productos canarios al Reino Unido existen casi desde el fin de la conquista. Empezó con el azúcar²⁰ para continuar con el vino y la cochinilla. Al entrar en crisis, debido a la anilina, la situación había llegado a ser tan aguda que el precio en el mercado de Londres bajó de valor, de una libra esterlina pasó a dos chelines seis peniques por libra vendida.

En los años sesenta del siglo XIX va a suceder algo importante en la agricultura canaria: el comercio de la cochinilla cae, lo que condujo a una búsqueda de alternativas viables. En principio se creyó en el tabaco; sin embargo el cultivo de este, al menos como producto sustitutivo de exportación, produjo beneficios muy bajos, y amplios sectores de la población tuvieron que soportar muchas dificultades durante la década de 1870 y principios de la de 1880, lo que causó que las importaciones a Canarias procedentes de Inglaterra bajaran estrepitosamente; por ejemplo, de 215.781 libras esterlinas en 1869 a solo 163.398 libras en 1884. Durante el mismo período, el total de las exportaciones canarias (a todos los países) experimentó una reducción aún más drástica, pasando de una cifra tope de 845.390 libras esterlinas en 1869 a un promedio de apenas unas 300.000 libras por año durante la década de 1880.

Los buques británicos que hacían la travesía de Gran Bretaña a Sudáfrica y Australia necesitaban reabastecerse de carbón. Por todo ello, en la segunda mitad del siglo XIX, se comienzan a ampliar los muelles de dichos puertos para poder recibir los nuevos buques a vapor, pues con la aparición de estos se había reducido considerablemente el tiempo de travesía entre Canarias e Inglaterra, lo que hizo que se pudieran llevar fruta, principalmente plátanos, sin riesgo de deterioro alguno durante el viaje. Así que, con la construcción de vapores grandes, la compañía británica Elder Dempster se percató de que podría haber un amplio mercado de plátanos en Gran Bretaña. La travesía continuaba siendo de seis días con la posibilidad de una maduración de la fruta durante el trayecto, por lo que se requería que se cortasen los racimos con mayor antelación a lo que se venía haciendo, y se observó que estos llegaban perfectamente al puerto de Liverpool y que se podía incluso tener tiempo para su venta no solo en el puerto, sino en los distintos comercios de la ciudad. Al no ser muy

conocida la fruta en Inglaterra, los primeros envíos se vendieron de una manera rápida para evitar la maduración y al precio que el cliente quería. Este comercio de plátanos va a aumentar, sobre todo en Londres, hasta principios del siglo XX, pero luego decae por la competencia con plátanos traídos de América, principalmente de Jamaica, y sobre todo con la llegada de la Primera Guerra Mundial.

Sin embargo, los escritores de viajes británicos de finales del siglo XIX, aunque siguen alabando el plátano, aún no se atisba en ellos el poder describirlo como producto de exportación. Por ejemplo, A. B. Ellis, que publica su obra en 1885, aunque ve a Canarias como futura abastecedora de frutos tropicales para el mercado europeo por su escasa distancia del continente, no habla del plátano como producto de exportación, aunque lo alaba.

Cabe decir que por esta misma época, como se ha dicho, en Canarias se comienzan a ampliar los muelles para poder recibir los nuevos buques a vapor. Todo ello llegó a oídos de Sir Alfred Jones, el socio más antiguo de la línea Elder Dempster. Este pretendía construir en Canarias un depósito de carbón que permitiese el reabastecimiento del mismo, pues cuanto menos carbón tuviesen que cargar en los puertos de destino, tendrían más espacio para las cargas comerciales. Así que Sir Alfred Jones se apresuró a construir en Las Palmas la *Gran Canaria Coaling Company*. Años más tarde lo hace en Santa Cruz con la *Tenerife Coaling Company*. Con todo ello aumentó de una forma considerable el número de barcos de vapor que entraban en Canarias.

Al ser conocido el plátano en la ciudad de Liverpool, la demanda se amplió; todo ello persuadió a Alfred Jones a establecer una sucursal de Elder Dempster en Las Palmas en 1885. De esta manera el plátano, que había sido producto destinado al consumo local canario, vio una expansión sin límites. La exportación de plátanos aumentó de 10.000 racimos en 1884 a 45.000 racimos en 1885 y 50.000 racimos en 1886.

