

LA COLONIA INGLESA EN GRAN CANARIA



El Muelle de Sta. Catalina, en Las Palmas, a principios de siglo.

Las actividades de la colonia inglesa en Gran Canaria a partir de los años ochenta del pasado siglo constituyen el más interesante capítulo de la presencia moderna europea en las Islas Canarias. Es bien sabido que históricamente ingleses, irlandeses, holandeses y europeos de otras procedencias se afincaron en las Islas, atraídos por el comercio de exportación de la caña de azúcar, primero, y, sobre todo, con posterioridad, de los apreciados vinos de Canarias. Los vidueños de las Islas tenían un importante centro comprador en Inglaterra, lo que generó un notable intercambio mercantil con aquel país en los siglos XVII y XVIII. En un informe redactado en las Islas en la segunda mitad del primero de los citados siglos se decía que residían en Tenerife unos mil quinientos "protestantes" (ingleses y holandeses) y en el XVIII se llegó a constituir una compañía inglesa para la producción y el comercio de los vinos tinerfeños. A su vez, las Islas importaban lanas, muebles y otros productos de Inglaterra. En aquella larga etapa, la presencia británica se dio predominantemente en la isla de Tenerife, cuyos puertos desarrollaban entonces una destacada actividad comercial. A finales del siglo XVIII se rompieron los esquemas del régimen mercantil imperante en el Atlántico en aquellas centurias y las relaciones comerciales de las Canarias se vieron afectadas por la crisis. Aquellos históricos vínculos cobraron un nuevo vigor en el XIX, con la exportación de la cochinilla de las Islas que, igualmente, tuvo su principal receptor en el mercado londinense. Este fue un período relativamente corto -de una duración aproximada de medio siglo-, cuyo final casi coincidió con el comienzo del establecimiento mercantil británico en Las Palmas en los años mencionados, que se dio en una fase de expansión del capitalismo europeo -fundamentalmente de Inglaterra que ostentaba entonces la primacía industrial, bancaria y naviera-, cuyo mercado se extendió a todo el mundo a través de un nuevo logro tecnológico: la navegación a vapor.

En la ciudad de Las Palmas, los ingleses residentes a principios del siglo XIX constituían unas pocas familias. He podido constatar la presencia de nombres como Wood, Russell, entre otros.

UNA TIPICA FAMILIA INGLESA EN GRAN CANARIA.

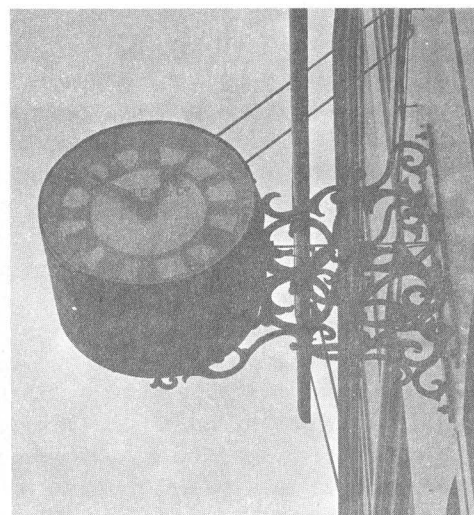
En los años veinte del siglo

pasado, hacia 1824, llegó a Gran Canaria Tomás Miller, originario de una familia escocesa. Vino a la isla llamado por Jaime Swanson, primo suyo, que había recalcado con anterioridad en el Archipiélago. La llegada de Swanson a Canarias fue precedida de una breve y curiosa historia. Swanson viajaba en dirección a la isla de Saint Kitts, en las Antillas, isla

en la que casualmente hay muchos Miller procedentes de Escocia. Su barco fue capturado por un navío que se dedicaba a la piratería en el pasillo marítimo existente entre las Islas Canarias y el continente africano, pasillo inserto en la corriente del Golfo que fue muy utilizado por la navegación a vela entre los puertos europeos y africanos. Los piratas desembarcaron en Fuerteventura a Swanson, juntamente con un joven francés: Francisco Gourié.

