



IMPERIALISMO BRITÁNICO Y LA INVENCION DEL TURISMO ISLEÑO. LOS TRANSPORTES COMO IMPULSOR

BRITISH IMPERIALISM AND THE INVENTION OF ISLAND TOURISM. TRANSPORT AS A DRIVER

Nicolás González Lemus^{*1}

Recibido: 12 de abril de 2018
Aceptado: 22 de junio de 2018

Cómo citar este artículo/Citation: Nicolás González Lemus (2018). Imperialismo británico y la invención del turismo isleño. Los transportes como impulsor. *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 65: 065-018. <http://anuariosatlanticos.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/10265>

Resumen: El presente trabajo tiene por finalidad acercarnos al estudio de las líneas navieras británicas en los puertos isleños desde la segunda mitad del siglo XIX y los primeros años del XX, es decir, en la Edad de Oro del turismo insular, un aspecto histórico escasamente tratado. Los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria fueron testigos de la llegada de los barcos de las principales líneas navieras europeas, especialmente británicas.

Palabras clave: navieras, puertos, tarifas, camarotes, cubierta, emigrantes, Teide.

Abstract: The purpose of this paper is to get closer to the study of the British shipping lines in the island ports since the second half of the 19th century and the first years of the 20th, that is, in the Golden Age of island tourism, a scarcely treated historical aspect. The ports of Santa Cruz of Tenerife and Las Palmas of Gran Canaria witnessed the arrival of the main European shipping lines' ships, especially British ones.

Keywords: shipping companies, ports, rates, cabins, deck, emigrants, Teide.

INTRODUCCIÓN

Una de las muestras principales de líneas de investigación a lo largo de la historia de Canarias ha sido el estudio de la presencia inglesa. Existe una abundante bibliografía². Sin embargo, el presente trabajo tiene por finalidad acercarnos al estudio de las líneas navieras británicas en los puertos isleños desde la segunda mitad del siglo XIX y los primeros años del XX, es decir, en la Edad de Oro del turismo insular, un aspecto histórico escasamente tratado. Desde la perspectiva histórica cabe señalar que por razones de naturaleza y comerciales en un principio fue Tenerife la isla más frecuentada, pues poseía el Teide, el icono que constituye la obligada referencia para entender la escala de la mayoría de las expediciones europeas, en este caso británicas, a los puertos de Tenerife. Las islas Canarias fueron visitadas por la mayoría de los navegantes y naturalistas por el Teide, que deja de ser mito geográfico, naturaleza extraña, para convertirse en fuente de conocimiento sobre la vulcanología en consonancia con el interés por las montañas despertado en la Ilustración y el Romanticismo. En el viaje expedicionario del siglo XVIII aparece entre los navegantes el deseo expreso de visitar las islas para la

* Doctor en Historia por la Universidad de La Laguna y actual profesor de Interpretación del Patrimonio Cultural. Escuela Universitaria de Turismo de Santa Cruz de Tenerife. Universidad de La Laguna, C/ Suecia 38300 La Orotava. Tenerife. España. Teléfono: +34 922 33 23 90; correo electrónico: musle@nicolasglemus.es.

1 Mis mayores agradecimientos a José Brier Bravo de Laguna, por facilitarme el acceso a consultar el interesantísimo material de transportes marítimos de su archivo particular.

2 Destacaría a MORALES LEZCANO (1986), MARTÍN HERNÁNDEZ (1988) y (2004), GUIMERÁ RAVINA (1989), QUINTANA NAVARRO (1992), GONZÁLEZ CRUZ (1995), GONZÁLEZ LEMUS (1995) y DAVIES (2012).



ascensión, y en muchos casos para su estudio. Muchos de los capitanes, mandos y naturalistas deciden fondear expresamente en nuestros puertos no solo por avituallamiento, sino para disfrutar del mayor reclamo de Tenerife, el Teide. El Teide también adquirió protagonismo en el siglo XIX, cuando el vapor sustituyó el barco de vela. Con el presente trabajo pretendemos analizar la importancia de la escala de barcos en los puertos isleños, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria, en el nacimiento del turismo.

El primer acercamiento de datos lo encontramos en los informes consulares británicos en Canarias procedentes de los National Archives (Public Record Office) desde mediados del siglo XIX hasta la Primera Guerra Mundial, publicados en el Reino Unido en 1989 y que el Centro de Investigación Económica y Social de la Caja Insular de Ahorros de Canarias valoró positivamente editarlo en español bajo la dirección de Francisco Quintana Navarro en 1992. Pero la existencia de esta fuente no impide aproximarnos al valioso conocimiento obtenido de las guías de las navieras en las publicaciones de Alfred Samler Brown desde 1888 hasta 1932³, encontradas en la British Library de Londres y recientemente en el fondo de documentación existente en el archivo particular de José Brier Bravo de Laguna, donde he podido encontrar el grueso de la fuente necesaria para tratar la última fase del movimiento naviero en el período de entreguerra. No obstante, me ocupó solo de las compañías navieras británicas que hicieron escala en los puertos isleños. Huelga decir que el número de navieras era mayor, pero que solo operaban con EE UU y el Mediterráneo y no visitaban las islas Canarias.

Antes de introducirnos en la temática, considero oportuno poner la tabla de las divisas entre siglos, antes de la Gran Guerra, de elaboración propia.

Cuadro I. Cambio de monedas extranjeras entre 1875-1910.

Moneda de Gran Bretaña.

Unidades monetarias

Inglés	Español
penny [p]	penique
shilling [s]	chelín (12 peniques)
pound [£]	libra (20 chelines/240 peniques)
guinea [g]	21 chelines
ounce	onza (3 libras, 4 chelines)

**Equivalencias monedas británicas y españolas:
*monedas de cobre***

Inglés	Español
1 penique	10 céntimos
2½ peniques	1 real de vellón o 8 cuartos (25 céntimos)

monedas de plata

6 peniques	2 fiscas (62½ céntimos)
1 chelín	1 tostón (1,25 pesetas 125 céntimos)
2 chelines	1 escudo (2 pesetas, 50 céntimos)

monedas de oro

1 libra	25 pesetas
---------	------------

³ Alfred Samler Brown vino a Canarias en 1888 y escribió *Madeira and the Canary Islands*, obra publicada ese mismo año en Londres por Sampson Low and Co. South. La guía conocerá catorce ediciones. La primera en 1889; la 2ª en 1890; 3ª en 1894; 4ª en 1896; 5ª en 1898; 6ª en 1901; 7ª en 1903; 8ª en 1905; 9ª en 1908; 10ª en 1910; 11ª en 1913; 12ª en 1922; 13ª en 1927; 14ª y última en 1932.

Otras equivalencias de monedas extranjeras.

1 franco francés	1 peseta
1 dólar USA	5 pesetas
1 peso	3,75 a 5 pesetas
1 marco alemán	1,30 pesetas

Comenta Harold Lee, viajero que visitó las islas de Gran Canaria y Tenerife en 1887, que las monedas de oro en circulación eran de cinco, diez, veinte, veinticinco, cuarenta y cincuenta pesetas, e igual equivalencia respectivamente eran las monedas de cuatro, ocho, dieciséis, treinta y dos y sesenta y cuatro chelines, además de una libra esterlina⁴. El viajero insinúa que no era necesario la obtención monedas españolas y portuguesas antes de salir de Gran Bretaña. Las monedas de oro inglesas eran aceptadas en cualquier lugar de las islas y muy poca gente rechazaba las monedas de plata. Los hombres de los botes que transportaban desde el barco al muelle y viceversa aceptaban con mucho gusto las de plata⁵.

LA APARICIÓN DEL VAPOR

La aparición de una nueva tecnología para la propulsión de los barcos -el vapor- se haya en la base del último gran esfuerzo para mejorar la navegación a vela. El antiguo sistema marítimo llegó a la máxima perfección durante las décadas del siglo XIX. A partir de 1830 las ventajas del vapor, entre ellas, el ahorro del tiempo, comenzaron a doblar las resistencias de los hombres de negocios y a convencerlos de que la travesía del Atlántico con barcos exclusivamente movidos por la energía de carbón era posible. Dos compañías rivales, la British and American Steam Navigation Company y la Great Western Steam-Ships Company se marcaron ese reto⁶. Son los años de la formación de una compañía que se ha convertido en toda una leyenda: la British and North American Royal Mail Steam Packet Company, mucho más conocida por el nombre de Cunard⁷.

