

LAS EMPRESAS CARBONERAS EN LOS PUERTOS DE LAS ISLAS ATLÁNTICAS

MIGUEL SUÁREZ BOSA
Universidad de las Palmas de Gran Canaria

SERGIO ROQUE GONZÁLEZ
Universidad de las Palmas de Gran Canaria

C/ Saulo Torón, 4
Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la ULPGC
(Campus de Tafira)
34017 Las Palmas de Gran Canaria
Teléfono: (34) 928 354622/928458246
Fax: 928 451829
E-mail: msuarez@empresariales.ulpgc.es

1. Introducción

El uso generalizado del carbón en la navegación fue posible cuando se conjugaron dos circunstancias: los avances tecnológicos en la navegación a vapor (caldera de alta presión, la hélice, la turbina) que permitieron utilizar una potente fuente de energía, en este caso el carbón, lo cual posibilitó aumentar la autonomía de los barcos, así como el menor consumo y el aumento de la velocidad de crucero; a ellos se sumó, en segundo lugar, la disposición de técnicas y materiales de construcción que posibilitaban realizar las grandes infraestructuras que demandaban los barcos de mayor amaño y complejidad (Lilley, 1983; Jackson, 1983). Dada la limitada autonomía de los vapores, era imprescindible disponer de estaciones de suministro convenientemente situadas a lo largo de las rutas, de tal manera que sus bodegas no estuvieran ocupadas por un exceso del combustible y pudieran ser utilizadas para mercancías. Las islas del Atlántico Ibérico (Madeira, Canarias y Cabo Verde y, en menor medida, Azores), enclavadas a medio camino del Océano, cumplieron convenientemente esta función de estaciones de servicio.

La situación de las islas Canarias en la encrucijada de diversas rutas marítimas, determinó su importancia histórica en el comercio y el tráfico marítimo, de tal manera que relegaron a un segundo plano a los archipiélagos del Atlántico Sur (Ascensión, Santa Elena y Fakland), las cuales habían tenido un cierto protagonismo en el siglo XIX como estaciones carboneras (Michinton, 1986). Este hecho nos lleva a plantear la hipótesis de que los puertos de estos archipiélagos, especialmente los de Canarias, se constituyeron en plataformas para el abastecimiento de los barcos que surcaban las rutas del Atlántico Medio, lo cual propició el establecimiento de un conjunto de empresas, la mayoría de nacionalidad extranjera, que fueron las encargadas de suministrar carbón a los barcos que transitaban esta ruta, las cuales dominaban el negocio con estrategias y políticas monopolísticas.

2. La expansión capitalista y el abastecimiento de carbón en el atlántico

La ubicación oceánica de los Archipiélagos Ibéricos introduce elementos estructurales que caracterizan a estas islas, las cuales tienen peculiaridades comunes hasta el punto de que puede hablarse de un modelo de crecimiento original y compartido. Por un lado, destaca su dependencia económica

de las potencias europeas, por otro, pertenecían a los estados ibéricos (Portugal y España). Sin embargo, las relaciones comerciales entre los archipiélagos prácticamente desaparecen desde principios del siglo XIX, lo cuál no es óbice para que una misma empresa se estableciera a la vez en más de una isla, de tal manera que alguna de las arraigadas en Madeira fundaron sucursales en Canarias a donde trasladan sus negocios (Blandy Brothers, por ejemplo). Cabe advertir una mayor intensidad relacional, dada su proximidad, entre Canarias y Madeira, especialmente en los sectores agrícolas, portuarios y turísticos; además, a mediados del siglo XIX los archipiélagos se constituyeron en una zona de paso obligada para las principales rutas para los vapores que se dirigían desde Europa a otros continentes, surcando las rutas del Atlántico. No es extraño, pues, que A.W. Kirkaldy, en una de las obras más citadas sobre el tráfico marítimo de principios del siglo XX, afirmara que “(...) *the important coaling with English coal, namely Madeira, Las Palmas, and St, Vicent. On the outward route Europe to South America, steamers bound for ports on the west coast, after coaling at Las Palmas (...)*” (Kirkaldy, 1991: 465).

De 24 rutas que este autor describe para 1913, una pasaba por el puerto de Santa Cruz de Tenerife, otra por Funchal (Madeira), siete por San Vicente¹ y doce por el Puerto de Las Palmas!; de tal manera que, las que tocaban en esta isla fueron incrementándose paulatinamente a lo largo del período, como nos muestran los cortes temporales que ofrecemos en el Cuadro IV. Antes de la fecha señalada, en 1879, los vapores británicos que hacían escala en las islas pertenecían a cuatro líneas marítimas fundamentales: dos salían de Londres y dos de Liverpool; por su parte, los vapores franceses que frecuentaban las islas, a mediados del siglo XIX, pertenecían a Compagnie Trasantlantique (que partía de El Havre), la Chargeurs Réunis (que lo hacía de Marsella) y la línea que cubría la Paquet, que comercia con Marsella, costea Marruecos y recala en Gibraltar.