Todo ello hizo que el precio del terreno aumentara. Si leemos a Olivia M. Stone, esta nos dice:

Como consecuencia de esa iniciativa, la tierra ahora (1887) ha subido a 1000 libras el acre; las islas ingresan un millón de libras al año por fruta y la población es próspera y en términos comparativos todos están contentos porque disponen de dinero de sobra para hacer frente a sus gastos... Aquí puedo mencionar, aunque anticipándome un poco a mi visita a otra parte de la isla, que los Sres Elder and Co, también han firmado un contrato para el recibo mensual de 5.000 libras de plátanos, con un total de 60.000 libras al año, desde Garachico, una ciudad a unas 25 millas al oeste de La Orotava; y estos plátanos encuentran una rápida venta en todo el norte y en otras partes de Inglaterra. Son nuevos comercios para los tinerfeños que les ayudarían a recuperar parte de la riqueza perdida por el fracaso de la viña y de la cochinilla.

Al tiempo que el plátano llegaba a Liverpool a manos de Sir Alfred Jones, en Londres Edward Wathen Fyffe trabajaba como importador de té. Vino a Canarias en 1887 y decidió residir allí debido a que el clima sentaba bien a su esposa. La larga estancia de Fyffe en Canarias le permitió establecer contactos con algunos británicos que se dedicaban ya al comercio del plátano a Liverpool. Debido a su experiencia como importador de té en Londres decide emprender el comercio del plátano, ya no a Liverpool sino hacia Londres. Su primer envío se llevó a cabo en 1888. La mayor parte de la fruta enviada se vendía en Covent Garden. En 1892 el plátano era muy conocido en Londres, lo que hizo que la Elder Dempster

que tenía el mercado de la zona de Liverpool quisiera adentrarse en la capital británica; todo ello produjo competencia con Fyffe. En 1901 se llega a un acuerdo y se constituyó la empresa Elders and Fyffes Limited, conocida en Canarias como “Los Faifes”, que comercializó el plátano canario a Inglaterra y otros países hasta prácticamente su caída en el mercado inglés.

El viajero Isaac Latimer, que publica una obra de viajes dos años después del citado A. B. Ellis en 1887, ya hace referencia a exportaciones de plátanos a Inglaterra:

Aquí fue donde, al visitar una finca con el señor Carmona para ver unas coles extraordinarias, me encontré rodeado de plataneras y me enteré del comercio con Inglaterra... Las plataneras de la finca tenían un crecimiento y una calidad muy buenos; y de esta parte de la isla (Garachico) se obtienen muchos suministros de esa fruta, que se exporta con tanta amplitud a Liverpool... La platanera también es ampliamente cultivada y de buena calidad.

En 1892 se celebró en Gran Canaria, promovida por inversores británicos en colaboración con el Ayuntamiento de Las Palmas, una exposición de frutos, productos agrícolas e industriales así como plantas.

Asimismo Charles F. Barker, que llega a Canarias en 1885 y cuya obra se publica en 1917, también hace mención al comercio del plátano con Inglaterra: “Al regresar a la fonda me dijeron que había llegado un compatriota y me senté a cenar con un tal Mr. B., de las Islas Channel, que venía a hacerse cargo de una finca de plátanos”.

Los barcos fruteros llevaban turistas al Reino Unido. Véase el eximio párrafo de Margaret D’Este, que nos muestra este hecho:

El barco anclado se balanceaba ligeramente en la bahía y enseguida entramos a bordo; la noche era muy caliente y cuando me quedé dormida me imaginé que estaba en lo más profundo de la bodega, llena de cajas, del barco, donde el aire se ponía más caliente y más sofocante a cada momento que pasaba; entonces oí una voz que decía: *Va a ser malo para los plátanos*, por lo que se encendió un gran ventilador eléctrico; en ese momento me desperté y me encontré ya de viaje, con una brisa que entraba por la portilla del camarote, mientras que el barco tomaba rumbo a la vieja Inglaterra.

En febrero de 1917, ya casi al finalizar la Primera Guerra Mundial, con el bloqueo alemán al archipiélago se produjo una cuasi paralización de los puertos canarios, lo que estuvo a punto de dar al traste con la exportación platanera.

SEMBLANZA DE SIR ALFRED LEWIS JONES

Sir Alfred Jones, el socio más antiguo de la línea Elder Dempster, línea por antonomasia en la travesía de Canarias a Inglaterra y de Canarias a Sudáfrica, nació en Liverpool, la ciudad puerto por excelencia del Reino Unido. Era hijo de padres galeses. A la edad de quince años se enroló en un vapor de la compañía *African Steam Ship Company* (Compañía de barcos a vapor en la línea de África). Este viene a Canarias en 1884 para establecer un depósito de carbón. El primer negocio que abrió fue, en ese año, la Elder Dempster en Gran Canaria. Él la llamó *Grand Canary Coaling Co., Ltd, London and Grand Canary (Steam Coal Depot, Steamship, Telegraph and Forwarding Agents)*. Luego lo hace en Tenerife. Todo ello era para permitir el reabastecimiento de carbón durante la travesía de los buques de dicha línea por el