La mejora del vapor aumentó el transporte entre las islas Canarias y Gran Bretaña, nación europea principal emisor de viajeros. Aumenta de esa manera el comercio de ultramar para el suministro de víveres y materias primas por el creciente consumo de productos alimenticios de las principales ciudades del Reino Unido favorecido por el establecimiento de la Ley de Puertos de 1852. Londres se había convertido en la gran metrópoli comercial del Imperio. A través de sus *wharf* en el río Támesis se realizaría la exportación de sus manufacturas, a la vez que se recibían las mercancías importadas desde los diferentes puntos del globo. Se inició un servicio regular de barcos de vapor a través del Atlántico que ofrecía al público una alternativa a los barcos de vela. Huelga decir que la emigración a las colonias favoreció el desarrollo del barco a vapor.

Sin embargo, estas actividades marítimas demandaban el establecimiento en los muelles de estaciones suministradoras del combustible, el carbón, una de las pocas materias primas de Gran Bretaña. Ese voraz apetito de combustible que mostraban los barcos de vapor marcó la necesidad de localizar puntos estratégicos entre las rutas existentes. Por tal razón, desde la temprana fecha de 1836, el muelle de Santa Cruz de Tenerife se vio favorecido al ser declarado Puerto de Interés y por su perfecta situación para realizar dichos servicios a los barcos procedentes de puertos europeos en sus rutas hacia África, América, Mares de Sur y Oriente. Se convirtió en uno de esos centros de aprovisionamiento de carbón y otras mercancías del Atlántico. Poco después se daría en Las Palmas de Gran Canaria⁸.

Con el inicio de la era del imperio a partir de 1875, se asiste a una globalización de la economía que penetró de forma progresiva en los rincones más remotos del mundo, desarrollándose un tejido cada vez más denso de comunicaciones y movimientos de productos y seres humanos⁹. La expansión tecnológica de Gran Bretaña dependía de materias primas, que por razones climáticas, o por azares de

4 LEE (1888), página de anuncios.

5 LEE (1888), página de anuncios.

6 SELLA y RODRIGO (2001), p. 19.

7 SELLA y RODRIGO (2001), p. 20.

8 PORTER (1994), p. 146.

9 HOBBSAWM (1989), p. 62.

la geología, se encontraban en lugares remotos. El mercado de productos coloniales como el azúcar, té, café, cacao y sus derivados aumentó desde entonces considerablemente. Gracias a la rapidez de los vapores y a las modernas técnicas de conservación y refrigeración comenzaron a afluir grandes cantidades de frutas tropicales y subtropicales¹⁰. Por otro lado, las colonias de rápida expansión, como Australia, Nueva Zelanda, Sudáfrica, entre otras, estaban siendo habitadas por población inglesa, lo que suponía un gran movimiento de colonos. Todos estos fenómenos demandaban una gran flota de buques de altura por parte de los imperios europeos, fundamentalmente el Imperio británico. En 1885 un tercio de la flota marítima mundial en el mundo estaba registradas en Inglaterra¹¹.

Dentro de este contexto del desarrollo de la navegación y del comercio ultramarino, las islas Canarias estaban llamadas a jugar un papel importante como base de aprovisionamiento de carbón. Su comercio en Santa Cruz de Tenerife estaba creciendo diariamente. La cantidad importada por la compañía Hamilton, su principal importador, había alcanzado la cifra de trece mil toneladas en 1882, muy superior a las cinco mil suministrada en la década pasada. Por esas mismas fechas, Blandy Brothers, instalados en Madeira desde 1807, habían establecido una estación de carbón en Las Palmas de Gran Canaria¹², y había llegado a alcanzar en el año 1885 una importación de 30.000 toneladas.

Consecuentemente, el número de líneas marítimas de vapores de ultramar aumentó considerablemente desde los primeros años de la década de los ochenta¹³. De las veintiuno líneas que tocaban los puertos de Santa Cruz y Las Palmas, diez eran de compañías británicas, cinco de francesas, cuatro de españolas, uno alemana y otra italiana. De todas ellas, eran las primeras, seguidas de las francesas, las que con mayor frecuencia transitaban los puertos de las mencionadas islas de Tenerife y Gran Canaria. Los vapores españoles y el alemán lo hacían una vez al mes -más tarde, al final de los ochenta, aunque posteriormente la trasatlántica doblaría la visita desde Cádiz-.

La arribada de vapores británicos a Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria va en progresivo aumento. Excluyendo los barcos de guerra de la marina británica y los dedicados al comercio de cabotaje y veleros, el número de navíos de ese país que arribaron en los dos principales muelles de Canarias, Santa Cruz y de La Luz, llegaron a triplicar y cuadruplicar, como fue el caso del de La Luz en 1888.

Cuadro II. Embarcaciones británicas arribadas en los muelles de Santa Cruz y Las Palmas desde los años 1872 y 1895

Año	número de embarcaciones arribadas Santa Cruz, Tenerife	La Luz, Las Palmas
1872	143 (100 vapores)	93
1873	144 (101 ")	
1874	162 (124 ")	63 (vapores)
1875		75
1876		80 (vapores)
1877	132	
1878	107 (vapores)	
1879	155	
1880	174	127 (vapores)
1881	102	
1882	190 (172 vapores)	148
1883	217	145 (127 vapores)
1884	212	133
1885	213	220 (vapores)
1886	246 (vapores)	369 (")
1887		551
1888	311	548
1889	349	

¹⁰ GONZÁLEZ LEMUS (1994), p. 12.

¹¹ MACAULAY (1984), p. 578.

¹² STONE (1887), vol. II. p. 103.

¹³ Véase MARTÍN HERNÁNDEZ (1988) y QUINTANA NAVARRO (1992).

1890	337
1891	331
1892	326
1893	302
1894	302
1895	395

Fuente: P.R.O. (Public Record Office). H.C.I. 4966 00971. Elaboración propia.

COMPAÑÍAS MARÍTIMAS EN EL SIGLO XIX

Pero si bien la luz y el cielo azul de Italia y el Mediterráneo estaban solo al alcance en la primera mitad del siglo, las mejoras de los medios de comunicación con la aparición del vapor, el desarrollo de la hospedería “moderna” y la publicación de determinadas guías y folletos facilitaron acceder con seguridad y comodidad al cielo azul de las islas del Atlántico, situadas más al sur, pertenecientes geográficamente a África, el continente que despertaba pasiones entre los europeos. Son los años en los que se desata una inusitada pasión en las mujeres victorianas, como en los hombres, por el viaje a las islas Canarias. Por consiguiente, desde mediados del siglo XIX hasta los albores del XX el número de viajeras que visitaron las islas aumentó considerablemente con respecto a décadas anteriores, con camarotes especialmente diseñados para el mundo femenino.

Así pues, el aumento de la demanda de pasajeros provocó la aparición de un importante número de compañías. Todas competían por ofrecer el mejor servicio, comodidad y velocidad. Ante la creciente demanda de viajeros, las compañías navieras que operaban en esos momentos aprovechan sus rutas comerciales para organizar *tours* hacia los diferentes puntos del globo, fundamentalmente, hacia el Mediterráneo, Las Antillas, el Atlántico y el Pacífico. De esa manera, el traslado de pasajeros suponía un beneficio económico doble en el aprovechamiento de la ruta. Por un lado, realizaban el comercio extensivo de mercancías a gran escala y, por otro lado, transportaban a los pasajeros a unos precios nada despreciables. Sin embargo, al contrario que en Madeira, donde operaban líneas navieras británicas con ruta directa de ida y vuelta desde Londres y Liverpool -Lamport & Holt, Booth & Co. y otras menores- con Canarias se limitaban a facilitar billetes aprovechando las rutas que tenían establecidas con sus colonias y puertos de ultramar. Solamente, entrado el siglo XX, la Yeoward Brothers' Line¹⁴ ofrecía línea directa cada miércoles entre Las Palmas de Gran Canaria y Liverpool. La venta de billetes era una pieza más del mosaico del negocio en el complejo comercio de ultramar de las líneas marítimas británicas.

A partir de la segunda mitad del siglo XIX los intereses británicos en la costa occidental de África estaban creciendo de una manera notable. Esto hace que se establezcan unas líneas navieras que cubrieran la ruta de forma regular. Las primeras que comunicaban Canarias con Inglaterra vía la costa occidental de África fueron la British and African Steam Navigation Co. (B.A.S.), y la African Steam Ship Co. (A.S.S.), fundada en 1852¹⁵. En 1863 trajo a Tenerife a Richard Francis Burton en su primer viaje a Fernando Poo para ocupar el consulado británico¹⁶. La A.S.S. se dedicaba a enlazar Gran Bretaña y la cuenca del Níger, para transportar a Europa aceite de palma y otros productos del interior de África occidental¹⁷. En la medida en que los buques de ambas líneas eran barcos mercantes, según Burton, sus salones eran cortos comparados con la proporción de los barcos. No tenían compartimentos para el equipaje de los viajeros, por lo que los bolsos, cajas y maletas eran depositados fuera de los camarotes y unos sofás para dormir cómodos, aunque rodeados de cestas de mercancías y barriles de aceite de palma llevados a bordo a Inglaterra¹⁸. Estamos ante el comienzo del imperialismo británico en África, que además transportaba cochinilla desde Gran Canaria y Tenerife¹⁹,

14 *The Canary Islands Review*, nº1. 9-III-1903, p. 13.