James Swanson se instaló en Las Palmas y desde aquí llamó a su pariente Tomás Miller. Nacido en 1805, cuando Miller vino a Gran Canaria era muy joven. Aquí se estableció, trabajando asociado con su primo. Contrajo matrimonio con María Vasconcelos, de nacionalidad portuguesa, con quien

UNA GRAN A



El Reloj de la Casa Miller, todo un símbolo.

tuvo ocho hijos. En 1852 se separó de los negocios que llevaba con Swanson y fundó la Casa Miller en un amplio caserón de la calle Triana, 46, que había hecho construir conforme a planos que él mismo trajo de Inglaterra. En esta casa, que hoy se conserva, inició un comercio de tejidos en la parte delantera de su planta baja. En la parte trasera abrió un almacén al por mayor de mer-

cancias propias para los campesinos y las tareas agrícolas (maíz, paja, trigo, patatas para siembra, jabón). También puso una oficina que servía a sus actividades bancarias; después del banco de España, llegó a ser el primer banco de Las Palmas. Este fue el comienzo de la Casa Miller, que en 1870 obtuvo la delegación de la "London Assurance", ampliando así su campo de acción al ramo de los seguros.

Un año antes de establecer el comercio y oficinas en Triana, Tomás Miller había tenido la desgracia de perder a su mujer y tres hijos durante la epidemia de cólera que azotó a Gran Canaria en 1851. Ante el riesgo que suponía el contraer la enfermedad, Miller envió a su familia a una casa que construyó en las Magnolias (Tafira Alta), considerando que allí estarían a salvo su esposa y sus tres pequeños descendientes. Sin embargo, la suerte les fue adversa. Contagiados por el cólera, murieron solos en aquella



La casa que hizo construir Diego Miller en la calle Triana.

obras, la casa Swanston and Company -tras haber quedado desierta la primera subasta- acedió a licitar en la segunda, haciéndose

utilizando railes y vagonetas, llevaba el mineral hasta la misma orilla y desde ésta se llevaba en barcas hasta los "Paquet". Esta

VENTURA ECONOMICA EN EL SIGLO XIX

casa y sus cuerpos fueron encontrados allí sin vida. La hermosa casa escenario de la tragedia se conserva en la actualidad y fue adquirida en tiempos más recientes por una familia canaria. Otros dos hijos, Diego -que había nacido en la casa familiar de la calle de los Balcones y bautizado en la cercana iglesia de San Antonio Abad- y José, pudieron escapar del cólera porque se hallaban en Escocia.

Los Miller se dedicaron, además, a la agricultura. Tenían la finca de las Magnolias y más tarde las de las Rehoyas, en lo que hoy se llama Miller Bajo. Estas últimas eran dos fincas, con dos grandes estanques. La de abajo la llamaban el Secadero, porque allí secaban el tabaco cultivado. Al alborear el siglo actual fueron plantadas de plataneras. Los Miller las tuvieron hasta 1931, año en que Gerardo Miller las enajenó a un intermediario que, a su vez, las vendió a los Betancores.

Al proyectarse el puerto de La Luz y sacarse a concurso las

cargo de la construcción. Con la realización del puerto de refugio se abrió una nueva etapa económica para Gran Canaria, fase en la cual tuvieron un papel protagonista las sociedades inglesas que aquí se afincaron.

Pero años antes de que se iniciara la construcción del puerto, Swanston y Miller habían prestado concreta atención a la empresa marítima y a los servicios portuarios de suministro. Así, ellos habían contratado con una línea de veleros que les traían madera de riga desde América; suelos y puertas de muchas casas de Las Palmas de la época se hicieron con esta madera. Y cuando al despuntar los años ochenta se generalizó la navegación de vapor y empezaron a hacer escala en Las Palmas los "Paquet" franceses que cubrían la línea Marsella-Dakar, tuvieron la visión de situar una estación carbonera junto al viejo muelle de Las Palmas, aproximadamente en donde se encuentra el edificio del Hotel Parque. Allí establecieron un depósito de carbón que,

fue la primera estación carbonera que tuvo Las Palmas, antes de que se instalara la del Puerto de la Luz. Alboreando el 1900, dos integrantes de una nueva generación Miller -Tomás y Enrique- se dedicaron a las actividades navieras en el Puerto. Junto al muelle de Santa Catalina, construyeron varaderos para la reparación naval y emplazaron un almacén para el suministro de carbón. Allí se levantó la Casa Miller, que hoy mantiene sus actividades a la entrada de dicho muelle.