África occidental. Sir Alfred Jones, pues, pretendía construir en Canarias un depósito porque cuanto menos carbón sus buques tuviesen que cargar en los puertos de destino, más espacio quedaba para las cargas comerciales y de pasajeros. Así que Sir Alfred Jones, como se ha dicho, se apresuró a construir en Las Palmas la *Gran Canaria Coaling Company*. Años más tarde lo hace en Santa Cruz con la *Tenerife Coaling Company*. Con todo ello aumentó de una forma considerable el número de barcos de vapor que entraba en Canarias. En 1887 adoptó la política de ofrecer pasajes a precios muy bajos. Así, en ese año, un pasaje de ida y vuelta valía solo 15 libras, diez menos de lo que la compañía *Forward Brothers* venía pidiendo. A veces el paquete incluía visitas a dos o más islas.

Podemos decir que a este “Sir” no solo le debemos la mejora de los puertos canarios sino el comienzo de la llegada de turismo a Canarias y de la exportación de fruta, principalmente del plátano, al Reino Unido.

Véase el enorme potencial de este en Gran Canaria y Tenerife:

En Gran Canaria

A. Propiedades de la “Elder Dempster” y Compañía: 1. Hotel Metropole y Anexo y Casa de Brown. 2. Finca Alfredo. Terreno de aproximadamente 33 acres en el cual están situadas las villas Alfredo y Flores. 3. Finca Alcaravaneras. Terreno de aproximadamente 53 acres en el cual están situadas las villas Alcaravaneras, la casa noruega Belle Vue, la casa de campo suiza y la casa Vista Alegre. 4. La Finca Escaleritas. 5. El Estanque de Zarita. 6. Los almacenes Escorial. Malecón o embarcadero y muelle de Santa Catalina. 8. Establos en Santa Catalina. 9. Finca en Santa Catalina (5.762 metros cuadrados) con carpintería y cobertizo para botes. 10. Oficina en el muelle de Santa Catalina. 11. Terreno en la calle Viera y Clavijo en Las Palmas con almacén para madera. 12. Almacén Tras Palacio. 13. Almacenes en Las Palmas conocidos como de Elder y Fiffe. 14 Oficina en Las Palmas. 15. Hotel Victoria en El Monte.

B. Propiedades de la “Grand Canary Coaling Company”:

1. Oficina. 2. Almacén de carbón. 3. Oficinas y almacenes. 4. Terreno urbanizable (1.500 metros cuadrados). 5. Terreno urbanizable (5.856 metros cuadrados). 6. Astilleros. 7. Concesiones del Gobierno para gradas, con fecha de 15 julio de 1896 y 25 octubre de 1905. 8. Almacenes y patio para petróleo. 9. Terreno urbanizable cerca del castillo. 10. Terreno urbanizable (contiene 3.000 metros cuadrados). 11. Oficina en el muelle de Santa Catalina.

En Tenerife

A. La propiedad de “Elder Dempster and Company”:

1. Hotel Pino de Oro en Santa Cruz de Tenerife. 2. Tierra y oficinas en la calle Castillo del citado Santa Cruz.

B. Propiedades de la “Tenerife Coal Company”:

1. Almacenes de carbón en Santa Cruz. 2. Gradas. Santa Cruz. 3. Almacén de petróleo en Llano de los Molinos. 4. Estanques para agua. Calle San Martín y La Mesita. Santa Cruz.