15 GONZÁLEZ LEMUS (1994), p. 10.

16 BURTON (1863), p. 13.

17 HEADRICK (1989), p. 61.

18 GONZÁLEZ LEMUS (1994), p. 11.

19 DAVIES (1973), p. 58.

y ante el origen de la Elder Dempster and Co., de Alexander Elder y John Dempster de Glasgow²⁰. Todo comenzó en 1856 cuando la junta directiva de la British and African Steam Navigation Co. aceptó a William y Hamilton Laird para que asumieran la administración. Más tarde estos agentes llegaron a formar la Laird Fletcher & Co., entonces Fletcher & Parr²¹. Uno de los artífices del desarrollo de la naviera fue MacGregor Laird, británico importante en el uso del vapor en la expansión colonial y de los más apuestos hombres por el impulso del imperialismo británico, que pronto insistió en la exploración del Níger²².

En la década de los sesenta del siglo XIX, African Steam-Ship Co. (A.S.S) tenía una flota de siete barcos (Armenian, Hope, Atenian, Candace, Ethiope, Gambia y Retriever) que salían desde Liverpool los días veintiuno de cada mes con dirección a Plymouth, donde llegaba el veinticuatro, para recoger el correo y más pasajeros, rumbo a la costa occidental de África, atracando en los puertos de Gore, Sierra Leona, Monrovia, Castillo de la Costa del Cabo, Acra. Lagos, Bonny, Old Kalabar, Camerún y Fernando Poo²³. Cuando los barcos de la A.S.S. realizaban estos viajes a la costa occidental africana aprovechaban las rutas para hacer escala en los puertos de Funchal en Madeira y Santa Cruz de Tenerife. Sus oficinas de información estaban H. J. Waring, Octagon en Plymouth, y en Laird, Fletcher & Co., 23 Castle Street, Liverpool, o 49 Lime Street, London.

Décadas después realizaban los viajes los sábados alternos de cada mes, haciendo escala en Funchal, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria. Llegaban a Funchal entre viernes y domingos, para luego, en veinticuatro horas, alcanzar Santa Cruz de Tenerife.

Paralelamente a estas dos compañías, otras dos realizaban la travesía desde Londres a Ciudad del Cabo (Sudáfrica), la Union S. S. C. y la Castle Line, tocando los mismos puertos de las islas atlánticas, aunque la primera solamente lo hacía a Funchal y la segunda, a Las Palmas de Gran Canaria. Sus buques eran más confortables y se dedicaban más al tránsito de pasajeros que de mercancías. Constata su superioridad la diferencia de precios que existía entre ambos tipos de vapores. Efectivamente, mientras la A.S.S. y B.A.S. cobraban quince libras por sus billetes de ida y vuelta –diez libras por el billete de ida solamente-, las Union Line y Castel Line cobraban veinticinco libras por ida y vuelta, y quince libras por el de ida solamente. La robustez con que estaban contruidos estos vapores oceánicos, combinando la solidez y velocidad, el lujo y confort para satisfacer al viajero más exigente, hacía que los pasajeros encontrasen la seguridad y satisfacción que hasta tiempos muy recientes eran desconocidos. Las navieras extranjeras designaban como representantes o agentes en las islas a residentes de su país con negocios, la inmensa mayoría de ellas elegían a la Casa Hamilton en Santa Cruz de Tenerife.

En esos años, la Forwood & Bros. incorpora la ruta de La Palma por el precio de £12 el billete de ida, y como representante en Santa Cruz de Tenerife a Henry Wolfson, y en Las Palmas de Gran Canaria a la empresa Blandy Bros.

Todos estos vapores realizaban la travesía hasta Santa Cruz entre cinco y ocho días, dependiendo de si salían de Liverpool o Londres y de la velocidad de los navíos. Por esta época estaba haciendo su aparición una de las compañías inglesas más lujosas, la White Star Line, cuyos representantes en Santa Cruz era la Casa Hamilton.

El viaje se podía abreviar tomando el pasaje desde Cádiz o Barcelona con escala una vez al mes en Las Palmas de Gran Canaria. Los precios desde los puertos españoles oscilaban entre ocho libras el billete de ida y doce libras el de ida y vuelta. Los vapores franceses salían desde Havre, St. Nazaire y Marsella. Desde Marsella a Santa Cruz se embarcaba en la naviera N. Paquet Cie. cada quince días con escala en Gibraltar. Los billetes costaban doscientos francos ida y doscientos veinte a Las Palmas, siendo el precio de los billetes de ida y vuelta trescientos sesenta francos -trescientos noventa y seis fr. a Las Palmas-. Los vapores de la N. Paquet Cie. también hacían escala en Lanzarote por el precio de

20 GONZÁLEZ LEMUS (1996), p. 144. [Para una completa información sobre la African Steam-Ship Co. y Elder Dempster, véase DAVIS (2012). *Elder Dempster precursores del comercio en África Occidental 1852-1972-1973-1989*, publicación coordinada por Miguel Suárez Bosa. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria].

21 HOLLETT (1995), p. 51.

22 HOLLETT (1995), p. 225.

23 A.F.H (Archivo Familiar Hamilton). Hojilla de la African Steam-Ship Company. Liverpool, 14, April, 1868.

doscientos cuarenta francos la ida, y cuatrocientos treinta y dos la ida y vuelta²⁴. Por último, estaban los vapores de la Yates and Porterfield de Nueva York, cuya tarifa era de 70 dólares²⁵.

En las décadas de los sesenta y setenta del siglo XIX, a pesar de la gran afluencia de vapores hacia las islas, el transporte de pasajeros aún era mucho mayor hacia Funchal que hacia las capitales de Canarias debido a tres razones. En primer lugar, a la existencia de una añeja colonia británica en Madeira, en su mayoría comerciantes e *invalids* ingleses que se dirigían a Funchal para su convalecencia. Así nos encontramos que las líneas Lamport & Holt, Booth & Co. y otras menores, tenían servicio directo solamente con Funchal, desde Londres la primera, y desde Liverpool, la segunda. En segundo lugar, a la escasez de alojamiento en las islas mayores del Archipiélago -Tenerife y Gran Canaria-. En tercer y último lugar, a los aparatosos problemas que ocasionaba la declaración de cuarentena. No obstante, aquellos que se acercaban a Tenerife desde la isla portuguesa para continuar con su convalecencia podían hacerlo semanalmente por el precio de tres libras. El viaje entre ambos archipiélagos tenía una duración de veinticuatro horas.

Las líneas que cubrían la ruta entre Inglaterra y las islas Canarias en la Edad de Oro del turismo lo hacían desde Londres, Liverpool, Plymouth y Southampton. Las compañías navieras que hacían escala en los puertos canarios durante el transcurso de sus rutas en ultramar desde mediados de la década de los años setenta del siglo XIX eran las siguientes:

Cuadro III. Compañías navieras en puertos canarios.

LÍNEAS	PROCEDENCIAS
Forwood Bros. & Co.	Londres
Donald Currie	Londres
Shaw, Savill, Albion, & Co.	Londres
Union Line	Southampton
Canute Line	Southampton
New Zealand Shipping Co.	Londres
Turnbull, Martin, & Co.	Londres
Elder, Dempster, & Co.	Liverpool
African Steamship Co.	Liverpool
British African Steam Navigation	Londres
Elderslie Line.	Londres
Mersep Steam-Ship Co., Ltd.	Londres
Lamport & Holt	Southampton
Clan Line S.S. Co.	Glasgow
Anglo-Australian S. N. Co.	Londres
Booth S.S. Co.	Liverpool

Fuente. Tesis doctoral (1996) y A. Samler Brown (1890).

African Steamship Co. (A.S.S.) y British African Steam Navigation (B.A.S.) eran las más destacadas por el número de naves, doce barcos la primera y veintidós la segunda. Esta última incluso tenía un barco bautizado *Teneriffe*, de dos mil doscientas toneladas. No obstante, el médico Briam Melland²⁶, que vino a Gran Canaria por primera vez en el invierno de 1889-1890 y permaneció en la isla siete años, recoge otras navieras que comunicaban Gran Bretaña con Canarias como eran Cape Mail, Milburn Line y Royal Mail Steam Packet Co.