Añadamos que Swanston y Miller fueron, además, exportadores de cochinilla, la cual vendían a Francia, desde donde se enviaba a China. Y que, en otro orden de cosas, Diego Miller, hijo de Tomás Miller, fue quien estableció el teléfono en Las Palmas en 1891. Este servicio se inauguró en la capital en abril de dicho año, contando con un aparato con capacidad para cien abonados. La oficina de teléfonos se ubicó en una casa de la calle León y Castillo.

LA COLONIA INGLESA EN GRAN CANARIA

EL PUERTO Y LA COLONIA MERCANTIL BRITÁNICA

En la segunda mitad del siglo XIX la navegación a vapor constituyó una innovación tecnológica que, como antes recordamos, tuvo trascendentales repercusiones a escala mundial, acercando a los continentes y ampliando el mercado capitalista a todo el globo. Por lo que se refiere a las Islas Canarias, este adelanto generó una profunda transformación en la vida y en la economía de nuestro Archipiélago. Particularmente tuvo positivas e importantes consecuencias en los siguientes órdenes:

a) Revalorización de la situación geográfica de Canarias y de su carácter de plataforma interatlántica en las rutas europeas hacia África y América, y viceversa.

b) Sustancial incremento de las posibilidades de exportación de productos agrícolas de Canarias al continente europeo.

c) Acercamiento a Europa y nuevas facilidades para la llegada de visitantes a las Islas, con iniciación de una corriente de turismo.

d) Mayores posibilidades de comercio y abastecimiento exterior para el Archipiélago.

En el orden institucional estas posibilidades se abrían como una acariciada esperanza en cuanto desde 1852 el Archipiélago contaba con un régimen de franquicias, una normativa de libertad comercial semejante a la que ya gozaban Madeira, Cabo Verde y Senegal en esta parte de África. Sin embargo, en 1880 las Islas precisaban puertos adecuados a este momento histórico, como así lo habían comprendido desde tiempo atrás los isleños de entonces. Tanto Santa Cruz de Tenerife como Las Palmas estaban necesitadas de instalaciones portuarias que permitieran aprovechar los beneficios de la navegación a vapor y el flujo de la expansión comercial que desde Europa se extendía a todo el mundo. En 1883 se inició la construcción del Puerto de Refugio, en la bahía de la Luz. Los años que siguieron coincidieron con el final de la crisis económica que se arrastraba desde 1870. Inglaterra era en ese momento la primera potencia industrial del planeta y domi-

naba la navegación y el mercado mundial. Como ha observado el profesor e investigador Víctor Morales Lezcano, las exigencias navales del imperio británico en el occidente africano y las comunicaciones de Europa con las Américas fueron las que llevaron a Inglaterra a polarizar sus intereses en Funchal y en Las Palmas. A ello hemos de añadir los activos planteamientos mercantiles británicos para esta zona de África, una amplia región virgen para la inversión de los excedentes de capital acumulados en la metrópoli.

Es precisamente a partir del inicio de la construcción del puerto de Refugio de la Luz cuando el capital inglés empieza una fuerte presencia en Canarias, concretamente en la ciudad de

No se comprendería a Las Palmas de fines del siglo XIX y primera parte del actual sin la gran aportación de la colonia británica

Las Palmas. Alrededor del puerto de la Luz, que inmediatamente comenzó a recibir barcos que cubrían las rutas transatlánticas, se establecieron muy pronto compañías suministradoras de carbón, varaderos, pequeños astilleros, almacenes y empresas consignatarias de buques. Sin duda, el negocio del suministro de carbón necesario para los barcos de vapor fue el que atrajo el establecimiento de las compañías británicas, que de inmediato comprendieron el papel que iba a jugar el nuevo puerto en las florecientes comunicaciones marítimas. La estación carbonera fue la empresa que arrastró a las otras actividades portuarias de estas compañías que, con una tendencia monopolista, cubrieron también los campos de las operaciones bancarias, los seguros, el turismo y la exportación de productos agrícolas.