BIBLIOGRAFÍA

- ALMEIDA AGUIAR, A.: *Británicos, deportes y burguesía en una ciudad atlántica (Las Palmas de Gran Canaria, 1888-1914)*, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2005.
- ARMESTO, F. et al.: *Canarias e Inglaterra a través de la historia*, Ediciones del Cabildo de Gran Canaria, 1995.
- BARKER, C. F.: *Dos años en las Islas Canarias*, traducción de J. A. Delgado Luis, La Laguna, Graficolor, 2000.
- BROWN, S.: Foreign Office 1892 Miscellaneous Series N° 246. Reports on Subjects of General and Commercial Interest, Hodges, Figgis, & Co, 104, Grafton Street, Dublin, 1982.
- CIONARESCU, A.: *La historia de Santa Cruz de Tenerife*, cuatro volúmenes, Santa Cruz de Tenerife, 1979.
- DAVIES, P. N.: *Sir Alfred Lewis Jones Shipping entrepreneur Par excellence*, London: Athlone Press, 1978.
- *Fyffes and the Banana: Musa Sapientem*, London: Athlone Press, 1990.
- D'ESTE, M.: *In the Canaries with a Camera*, London, Mathuen and CO, 1909.
- EDWARDS, C.: *Rides and studies in the Canary Islands*, London, 1988.
- DOUGLAS, M.: *Gran Canaria as a Health Resort for Consumptives and Others*, London, J. & A. Churchill, 1887.
- DUCANE, F.: *The Canary Islands*, London, A & C. Black Ltd, 1911.
- ELLIS, A. B.: *Western African Islands*, London, Chapman and Hall, 1885.
- GARCÍA PÉREZ, J. L.: *Viajeros ingleses en las Islas Canarias en el siglo XIX*, Santa Cruz de Tenerife, Caja General de Ahorros de Canarias, 1988.
- GONZÁLEZ LEMUS, N.: *Comunidad Británica y sociedad en Canarias*, Edén Ediciones.
- HART, E.: *A Winter Trip to the Fortunate Islands*, London, Smith Elder & Co., 1887.
- HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, S.: *El Puerto de La Luz en la obra de Juan de León y Castillo*, Escuela Universitaria Politécnica, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 1991.
- KINDERLEY, P.: *Cartas de la isla de Tenerife*, traducción de J. A. Delgado Luis, La Laguna, Graficolor.
- LANGSDORFF, G. H. Von: *Viajes a diferentes partes del mundo*, traducción de J. A. Delgado Luis, La Laguna, Graficolor, 1991.
- LATIMER, F.: *Los Ingleses en Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria, 2005.
- LATIMER, I.: *Notes of Travels in the islands of Teneriffe and Grand Canary*, Plymouth, 1887.
- MARTÍN, U.: *Tenerife y el expansionismo ultramarino europeo (1880-1919)*, Aula de Cultura de Tenerife, 1988.
- MARTÍN GALÁN, F.: *La formación de Las Palmas: ciudad y puerto*, Las Palmas de Gran Canaria, 1984.
- MURCIA NAVARRO, E.: *Santa Cruz de Tenerife, un puerto de escala en el Atlántico*, Santa Cruz de Tenerife, Estudio de geografía urbana, 1975.
- MORALES LEZCANO, V.: *Los ingleses en Canarias*, Madrid, Gobierno de Canarias, 1992.

QUINTANA NAVARRO, F.: *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz. 1883-1913*, Las Palmas de Gran Canaria, CIES, 1985.

— *Informes consulares británicos sobre Canarias (1856-1914)*, Las Palmas de Gran Canaria, 1992.

STONE, O.: *Tenerife and its six Satellites*, London, Marcus Ward & CO. Limited, 1887, 2 volúmenes.

WILDE, W.: *Narrative of a Voyage to Madeira, Tenerife, and along the Shores of the Mediterranean*, Dublin, William Curry, Jun. and Company, 1840 (2 vol.).