Solamente dos firmas, la Shaw, Savill and Albion Co., encargada de los correos ingleses, y la New Zealand Shipping estas dos últimas de Londres, hacían cada cuatro jueves el trayecto mensual directo desde Plymouth a Santa Cruz de Tenerife, aprovechando sus servicios hacia Australia y Nueva Zelanda, respectivamente²⁷. Eran, tal vez, junto a la Canute Line y Castle Line, las líneas que tenían los vapores más lujosos, con unos billetes cuyos precios oscilaban entre catorce libras la ida y veinticinco libras ida y vuelta. Huelga decir que cada vez que hablamos de los precios de los billetes

24 BROWN (1890), p. 19.

25 BENJAMIN (1878), p. 267.

26 MELAND (1897), p. 14.

27 BROWN (1890), pp. 19-20.

nos estamos refiriendo a los de primera clase, en la medida en que eran los tipos de tickets utilizados por los viajeros de clases acomodadas; no tanto los de segunda, pero sí los de tercera, los utilizados por emigrantes y capas más bajas de la sociedad. Los billetes despachados por ambas compañías tenían una validez de seis meses. Sus agentes en Tenerife era la Casa Hamilton.

Las dos únicas líneas que hacían la ruta desde Liverpool con dirección a la costa occidental de África eran la A.S.S. y la B.A.S, como hemos visto con anterioridad, pero ahora representadas por Alexander Sinclair y Elder, Dempster and Co., respectivamente, y adquirieron tanto protagonismo que tuvieron una notable influencia en el traslado de viajeros a puertos isleños, además de estadía por avituallamiento. La B.A.S., propiedad de Alfred Jones, que tenía en su poder el hotel Metropol en Las Palmas de Gran Canaria, y Alexander Sinclair, representación en Londres de la Compañía de Hoteles y Sanatorium del Valle de La Orotava con sus cuatro hoteles en el Puerto de la Cruz. Sus precios eran de diez libras la ida y quince libras la ida y vuelta, tal vez los precios más baratos que se ofertaban. Sus tickets tenían validez por un año. Sin embargo, tenían fama de tener los vapores más lentos²⁸. Sus billetes proporcionaban la ventaja de cubrir Madeira, Tenerife y Gran Canaria y permanecer el tiempo que les apeteciera a los viajeros en cada una de ellas dentro de los límites de un año. Cada sábado llegaban sus vapores a Las Palmas. Los miércoles alternos salían desde Liverpool, haciendo escala en Madeira y Tenerife. La African Steamship Co. y la British and African Steam Navigation Co. eran también las únicas compañías marítimas que a partir de la segunda mitad de la década de los ochenta ofrecían la posibilidad de viajar solo a Gran Canaria, Tenerife y Madeira con billetes válidos para tres meses, de quince, dieciséis y diecisiete libras esterlinas, respectivamente. Sin embargo, la B.A.S. realizaba cruceros “turísticos” o traslado a los colonos británicos desde Sierra Leona a Gran Canaria, Tenerife y Madeira por quince, dieciséis y diecisiete libras; desde Bathurst trece, catorce y quince libras y desde Gore Idoce, trece y catorce libras. En Funchal los agentes eran Blandy Bros., en Santa Cruz de Tenerife Casa Hamilton y en Las Palmas de Gran Canaria, la Elder Dempster²⁹.

Si bien las visitas a los muelles de Santa Cruz de Tenerife y La Luz en Las Palmas de Gran Canaria estaban determinadas, fundamentalmente, para la carga y descarga de mercancías y suministro de carbón, a partir de la apertura del hotel La Palma, en la isla de La Palma, y la constitución de la Taoro Hotel Co., a finales de los ochenta, la Mersep Steam-Ship Co., Ltd, a través de sus agentes en la isla, la Forwood & Bros. Co., establece una ruta cada dos sábados desde Londres a Madeira, La Palma, el Puerto de la Cruz, Santa Cruz y La Luz, con una tarifa para Madeira, Santa Cruz y Las Palmas de diez libras la ida, y veinte libras la ida y vuelta. La tarifa para La Palma y el Puerto de la Cruz era de doce libras la ida, y dieciocho libras la ida y vuelta. El billete de ida y vuelta tenía validez hasta seis meses. El regreso a Londres lo hacía tomando la misma ruta³⁰.

Los vapores de la Castle Line y la Elderslie Line no anclaban en el muelle de Santa Cruz, sino en el de La Luz de Las Palmas. Los buques de la Castle Line lo hacían durante sus servicios que tenía cada seis semanas desde Londres a Mauritania y Madagascar, y cada dos miércoles desde Londres a Ciudad del Cabo y Natal. Sus gerentes eran los Donald Currie and Co. En la medida en que ambas hacían el mismo trayecto hacia el sur y este de África, a partir de 1888 la Castle Line se une a la Union Line - compañía que solamente tenía línea hasta Madeira- bajo el nombre de Union-Castle Mail Steamship Company Ltd., cuyos gerentes serían Donald Currie & Co³¹. Es entonces cuando comienza a ofrecer línea con Tenerife, cuyo agente en la isla era la Casa Hamilton. Desde ese momento, la Union-Castle Line realizará un viaje a la semana, tocando los puertos de Santa Cruz y Las Palmas. Era de las mejores compañías navieras que recalaban por nuestros puertos y tenía la fama de llevar a bordo de cada vapor un cirujano y un nutrido grupo de azafatas³².

La duración media de la travesía era siete días, dependiendo de si se salía de Londres o Liverpool, y seis días si se salía desde Southampton. La salida desde este sureño puerto la cubría la naviera Canute Road Line y, más tarde, la Union-Castle Line. Tenerife era alcanzada en cinco días desde Plymouth, aunque en realidad el viaje tardaba siete en la medida en que los barcos salían desde Londres al puerto sureño.

28 EDUARDES (1888), p. 361.

29 LEE (1888), página de anuncios.

30 GONZÁLEZ LEMUS (1996), p. 153.

31 NOTICIERO CANARIO. Viernes, 18 de septiembre, 1908.

32 LATIMER (1888), p. 329 y Anu. Com.

Sin embargo, el regreso no ocupaba el mismo tiempo debido a que los puertos de Canarias, los más frecuentados -Santa Cruz y Las Palmas- eran meramente de escala y no de destino. La incertidumbre en el viaje de regreso era uno de los grandes problemas con que se encontraban los viajeros, a pesar de que casi a diario había buques. Unas veces, porque se retrasaba, por lo que los visitantes permanecían más días en la isla a la espera de poder embarcar; otras, porque regresaba totalmente lleno, por lo que no recogía más pasajeros, a no ser que alguien se quedara aquí. Tales circunstancias se solían dar sobre todo en mayo, cuando se daba el éxodo de extranjeros que pretendían abandonar la isla para regresar a su casa³³. Para paliar en lo posible esta desventaja, las líneas Shaw, Savill & Albion y la New Zealand eran las únicas que comunicaban por adelantado los días que sus vapores llegaban y salían del puerto de Santa Cruz.

Desde luego había muchas más compañías británicas que operaban con los muelles de Santa Cruz y Las Palmas, como la escocesa Clan Line, Bullard, King and Co., la Rennie, Son and Co., etc., pero no ofrecían un servicio regular como las anteriores, lo que las hacía poco atractivas de cara a los exigentes viajeros. También habría que decir que entre los últimos años del siglo XIX y primeros de XX aumentarían las navieras británicas que operaban con los puertos de las islas, como la escocesa Aberdeen Line, la Geo. Thompson and Co. (los agentes de ambas era la Casa Hamilton), The Belgian Mail Steamers, «que aunque belga salía de Southampton y su agente en Santa Cruz era Elder, Dempster and Co., y, sobre todo, la Yeoward Bros».

Aunque no es tema que vayamos a tratar en el presente trabajo, sí es necesario, al menos insinuar de pasada, el aumento en los puertos isleños de la llegada de barcos de líneas navieras de otras naciones imperiales europeas como consecuencia de la expansión colonial y comercial sin precedentes por Asia, África, América y el Pacífico. Desde Francia comienzan a operar la Société Generale de Transportes Marítimes À Vapeur, con escala en los puertos de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, y la Fraissinet Cie., que solo hacía escala en Las Palmas. Desde Bélgica operaba la Cie. Belge. Maritime du Congo, y desde Italia, la Veloce Naviera Italiana; desde Noruega, la Otto Thoresen Line; desde Alemania, la Africanische Dampschiffs Act. Gesell (Woermann Line) y la Hamburg Süd-Amerikanisches Dampschiffs Act. Gesell, y, por supuesto, desde la península ibérica, la Compañía Transatlántica Española, la Sociedad de Navegación e Industria y Pinillos Izquierdo y Co.³⁴.

EL NUEVO COMFORT NAVIERO

En el último cuarto siglo XIX, la marina mercante inglesa, la más importante y potente del mundo, impulsó su dominio con una navegación más cómoda y con unos barcos dotados de mucho mayor confort. Es el momento de fijarnos en un ejemplo: la nave *Arawa*, de la Shaw, Savill & Albion Co., descrita por el periodista inglés Isaac Latimer, que viajó a Canarias con su hija en 1887³⁵.