Como decimos, la mayor parte de estas compañías eran inglesas. En 1884 Alfred L. Jones estableció en el Puerto de la Luz la estación carbonera "The Grand Canary Coaling" y se preocupó en conseguir que arribaran habitualmente al puerto buques pertenecientes a importantes líneas. Alfred Jones fue el prototipo del hombre de empresa británico en Canarias. Correspondiendo a las

pretensiones del dominio mercantil británico tenía intereses económicos en países como Sierra Leona, en donde, igualmente, había puesto en funcionamiento una estación suministradora de carbón. Jones situó en Las Palmas el centro de sus negocios. Además de la "Grand Canary", estableció una sucursal de la Elder Dempster, compañía que desempeñó funciones consignatarias, bancarias y de exportación de frutos. La Elder fue dirigida por Arthur Doorly. Jones consiguió una sucursal del "Bank of British West Africa" delegación que luego desempeñó aquella casa. Asimismo, creó el primer frigorífico del puerto, estableciendo la primera fábrica de hielo que aquí funcionó. Y dentro, también, del terreno del puerto y de las

comunicaciones marítimas, puso en marcha el primer servicio de correos interinsulares con barcos a vapor, después de que le fuera adjudicada en 1877 la correspondiente subasta, siendo ministro Fernando León y Castillo. En el año siguiente se inauguró la línea interinsular con el vapor "León y Castillo", construido con tal finalidad, al que después acompañaron otros barcos de semejantes características, cuyos servicios se mantuvieron hasta nuestros días. Hasta entonces la navegación entre las islas se había hecho a vela.

En 1896 la "Grand Canary" fue autorizada a construir varaderos en el puerto, en su emplazamiento situado junto al actual muelle para pesqueros. Dos años más tarde se concedió igual licencia a la casa Blandy. Igualmente, la casa Miller estableció varaderos en el puerto. A principios del siglo actual las instalaciones de Blandy y de Miller poseían capacidad para construir barcos de hasta 1.500 toneladas. Estas casas dotaban el puerto de servicios de grúas y remolcadores.

Alfred Jones fue promotor del cultivo y exportación del plátano, de cuyas excelencias hizo una amplia propaganda en Londres. Ello contribuyó en alto grado al

interés del mercado británico en este fruto. Y los Fyffes -Robert, residente primero en La Palma y luego director de la Elder, y Athery, residenciado en Gran Canaria- iniciaron la exportación del tomate al Reino Unido. Hacia 1886 Athery vivía en la actual casa que en el barrio de Ciudad Jardín tiene Gerardo Miller, antiguo director de la compañía de este nombre y ex-cónsul inglés en Las Palmas.

Enamorado de Gran Canaria, Jones encauzó un importante movimiento turístico hacia esta isla, Promovió viajes turísticos desde Inglaterra a Canarias, fue un propagandista incansable de las bellezas y clima de las islas; alentó la visita de escritores, artistas, periodistas, médicos y personalidades de su país; patrocinó la publicación de folletos y guías turísticas de Gran Canaria y cumplió una misión como pionero del primer turismo que vino a este Archipiélago. En este aspecto se preocupó del equipamiento hotelero para acoger a esta afluencia de visitantes. Así, fundó los hoteles Metropole y Victoria. El primero se hizo ampliando la casa construida por Mr. Pinnoch, que Jones adquirió por encargo de la Elder Dempster. De hecho, hombres como Alfred L. Jones -que falleció en Liverpool en 1909-, mucho más que trabajar en orden a la implantación de un monopolio británico en la isla, llevaron a cabo aquí una gran actividad dirigida al desenvolvimiento de una serie de iniciativas económicas que hasta entonces ni siquiera se habían iniciado en Canarias.

A su muerte, parte de sus bienes fueron adquiridos por la Mala Real y un inglés de la metrópoli, lord Queen Island. La finca que poseía en el barrio de los Hoteles fue adquirida por una sociedad integrada por ingleses y canarios. Toda la zona del actual barrio de Ciudad Jardín era entonces un feudo de los ingleses. Allí tenía Mauricio Blandy un gran chalet, con una finca que llegaba hasta la calle León y Castillo. Allí estaban las huertas de los herederos de Wood, cercanas a la finca de Lugo y al barrio de Arenales. Y también los extensos terrenos de la sociedad propietaria del Hotel Santa Catalina, una amplia franja que desde la carretera del Puerto alcanzaba hasta las colinas de Altavista.