NOTAS

- ¹ Podiéramos decir que miraban al pueblo canario como los normandos los habían considerado a ellos en el siglo XI. Hay que señalar aquí que muchas veces se compara al canario con el irlandés en lo que a pobreza se refiere. Hay que decir que la situación irlandesa era aún peor que la canaria; en el siglo XIX murieron de hambre tres millones en la isla vecina, que pertenecía al Reino Unido.
- ² Aquí hay que matizar. Normalmente ha habido y hay muchos casos de machismo. En este caso la mujer, según sé por tradición oral, nunca montaba un animal, salvo si tenía una “albarda de mujeres”. Estaba muy mal visto que la mujer montara a horcajadas en un animal.
- ³ El llevar una carga sobre la cabeza era considerado femenino. Un hombre podría ser tachado de afeminado por sólo hacer esto.
- ⁴ Texto original inglés: “The Canary islanders seem to have benefited so much by the strain of Guanche blood they possess that they are much in request and are reputed to the best of all colonists”.
- ⁵ El primer envío de este producto se realizó en 1831 y consistió en solo ocho libras aumentando en diez años a 100.566 libras; en 1850 a 782.670 libras; en 1860, cuando se descubre la fucsina, a 2.500 libras, y en 1869 a 6.076.869; en la década siguiente comienza el descenso, en 1874 bajó a 5.088.745 libras. Las exportaciones al Reino Unido continúan bajando de una manera desorbitada. En los primeros años de la década siguiente, la tierra que se dedicaba al cultivo de la tunera se tuvo que abandonar y dedicarse a la plantación de fruta, principalmente de tomates y verduras, todo llevado a cabo por ingleses y con capital inglés, siendo su único destino el mercado inglés.
- ⁶ Este famoso ingeniero es citado por Frances Latimer en 1888 (2005: 204): “Nos dirigimos al jardín de Don Juan León y Castillo, ingeniero jefe de las Islas Canarias a cargo de las obras de los puertos de Las Palmas y Santa Cruz y de las carreteras que hemos estado recorriendo”.
- ⁷ BROWN (1892: 10): *Prolongation of Santa Cruz mole commenced.*
- ⁸ Ciertamente el explorador inglés más famoso. Descubridor de Nueva Zelanda y de muchos archipiélagos de la Polinesia. Siglo XVIII.
- ⁹ Por poner un ejemplo, el famoso escritor inglés Henry Fielding, autor de la conocida novela *Tom Jones*, aquejado de una enfermedad terminal murió en Lisboa en 1754. Fruto de su estancia es su *Journal of a Voyage to Lisbon (Revista de un viaje a Lisboa)*.
- ¹⁰ William R. Wilde nació en Kilkee (Irlanda) en 1815. Llegó a Tenerife en plena juventud en 1837. Describe su estancia y su apreciación de la isla en el capítulo IV de su obra *Narrative of a Voyage to Madeira, Tenerife and along the Shores of the Mediterranean* (Narración de un viaje a Madeira, Tenerife y por la costas del Mediterráneo).
- ¹¹ Oscar Wilde (1854-1900). Irlandés, de Dublín. Destaca como dramaturgo: *El abanico de Lady Windermere*, *La importancia de llamarse Ernesto*, etc.; como poeta: *Balada de la cárcel de Reading*; y como novelista: *El retrato de Dorian Gray*. Acusado de inmoralidad, murió en Francia.
- ¹² El clima de Canarias se compara con el de Madeira. Para algunos, como la escritora Frances Latimer, el de aquellas es mejor por la similitud entre la temperatura diurna y nocturna y por la falta de humedad, lo que la hace inmejorable para los enfermos del pulmón.
- ¹³ Estos médicos son citados por Frances Latimer, Jorge a veces le sirve de guía.
- ¹⁴ Este médico es autor de *A Winter Trip to the Fortunate Islands*. La escritora Frances Latimer lo conoce en 1888 en un viaje de Tenerife a Gran Canaria. Su esposa está comprometida con la erradicación del hambre en Irlanda.
- ¹⁵ Otro médico importante en la época fue Mr. James Clark, autor de *The Sanative Influence of Climate*, publicado en Londres en 1829.

- ¹⁶ Esto hizo que los británicos vieran con buenos ojos la construcción de un tranvía desde Santa Cruz a La Orotava. En principio solo se construyó la fase Santa Cruz a La Laguna y más tarde La Laguna a Tacoronte. Quizá la Primera Guerra Mundial hizo que el proyecto hasta La Orotava no se materializara. Margaret D'Este en su obra, *In the Canaries with a Camera*, describe este primer tranvía.
- ¹⁷ Véase la versión original: "(1) A much larger amount of sunshine. (2) As regards the Atlantic, a drier air. (3) As regards the winds, a drier air. (4) As regards rainfall, a drier air, because of greater rapidity of evaporation, to say nothing as to quantity. (5) A much more invigorating climate" (pág. 7).
- ¹⁸ Es curioso observar, en los periódicos de la época en Canarias e Inglaterra, que al mismo tiempo que se anuncian farmacias para la cura de estas enfermedades respiratorias, a su lado se hace publicidad de tipos de cigarros y cigarrillos. No se mentalizaba al paciente o no se veía relación alguna entre enfermedad y tabaco.
- ¹⁹ Las siglas s. s. son abreviaciones del inglés *steam ship* (barco de vapor).
- ²⁰ Francis Bacon (barón de Verulam, 1561-1626), famosísimo filósofo, librepensador y uno de los promotores y precursores de la ciencia moderna, llegó a decir, para mostrar la gran riqueza que la caña, con la consiguiente exportación del azúcar, supuso para Canarias, lo siguiente: "Ser el primero en una inversión da lugar a veces a una riqueza tal como lo fue el primer azúcar de Canarias. (Being first in an inversión doth sometimes cause a wonderful overgrowth of riches, as it was with the first sugar in the Canaries)". Hubo incluso subvenciones británicas a la caña canaria al final del XIX. Samler Brown nos dice en su informe de 1892 que la confección de azúcar había llegado a ser últimamente la industria más próspera en Gran Canaria. La mayoría del capital invertido era inglés. Brown continúa diciendo que se van a construir uno o dos ingenios en la isla de La Palma donde en el momento presente no existe ninguno. Esta isla fue en los siglos XVII y XVIII la que más azúcar producía.