El transatlántico *Arawa* era un vapor de cinco mil toneladas, como la inmensa mayoría en uso por entonces. En esta ocasión cargaba unas dos mil doscientas toneladas de diversas mercancías desde Gran Bretaña para Nueva Zelanda, principalmente artículos manufacturados. Estaba preparado para transportar veinticinco mil cabezas de ganado lanar, aunque la instalación de una inmensa nevera le permitía cargar diez mil más. Precisamente, en su viaje de regreso llevaría para Inglaterra treinta y cinco mil ovejas muertas. Estaba provisto de quinientas bombillas *Swan* para el suministro de luz eléctrica.

Tenía capacidad para transportar setecientos pasajeros, aunque en este viaje iban a bordo cuatrocientos. Pero, ¿cómo estaban distribuidos estos pasajeros a bordo del *Arawa*? Parece ser que en los nuevos y lujosos transatlánticos puestos en la escena marítima, las diferencias entre los pasajeros estaban muy marcadas, de acuerdo a la posición social de los que viajaban. En las partes más bajas del vapor *Arawa*, viajaban los de segunda y tercera, que, a su vez, parecen ser las partes más concurridas.

Los pasajeros de segunda clase tenían su comedor, su salón, algunas camas en la cubierta superior, sala de fumadores, biblioteca, despensa, baños (con agua fría y caliente), retretes y alojamiento con

33 ELLERBECK (1891), p. 9.

34 BROWN (1890), p. 19.

35 LATIMER (1887), pp. 2-7.

despacho si era solicitado. Había cuatro camarotes con cuatro literas en cada uno -continúa relatando Latimer-. Todos los camarotes tenían tuberías de vapor para calefacción. Podía albergar setenta pasajeros o, como mucho, ochenta. Tenía sus propios camareros, que servían las comidas a la una y seis de la tarde en el segundo salón. Sus ocupantes hablaban de lo comfortable que eran los camarotes y salas, y algunos solían reunirse con los que viajaban en primera.

Los camarotes de tercera se hallaban situados en la parte inferior y menos deseable del barco. No poseían lavabos privados, aunque a lo largo de la eslora del barco había retretes y lavabos provistos de agua fría, pero no de agua caliente. Había al final del corredor una cocina de vapor donde sus ocupantes podían cocinar. No había salón, sino comedores. No tenía servicios de camareros. Los vinos como otras bebidas alcohólicas suministrados por el barco a sus clientes que viajaban en primera y segunda estaban prohibidos a los pasajeros de tercera.

La mayoría de los viajeros que lo hacían en tercera eran los emigrantes, la única forma que tenían los pobres de viajar. Desde mediados del siglo XIX, la burguesía británica pensaba que el país estaba excesivamente poblado de pobres. Creía que cuanto mayor fuese el número de los que se dirigían al extranjero, mayores eran las posibilidades de mejorar su situación, y para los que se quedaban, hallarían más oportunidades de encontrar un trabajo al estar menos saturado. Esta forma de lucha contra la pobreza y el desempleo origina la mayor emigración transoceánica que jamás se haya dado en el mundo. Tan solo entre 1851 y 1880 unos cinco millones trescientos mil británicos abandonaron el Reino Unido³⁶. Esta emigración continuaría hacia los países de ultramar que se iban incorporando bajo la órbita del Imperio, como Nueva Zelanda, Australia, etc., subvencionándose parte del billete para favorecerla, como era el caso de los viajes a Nueva Zelanda.

Los hombres solteros y las mujeres que viajaban en tercera estaban rigurosamente separados a lo largo del barco. En el entrepuente de la proa, espléndidamente aireado y limpio, estaban las mujeres solteras y casadas, emigrantes en su inmensa mayoría, con sus niños. Había alrededor de unas cien mujeres y unos cuarenta niños en el *Arawa* durante el viaje de Isaac Latimer. Esta parte estaba bajo el cuidado de una enfermera, su auxiliar y un doctor. La otra parte del mismo corredor, la popa, estaba destinada a los pasajeros varones y emigrantes casados.

Había camarotes con cuatro y dos literas disponibles para las mujeres. También tenían sus propios baños y dos enfermeras del barco que las atendían.

Lejos, al final del segundo entrepuente, estaban los hombres solteros que viajaban en tercera. Era un gran objetivo -según Latimer- mantener a los solteros separados, de tal forma que entre sus camarotes y los de las mujeres estaban situados los camarotes de los casados, además de otros. Sus camarotes estaban abiertos, sin puertas, excepto seis de ellos. Eran para aquellos que lo solicitaban, por el cual tenían que pagar dos libras y cuatro libras, de acuerdo a su situación³⁷. Viajaban aquí alrededor de treinta pasajeros. También tenían sus baños, cocina donde cocinar, etc. Desde aquí se bajaba al primer entrepuente, donde dormían los emigrantes solteros, cuyos camarotes también carecían de puertas.

Hasta mediados del siglo XIX la enfermedad y la muerte viajaban en esta parte inferior de los barcos. Sin embargo, la situación se aliviaría con las mejoras sanitarias introducidas en los grandes vapores. En el *Arawa* se instaló un hospital con seis camas, totalmente aisladas, para las enfermedades infecciosas. Había otro hospital en el segundo entrepuente de popa para el tratamiento del resto de las enfermedades. Desde la habitación de los médicos se divisaba esta parte del buque. A los capitanes de la línea se les decía que evitaran la comunicación de los pasajeros que viajaban en tercera y con los de primera para evitar la difusión de enfermedades infecciosas o contagiosas. Si este contacto había ocurrido, hecho que raramente sucedía, se le tenía que comunicar al oficial de Salud o Cuarentena. La declaración de cuarentena entre los pasajeros en *steerage* (viajeros en tercera clase) era normal; sin embargo, era un desastre financiero y de prestigio para la compañía naviera³⁸.

En primera el confort, el lujo y la fastuosidad centelleaban por todas partes. Había un lujoso salón de madera embellecido de ricos colores con dos largas mesas y sillas giratorias, además de seis mesas pequeñas a cada lado donde se podía cenar y jugar. Al final del salón había un órgano para la música sacra y a un lado, una librería bien amueblada. Encima del comedor estaba el *hall* social con un piano

36 HOBSBAWM (1989), p. 191

37 LATIMER (1887), p. 8.

38 GREGORY (1990), p. 188.

al final y un hermoso espejo. Era aquí donde se reunían, después de las comidas, para hacer su vida social. Después de la cena, el entretenimiento consistía en un concierto que acababa en baile. A lo largo de los paseos de cubierta la gente podía tumbarse o caminar. Sobre ella se encontraban varias habitaciones para fumadores.

Sus camarotes eran espaciosos y de varios tamaños. Estaban provistos de dos portillas de cristal, que podían abrirse, y con claraboyas encima, excelentemente ventiladas y con calefacción individual. Sus lavabos eran lujosos. Por los mayores se pagaba un suplemento de tres libras sobre el billete de veinticinco libras.

Además de estos baños privados, en los corredores de primera también había lavabos, con agua caliente y fría, y servicios, todo perfectamente conseguido, limpio y confortable.

La separación según criterios sexuales era también establecida entre los que viajaban en primera. Por ejemplo, las habitaciones de fumadores y las barras del bar eran los enclaves de los caballeros, mientras que las bibliotecas eran las de las damas. Por eso, los camarotes de las mujeres estaban contiguos a la librería, separados de los varones. Su decoración también era diferente, trabajo hecho por la compañía diseñadora Denny & Co. de Londres³⁹.

Los laterales y techos de los camarotes de las damas estaban revestidos con paneles de madera y cubiertos alrededor con pinturas de flores salvajes, pájaros y nidos sobre madera satinada. Una línea de tonos tejos bordeaba el conjunto.

La calidad de la comida también se correspondía con el esmerado servicio que ofrecía la compañía a los que viajaban en primera. Temprano, a las seis de la mañana, era servido café o té. El desayuno era servido a las ocho y treinta. El caliente consistía en una variedad de platos de gachas de avenas, arenques fritos, pollo picante, bistec con champiñones, huevos revueltos sobre tostadas, chuletas de ternera con salsa de tomate, chuletas de cordero a la parrilla, estofado irlandés y patatas fritas. El desayuno frío consistía en cordero, *beef*, carne, jamón York, té, café o cacao. Tanto el almuerzo servido a la una del mediodía como en la cena de las seis de la tarde consistía de entrada en una sopa a la reina; a continuación, ropa vieja, salmón con salsa holandesa, mollejas mechadas con trufas, cabeza de ternera a la *financière*, ganso asado con salsa de manzana, *beef* y *Yorkshire pudding*, pollo hervido con macarrones, pata de cordero con salsa de alcaparra, jamón York con lengua, y faisán con salsa de vino de Oporto. Entre los vegetales que acompañaban a los platos se encontraban las coles de Bruselas, coliflores, puré de patata y papas al natural hervidas. De postre estaban los diferentes tipos de pudín, *soufflet*, pastel de nueces y tarta de ruibarbo. Entre almuerzo y cena se servía el té de las cuatro. Al finalizar la noche se servía una taza de té o café.