Contribuciones más importantes: Construcción del Puerto de Refugio, industrias portuarias, transportes interinsulares, turismo, hoteles, exportaciones agrícolas

LOS INGLESES Y EL TURISMO

Esta sociedad era la Canary Islands Company, fundada en los años ochenta y radicada en Londres, que construyó el principal hotel de Las Palmas, explotándolo hasta que el negocio se arruinó en 1914. Era por entonces director del hotel un Miller, y al parecer la explotación, haciendo algunas reformas al viejo hotel, era rentable. En 1915 se subastó en Londres el Hotel Santa Catalina que fue adquirido, por muy poco dinero, por Miguel Curbelo. El establecimiento pasó a ser, después, del Ayuntamiento de Las Palmas.

Hemos ya hablado de la extraordinaria labor que hizo Jones en la promoción del turismo a Canarias. Aunque en otra ocasión hemos expuesto el tema de los precedentes del turismo en Gran Canaria (AGUAYRO, núm 69), no está de más recordar aquí que el establecimiento inglés de aquella época fue acompañado por la presencia de un turismo predominantemente británico, que hizo de Las Palmas un centro para pasar largas temporadas. Además de los hoteles citados, en Las Palmas -Triana, Barrio de los Hoteles y el Monte- atendían también a esta afluencia de visitantes otros establecimientos como el Hotel Quiney, el Hotel Europa, el Hotel Inglaterra, el Central, el Cuatro Naciones, el Rayo o el Hotel Santa Brígida. Varios de ellos fueron promovidos y explotados por ingleses o europeos de otras nacionalidades.

Este fue el primer turismo que vino a Gran Canaria, isla que, en este sector, conoció un periodo de florecimiento hasta el comienzo de la primera guerra mundial.

Naturalmente, el inicio y primer desarrollo del turismo en Las Palmas estuvo propiciado por el fomento del tráfico marítimo y la facilidad que en este sentido aportaban las nuevas comunicaciones. Además, la organización turística se complementaba con cruceros de placer a Canarias que acostumbraban a tocar en Funchal y otros puertos.

Al respecto hay que tener presente, que numerosas líneas marítimas europeas, la mayor parte inglesas, tenían representación en Las Palmas y sus buques hacían escala regular en el Puerto de la Luz. Varios de los nombres de estas compañías nos siguen siendo hoy familiares: "Unión Castle Line", "Mala Real", "Yeoward", etc.

INFLUJO SOCIAL

Puede afirmarse que la colonia inglesa marcó toda una época en la vida de Las Palmas. A más de sus industrias, sus consignatarias y sus bancos, los ingleses tenían sus propios centros de convivencia: la iglesia anglicana, el British Club, colegios o el Club de Golf, que fue el primero que se fundó en España de este deporte. Implantaron su hábitat preferido -el chalet ajardinado- en la zona de Ciudad Jardín, lo cual influyó en la planificación que se hizo de este sector hacia 1925. Cuando el barrio comenzó a urbanizarse en 1930 ya existía allí un cierto número de chalets que en alguna medida marcaron el tipo de la futura edificación. Cooperaron en manifestaciones locales como la Exposición que se realizó en Las Palmas en 1892, expresiva de la agricultura, industria y artes de Gran Canaria, la cual fue promovida por Alfred L. Jones. En tal sentido, este tan nombrado personaje contribuyó a la conclusión de una obra que era todo un símbolo para la ciudad: el frontis de la catedral, para el cual donó 500 libras. En el terreno deportivo, además de introducir el golf, promovieron la afición al fútbol y al tenis. Y, en general, dejaron una estela de sus costumbres y gustos perceptible en numerosos detalles que pervivieron mucho tiempo después.

En fin, sus aportaciones fueron trascendentales para el desarrollo de Gran Canaria. No se concibe la ciudad de Las Palmas de finales del pasado siglo y primera parte del actual sin la presencia de la activa colonia británica, que llenó todo un capítulo de la historia de esta capital.

Alfredo HERRERA PIQUE