Por último, abajo del todo se encontraban las turbinas de vapor, donde cuadrillas de negros, sudorosos a consecuencia de apalear carbón día y noche, fogoneros cubiertos de polvo y enloquecidos por sus largas horas expuestos a las inaguantables llamas, nunca veían la luz del día⁴⁰.

LA APARICIÓN DE LOS CRUCEROS. SIGLO XX

La sustitución del carbón por los derivados del petróleo y la implantación del motor de combustión interna protagonizarán el mundo de la navegación desde principios del siglo XX hasta de década de 1940. La adopción de los derivados del petróleo como combustible fue rápidamente usado por las navieras acabada la Gran Guerra. Más de una cuarta parte de la flota mundial utilizaba el combustible líquido. En España solo lo hacía el 8,4%, pero en los años treinta un porcentaje significativo de la flota española había cambiado el carbón por el petróleo, aunque lejos aún de la media que registraba el conjunto de la flota mundial a finales de la década de 1930⁴¹. Los progresos se van produciendo a un ritmo mucho más lento que en el resto del mundo: en el contexto internacional la industria naval española ocupaba la décima posición⁴². No obstante, cabe destacar que ya en 1927, cuando José Calvo Sotelo era ministro de Hacienda, se decidió formar el monopolio de abastecimiento de petróleo CAMPSA (Compañía Arrendataria de Monopolio de Petróleo, Sociedad Anónima).

39 LATIMER (1888), p. 5.

40 GREGORY (1990), p. 10.

41 SELLA y RODRIGO (2001), p. 92.

42 SELLA y RODRIGO (2001), p. 92.

Esos avances hicieron posible la sustitución de las antiguas calderas del carbón por las nuevas con combustible líquido, lo que aportaba nuevas ventajas. Los derivados del petróleo ocupaban menos espacios en las bodegas y menos hombres en las máquinas y aumentaban la autonomía de los barcos, abaratando así los costes, tanto en mar como en los puertos⁴³, lo que facilitó que comenzara una nueva forma de viaje: el crucero tras el fin de la Gran Guerra. Algunas de las líneas navieras británicas, como de otras naciones europeos, remontan el comercio trasatlántico y proceden a la organización turística por mar a través de cruceros por el Mediterráneo y Atlántico. Los puertos van a realizar una llamada, al presenciar la llegada de una gran cantidad de barcos, a muchos de los pintorescos isleños a recibir ingleses, alemanes, suecos y belgas, entre otros, en coches de tracción mecánica. Ya no se trata de pasajeros *invalids*, con destinos a las colonias, de emigrantes, sino de pasajeros de recreo. Ya no son barcos mercantes, sino barcos con piscinas, cubiertas de recreo y espacios para practicar deportes. Se trata de nuevos trasatlánticos. Los puertos de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife se integrarán en los circuitos atlánticos organizados por las navieras europeas.

Elder Dempster Lines

Comenzamos con la Elder Dempster Lines. Al mismo tiempo que Alfred Jones, jefe de la Elder Dempster, realizó un contrato en Gran Canaria con Sammy Vines, Roger Aekerly, Henry Stockley, Cecil Barker, Henry Wolfson y John Leacock, representantes de Fyffes Co., para la formación de la empresa Elders and Fyffes Ltd. con el propósito de llevar el negocio de plátanos a Jamaica y las Islas Canarias⁴⁴, pues la compañía poseía en los años treinta un buen número de barcos con los que realizaban el servicio de correo, que solo iban de ida, donde visitaban Las Palmas de Gran Canaria, y otras naves para pasajeros de ida y vuelta con los que realizaban los cruceros turísticos. Su oficina central estaba en la Colonial House, situada en la calle Water nº 20 de Liverpool. Tenía oficinas centrales también en Londres y Manchester⁴⁵, además de representación en otras ciudades de Gran Bretaña, de las que destacaría las establecidas en la Travellers' Limited Colonial House de Plymouth, y en Southampton, representada por la Unión Castle Mail Steamship Co. Ltd. Sus agentes en Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria era la propia Elder Dempster Ltd. Huelga decir que tenía representación en muchos países (Francia, Bélgica, Portugal, Italia, Alemania, Holanda, Noruega, Suecia, Canadá y Estado Unidos). Contaba con quince naves de motor y doce de vapor. Todas las naves de la Elder Dempster Lines habían sido diseñadas por la West African Trade. Cubrían las rutas todos los meses del año⁴⁶.

Yeoward Line

Por su parte, la otra gran compañía de Liverpool, ligada al negocio frutero como la Elder Dempster, la Yeoward Line, fue la primera de las líneas marítimas que se dedicó al turismo. Richard Joseph Yeoward, que había venido a Gran Canaria para la explotación del plátano, comenzó sus actividades en las islas como naviero de transportes de mercancías a Liverpool y Londres, y hacia 1902 estableció sus propias oficinas en el muelle de Santa Catalina en Las Palmas y en el de Santa Cruz en Tenerife. Pero pronto decidió invertir en el valle de La Orotava, concretamente en 1918, cuando Luis Francisco Carlos E. Artus, apoderado de Richard Joseph Yeoward en Tenerife, compró la casa de la familia Sotomayor y González de Chaves (antiguo hotel Marina) situada en el muelle del Puerto de la Cruz, donde instaló su principal oficina⁴⁷. En Gran Bretaña sus oficinas centrales estaban en 24 James Street, Liverpool, y 60 Haymarket, en Londres. En las Palmas de Gran Canaria la llevaba la propia Richard J.

43 SELLA y RODRIGO (2001), p. 50.

44 GONZÁLEZ LEMUS (2016). [La Elders and Fyffes Ltd. no duró muchos años. Elder Dempster, antes de unirse, había firmado un contrato con el poderoso Francisco Bethancourt para recibir su fruta a un tanto por racimo, sin tomar en cuenta el peso, y cuando los directores de Fyffes se enteraron de su competencia desleal, en lugar de llevarlo al juzgado, se separaron por entender que era desfavorable para sus intereses].

45 Archivo Particular José Brier (en adelante A.P.J.B.). Folleto publicitario. Carpeta nº 7.

46 A.P.J.B. Folleto publicitario. Carpeta nº 7.

47 GONZÁLEZ LEMUS (2016), p. 220.

Yeoward Co., y en Tenerife tenía una en Santa Cruz y otra en el Puerto de la Cruz. En Madeira su representante era Blandy Brothers & Co. Ltd.⁴⁸.

Cabe destacar que la Yeoward Line incluía en los cruceros organizados un paquete de excursiones al interior de las islas en coches de motor desde el puerto de desembarco. En Las Palmas incluía una excursión para visitar el mercado y la catedral. Después continuaba a Telde, entonces el segundo pueblo de la isla; a continuación se dirigía a La Atalaya. Dejando el lugar, los coches continuaban para alcanzar San Mateo con el propósito de contemplar los hermosos árboles de nuez, castaños, pinos entre otra vegetación. El coche descendía por la carretera a Santa Brígida para dirigirse a El Monte, el centro turístico de la burguesía de Las Palmas, donde almorzaban. A continuación regresan a Las Palmas para merendar con té. El precio por la excursión de cuatro o cinco personas era de 25 chelines por cabeza con el almuerzo y el té incluidos.

La visita a Tenerife tenía otras connotaciones, pues se trataba de tres excursiones; una salía desde Santa Cruz al valle de La Orotava; otra, desde La Laguna al monte de Las Mercedes; y la otra, desde el Puerto de la Cruz al oeste de la isla vía San Juan de la Rambla. Todas eran en coches de tracción mecánica.

La excursión desde Santa Cruz al valle de La Orotava se dirigía hacia La Laguna, el centro turístico de la burguesía de Santa Cruz. Aquí se visitaba la catedral, para después continuar al valle de La Orotava a través de Tacoronte, desde donde se obtenía una espléndida vista del Teide. En el valle visitan el Jardín Botánico y un empaquetado de plátanos. Se almorzaba en La Orotava y de regreso a Santa Cruz se ofrecía un té. La excursión salía también a 25 chelines.

La otra excursión opcional desde La Laguna era al monte de Las Mercedes. Se llevaba a los excursionistas a la Cruz de Azur, desde donde se obtenía una espléndida panorámica del Teide, y se seguía a Tegueste, para ver las plantaciones de tomates de Tejina y valle Guerra. Se continuaba a Tacoronte y después de una visita al pueblo se cogía la principal carretera a La Laguna y se bajaba a Santa Cruz, donde visitaban la catedral y una fábrica de tabacos. El precio era aproximadamente de 20 chelines.

La otra salida se realizaba desde el Puerto de la Cruz con dirección a San Juan de la Rambla y hacia Icod, desde donde se obtenía una espléndida vista del Teide, para muchos viajeros la mejor, y en el pueblo ver el milenario drago. Los coches retornaban al Puerto de la Cruz, donde se almorzaba para continuar al Jardín Botánico y visitar la villa de La Orotava⁴⁹.

La White Star Line

La White Star Line, la más lujosa de las navieras de entreguerra⁵⁰, poseía dos barcos gemelos, el *Homeric* y el *Britannic*, con los que realizaba sus cruceros turísticos. Precisamente era la propietaria de la Royal Mail Steamship Titanic, cuyo buque *Titanic* se hundió en la madrugada del 15 de abril de 1912. El *Homeric* y el *Britannic* eran los dos barcos de motores más grandes de Gran Bretaña, cada uno de veintisiete mil toneladas. Los salones de las damas y caballeros, sala de fumadores, comedores y los camarotes eran de mucho lujo. Contaba con una piscina interior y otra en el exterior con solárium. Los cruceros turísticos, solo para pasajeros de primera clase y segunda, los realizaban en verano a Marruecos, Gibraltar, Madeira y a las islas Canarias. Solían tardar catorce días y los cruceristas se hospedaban una noche en Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria, Lisboa y en Madeita. En Tánger, el otro punto de visita, solo permanecían dieciseis horas, y en Gibraltar, solo siete horas. En el viaje en otoño a Tánger el barco permanecía solo siete horas.

Los cruceros turísticos en el *Homeric* desde Southampton con destino a Madeira, Tenerife, Gran Canaria, Casablanca, regreso a Southampton, entre los meses de diciembre a abril que duraban catorce días, valía veinticinco libras, y los que duraban diecinueve días, costaban treinta y cinco libras. El barco era de superlujo. Tenía una suite espaciosa y lujosa con dos camas y un hall, y los camarotes individuales eran también espaciosos, los pasillos no podían ser más bellos. En el salón *Parisien* para

48 A.P.J.B. Folleto publicitario. Carpeta nº 18.

49 A.P.J.B. Yeoward Line. Libro. Carpeta, nº 18.

50 A.P.J.B. White Star Line. 1933. Folleto publicitario. Carpeta nº 21.

el té o juegos, incluso para bailes por la noche, las ventanas estaban decoradas con cortinas en estilo francés con vistas al mar. La sala de fumadores era del más puro estilo de Luis XVI. El gimnasio era espléndido, con una gran cantidad de aparatos.

La White Star Line también organizaba excursiones al interior de las islas, por supuesto, en coches de motor. En Tenerife se visitaba La Laguna, continuaba a Tacoronte, Puerto de la Cruz, donde se almorzaba, y después de una visita al Jardín Botánico, se regresaba a Santa Cruz. Costaba una libra con seis chelines. En Gran Canaria la excursión se realizaba desde Las Palmas a Telde, La Atalaya, Santa Brígida, donde se almorzaba, y se regresaba vía Tafira. El coste era de una libra con dos chelines. En Casablanca y en Gibraltar también se organizaban excursiones al interior.

El periódico Hoy, en su edición del día 23 de noviembre de 1933, destaca el lujoso barco *Homeric* atracado en Tenerife y recomienda a aquellos que quieran hacer un viaje de placer turístico de lujo lo realicen en el *Homeric*⁵¹.

La Royal Mail Lines

La otra compañía de la que nos ocupamos es la Royal Mail Lines Ltd., la principal naviera británica con servicio al Caribe y la costa este de Sudamérica. Tenía ruta desde el Reino Unido hacia Brasil, Uruguay, Argentina, las islas Bermudas, Jamaica y Panamá, pero también organizaba *tours* turísticos al Mediterráneo, Noruega y otras capitales de países nórdicos, España, Portugal, además de los archipiélagos de Madeira y las islas Canarias. Su central la tenía en Londres y filiales en Manchester, Birmingham, Glasgow, Cardiff, Liverpool y Southampton. Contaba con una flota de cuarenta y uno barcos, de los que el *Alcantara* y el *Atlantis* eran sus buques insignias. Los cruceros turísticos partían desde Southampton. El *Arcantara*, de veintidós mil ciento ochenta y una toneladas, de dos hélices, realizaba cruceros en invierno. Su coste estaba en proporción con su duración. Un crucero de veintiuno días en 1934 desde Southampton a Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife, Sierra Leona (Freetown), Gambia (Bathorst), Madeira y Lisboa, y regreso a Southampton, costaba treinta y ocho guineas, al cambio unas novecientas noventa y siete de las antiguas pesetas, alrededor de cuarenta libras esterlinas. El *Atlantis*, quince mil ciento treinta y cinco toneladas, de tres hélices, realizaba cruceros en verano y otoño de catorce días desde Southampton a Las Azores (San Miguel), Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife y regreso Southampton. El *tour* costaba alrededor de veinticuatro guineas, unas seiscientas treinta de las antiguas pesetas. Los pasajeros de ambos cruceros permanecían en los lugares de visitas unas nueve horas (caso de Tenerife) a unas quince horas, aproximadamente, en otros pueblos, salvo en Las Palmas de Gran Canaria, donde se hacía noche en un hotel⁵², incluido el alojamiento en el precio del paquete. Cuando el crucero se realizaba al Mediterráneo, solo hacía escala en Las Palmas de Gran Canaria por nueve horas y no hacía escala en Santa Cruz de Tenerife. Cuando había una estancia de una noche en un hotel de Las Palmas, un coche de tracción mecánica realizaba una excursión a Telde, La Atalaya, San Mateo y Santa Brígida, donde se almorzaba. El coste era de una libra y tres chelines.

Eran también necesario pagos extras por las sillas en cubierta, el traslado desde la nave hasta tierra en lancha, el consumo de alcohol durante el viaje, la consulta médica, pero no se cobraba por el tratamiento de los animales de compañía. Los perritos pequeños podían viajar, con permiso especial, en los camarotes de sus dueños, pero los perros grandes y otros animales, como los pájaros, por ejemplo, eran acomodados en el sitio especial reservado para ellos

Termino señalando que los restaurantes, comedores, camarotes y cabinas eran de lujo. Huelga decir que en estos buques turísticos no viajaban pasajeros de tercera, pues la mayoría de los cruceristas era de clase acomodada. El *Alcantara* tenía un “Jardín de Invierno”, gimnasio y una serie de juegos en cubierta donde podían participar ambos sexos, como el tenis, golf, *quoit*, *shuffleboards*, además de deportes alegres como carreras con patatas, carreras con huevos y cucharas o andando en la berlinga.

51 Hoy, jueves, 23-XI-1933.

52 A.P.J.B. Royak Mail Lines. 1934. Folleto publicitario. Carpeta nº 20.

Union-Castle Mail Steamship

Terminamos con la naviera Union-Castle Mail Steamship Company Ltd, con larga historia en los puertos isleños de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria. Realizaba viajes regulares a las costas oeste y este de África y servicio de correo a Sudáfrica. Su oficina central estaba en la calle Fenchurch nº 3, en Londres, y una agencia en West End, calle Pall Mall, nº 25, también en la capital. Otras oficinas se encontraban en Birmingham, Leeds, Manchester y Southampton, a donde el tren Unión-Castle Express salía desde Waterloo para trasladar a los pasajeros que embarcaban en el puerto sureño. En 1934 la naviera contaba con una flota de treinta y seis barcos, todos de doble hélices.

El lujoso *Carnarvon Castle*, de veinte mil sesenta y tres Toneladas, representaba un barco de motor modelo de su flota, construido por Harland & Wolf Ltd. de Belfast. Podía trasladar a mil quinientos pasajeros. Las habitaciones públicas de primera clase eran especiales. Las entradas y las escaleras desde la cubierta de paseo hacia el comedor estaban revestidas de sicómoro natural con ricas cornisas de blanco. El mismo comedor y la sala estaban decorados al estilo del Renacimiento inglés. La escalera principal al salón era de estilo Luis XVI. Contaba con salón para bebidas y otro para fumadores. Además de los cómodos dormitorios, tenía suites con unos amplios cuartos de baño, y su comedor estaba decorado con madera de caoba, también estilo Luis XVI, con finos paneles, cortinas de seda verde en las ventanas y muebles de tapicería también verdes.

Las cabinas de segunda clase estaban diseñadas para dos o cuatro pasajeros, con literas de esmalte blanco y sofá, colchones de muelle, armarios y cómodas. El comedor era amplio, con capacidad para doscientos veintiseis personas. Consistía en una mesa que se extendía a lo ancho del barco y estaba capacitado para acoger a doscientos treinta y seis comensales⁵³. La habitación para fumadores estaba decorada con madera de roble y cómodas sillas y butacas tapizadas de terciopelo.

Los camarotes de tercera clase estaban bien equipados con literas para dos o cuatro.

Los barcos *Arundel Castle*, de diecinueve mil veintitrés toneladas, y el *Windsor Castle*, de dieciocho mil novecientos sesenta y siete toneladas, descritas en la publicación, son naves con las mismas características que *Carnarvon Castle*.

Cuadro IV. Compañías británicas que operaban en Canarias.

La Blue Star Line	Nelson Line
Blue Funnel Line	Elder Dempster Line
P&O British India Lines	Red Starline
Yeoward Line	Orient Line
Natal Line	Lamport & Holt Line
Shaw Savill & Albion Line	Pacific Line
Cunard Line	Royal Mail Lines
White Star Line	East Asiatic Line
Union Castle Line	

No todas realizaban cruceros turísticos a las islas Canarias, pero expongo todas las líneas navieras para resaltar el potencial del Imperio británico sobre el resto de las naciones europeas. Destacaría a Alemania con siete líneas marítimas, seguida de Holanda. Se desarrolló en un ambiente de euforia tecnológica y comercial para ganar la batalla a la competencia. Eran productos del mayor refinamiento que produjo la revolución industrial, donde el tamaño, el lujo y la velocidad de los barcos marcaban la preocupación de los magnates del comercio marítimo.

CONCLUSIONES

El desarrollo del mercantilismo y, sobre todo, el crecimiento de la demanda de pasajeros en el último cuarto del siglo XIX favorecieron el aumento de un gran número de compañías navieras. Todas competían por ofrecer el mejor servicio, comodidad y velocidad. Ante la creciente demanda de viajeros, las compañías navieras que operaban en esos momentos aprovechan sus rutas comerciales

53 A.P.J.B. Union-Castle Line Fleet. Libro. 1934. Carpeta nº 24.

para organizar *tours* hacia los diferentes puntos del globo, fundamentalmente, hacia el Mediterráneo, las Antillas, el Atlántico y el Pacífico. De esa manera, el traslado de pasajeros suponía un beneficio económico doble en el aprovechamiento de la ruta. Por un lado, las navieras realizaban el comercio extensivo de mercancías a gran escala y, por otro lado, transportaban a los pasajeros a unos precios nada despreciables. Sin embargo, al contrario que en Madeira, a donde operaban líneas navieras británicas con ruta directa de ida y vuelta desde Londres y Liverpool -Lamport & Holt, Booth & Co. y otras menores- con Canarias solo se limitaban a facilitar billetes, aprovechando las rutas que tenían establecidas con sus colonias y puertos de ultramar. Solamente, entrado el siglo XX, la Yeoward Brothers' Line ofrecía línea directa cada miércoles entre Las Palmas de Gran Canaria y Liverpool. La venta de billetes era una pieza más del mosaico del negocio en el complejo comercio de ultramar de las líneas marítimas británicas y del resto de los imperios europeos.

La sustitución del carbón por los derivados del petróleo y la implantación del motor de combustión interna protagonizarán el mundo de la navegación desde principios del siglo XX hasta la década de 1940. Esos avances en la tecnología del vapor, que hicieron posible la sustitución de las antiguas calderas del carbón por las nuevas con combustible líquido, aportaron nuevas ventajas. Los derivados del petróleo ocupaban menos espacios en las bodegas y menos hombres en las máquinas y aumentaban la autonomía de los barcos, abaratando así los costes, tanto en mar como en los puertos, lo que facilitó que tras el fin de la Gran Guerra comenzara una nueva forma de viaje: el crucero. Algunas de las líneas navieras británicas, como de otros países europeos, remontan el comercio transatlántico y proceden a la organización turística por mar a través de cruceros. Los puertos van a realizar una llamada, a presenciar la llegada de una gran cantidad de barcos y muchos pueblos pintorescos a recibir ingleses, alemanes, suecos y belgas, entre otros. Ya no se trata de pasajeros con destinos a las colonias, de emigrantes, de turistas e *invalids* (enfermos) como en décadas anteriores, sino de cruceristas. Ya no son barcos mercantes, sino barcos con piscinas, cubiertas de recreo y espacios para practicar deportes.

Destaca que las flotas españolas estaban ausentes en este tipo de embarcaciones, pues sus vapores o diesel solo operaban con la España peninsular.

REFERENCIAS

- BENJAMIN, S. G. W. (1878). *The Atlantic Islands*. London: Sampson Low, Marston, Searle & Rivington.
- BROWN, A. S. (1890). *Madeira and the Canary Islands*. London: Sampson Low, Marston & Co. Ltd.
- BURTON, R. F. (1863). *Wandering in West Africa*. London: Tinsley Bros.
- DAVIES, P. (1973). *The trade makers*. London: George Allen and Unwin.
- DAVIS, P. (2012). *Elder Dempster precusores del comercio en África Occidental 1852-1972•1973-1989*. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria [publicación coordinada por Miguel Suárez Bosa [Universidad de Las Palmas de Gran Canaria].
- EDUARDES, Ch. (1888). *Ride and Studies in the Canary Islands*. London: T. Fisher Unwin. [existe traducción al español realizada por Pedro Arbona Ponce, edición del Cabildo Insular de Gran Canaria, 1998].
- ELLERBECK, J. H. T. (1891). *Madeira and The Canary Islands*. Liverpool: Ellerbeck Bros.
- GONZÁLEZ CRUZ, M. I. (1995). *La convivencia anglocanaria: estudio sociocultural y lingüístico (1880-1914)*. Cabildo Insular de Gran Canaria.
- GONZÁLEZ LEMUS, N. (1994). *Turismo, viajeros y residentes británicos en el Valle de La Orotava en la segunda mitad del siglo XIX*. (Tesina). Universidad de La Laguna.
- GONZÁLEZ LEMUS, N. (1995). *Las islas de la ilusión (británicos en Tenerife, 1850-1900)*. Cabildo Insular de Gran Canaria.
- GONZÁLEZ LEMUS, N. (1996). *Génesis del turismo y presencia británica en Canarias. Tenerife (1850-1900)*. Tesis doctoral. Universidad de La Laguna.
- GONZALEZ LEMUS, N. (2016). *El hotel Marquesa, La Paz y los Cologan en el turismo*. Santa Cruz de Tenerife: LeCanarien Ediciones.
- GREGORY, A. (1990). *The Golden Age of travel (1880-1839)*. London: Cassell.
- GUIMERÁ RAVINA, A. (1989). *La Casa Hamilton*. Santa Cruz de Tenerife.

- HEADRICK, Daniel, R. (1989). *Los instrumentos del Imperio*. Madrid: Alianza.
- HOBBSAWM, E. J. (1989). *La era del imperio (1875-1914)*. Barcelona: Labor.
- HOBBSAWM, E. J. (1989). *La era del capitalismo*. Barcelona: Labor.
- HOLLETT, D. (1995). *The conquest of the Niger by Land and Sea. From the Earl Explorers Steamships to Elder Dempster and Company*. London: P. M. Heaton Publishing.
- LATIMER, I. (1887). *Notas of travel in the islands of Teneriffe and Grand Canary*. London: Simpkin, Marshal.
- LATIMER, F. (1888). *The English in Canary Isles*. London: Simpkin, Marshal.
- LEE, H. (1888). *Madeira and the Canary Island*. London: Lee and Nightingale.
- MACAULAY, G. (1984). *Historia social y política de Inglaterra*. México: F.C.E.
- MARTÍN HERNÁNDEZ, U. (1988). *Tenerife y el expansionismo ultramarino europeo. (1880-1919)*. Cabildo Insular de Tenerife.
- MARTÍN HERNÁNDEZ, U. (2004). *Puertos canarios y navegación internacional (1880-1918)*. Santa Cruz de Tenerife: Idea.
- MORALES LEZCANO, V. (1986). *Los ingleses en Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria: Edirca.
- MELAND, B. (1897). *Climatic Treatment in Gran Canary*. London: John Heywood.
- PORTER, A. N. (1994). *Atlas of British Overseas Expansión*. London: Routledge.
- QUINTANA NAVARRO, F. (1992). *Informes consulares británicos sobre Canarias (1856-1914)*. Las Palmas de Gran Canaria: Caja de Ahorros.
- SELLA, A. y RODRIGO, M. (2001). *Vapores*. Barcelona: Editorial Angle.
- STONE, O. (1887). *Tenerife and its six satellites*. 2 vols. London: Marcus Ward & Co, vol. 2 [Existe una edición en español, traducción de Juan S. Amador Bedford y publicada por el Cabildo de Gran Canaria en 1995].