Años después de la Gran Guerra, el número de líneas que utilizan los puertos de las islas ibéricas sigue incrementándose, como se demuestra si nos fijamos en los puertos de Las Palmas de Gran Canaria y Madeira (Cuadro IV). Tomado como referencia el año 1929 para el primer puerto, el más visitado sin duda, el número de líneas que hacían escala aumentó considerablemente: 10

pertenecían al Reino Unido, 7 eran de nacionalidad francesa, 7 alemanas, 5 españolas y 1 norteamericana; mientras que Bélgica, Italia, Noruega disponían de dos líneas. En el caso del puerto de Madeira en 1932 eran 6 las líneas británicas, 2 las de nacionalidad francesa, portuguesa y alemana, respectivamente; mientras que correspondía a Holanda y Dinamarca, una a cada una.

3. Las islas del Atlántico Ibérico como estación carboneras.

Para atender a esas líneas se instalaron depósitos de carbón en las islas atlánticas, de tal manera que el suministro comenzó tempranamente desde a principios del siglo XX, pero sólo en pequeñas cantidades.

En la etapa inicial el suministro era realizado en los puertos de los diversos archipiélagos atlánticos (Madeira, San Vicente, Santa Elena) así como de la vecina costa africana (Dakar o Casablanca), teniendo lo canarios escaso protagonismo. Ahora bien, el hecho significativo en el proceso es la creciente participación de los puertos de las Islas de Canarias, los cuales terminaron por imponer su hegemonía hasta la década de 1930.

La fecha del comienzo del abastecimiento de carbón en los puertos canarios se puede fijar en 1836, pues el 11 de noviembre el de Santa Cruz fue declarado, por Real Orden, puerto de depósito de carbón sin apenas gastos arancelarios para su suministro, pues sólo estaba sujeto al único pago del 2% de almacenaje. Pero no fue sino después de la declaración de los Puertos Francos (1852), y muy particularmente gracias a la construcción de las grandes infraestructuras portuarias en las dos capitales estas islas (Gran Canaria y Tenerife), y aún en ese año llegaron sólo 52 buques de vapor (50 ingleses y 12 franceses), que requirieron un suministro de carbón de apenas 4.837 toneladas.

Pero será a partir de la construcción de los grandes puertos de Las Palmas de Gran Canaria y en Santa Cruz de Tenerife en el último tercio del siglo XX, cuando se instalen en ellos los grandes depósitos de carbón para la navegación marítima. Por esas fechas, el cónsul británico afirmaba que las Islas Canarias habían “cobrado mucha importancia como estación carbonera para las líneas de barcos de vapor con rumbo a Ciudad del Cabo, Nueva Zelanda y Sudamérica. (...) De hecho se encuentran en la ruta directa de todos los bu-

¹ La cita textual en Kirkaldy (1919: 465 y de 348 a 372 para documentar las rutas).

ques con destino al sur. La otra estación carbonera del Atlántico Sur, también importante, es San Vicente, en el Archipiélago de Cabo Verde, (...) 800 millas al sur". Y a finales de siglo la importancia de los puertos insulares aumentó como grandes estaciones del Atlántico, cuestión que queda corroborada tanto por el número de buques que recalaron en sus como por las toneladas del carbón servido.

4. El abastecimiento del carbón: los intereses empresariales.

Si el carbón servido en los puertos de las islas del Atlántico Ibérico era de procedencia inglesa (de Gales y Durham), nada tiene de extraño que, de la misma manera, lo fueran la mayoría de las empresas encargadas de su suministro (Ver cuadros I). Pero, además, la hegemonía del carbón de Cardiff o Durham se explica también por la calidad del producto, muy apropiado para la navegación a vapor y por el menor costo gracias, asimismo, a los bajos fletes de la carga entre Canarias e Inglaterra, como ya se vio antes, lo cual permitían disponer de buen carbón a bajo precio y, además, convenientemente estibado en carboneras. El cónsul inglés en Canarias confirmaba el incontestable predominio empresarial, pues en su informe de 1904 afirmaba que "actualmente se hallan establecidas cinco empresas importantes. Todo el negocio del carbón del puerto sigue estando en manos de empresas británicas" [(Quintana Navarro (ed.), 1991: 657)].

De otra parte, como los barcos carboneros eran unidades costosas, dedicados a un empleo estricto, estaban muy ligados a los intereses industriales y financieros. Elder Dempster, por ejemplo, mantenía lazos con las empresas comerciales y algodoneras y al Bank of British West Africa (Davies, 1973 y 1978); las sociedades, poderosas por sí mismas debido a la creciente concentración, se hallaban en el centro de decisión económica, donde coincidían el mundo de los negocios y el de la política. Por ejemplo, la Compañía Woermann Linie fue fuertemente apoyada por el Reichstag (Miège, 1975: 5). Por otro lado estas compañías mantenían acuerdos entre sí como en el caso de las dos antes citadas que forman con otras la *West African Shipping Conference* en la década de 1880 (Davies: 2000: 72-78 y siguientes). La conexión del centro económico (minero y comercial), localizado en las regiones desarrolladas de Europa, con las empresas armadoras de buques proporcionaba un nexo impor-

tante con el comercio internacional; a su vez, los grupos industriales más poderosos estaban conectados a través de diversos lazos con la Cunard, la Peninsular and Oriental, la *Royal Mail*, *Fuernes Withy*, la *Ellerman* y la *Alfred Holt*, grandes empresas que “mantenían un estrecho control sobre más de cuarenta compañías de menor tamaño y dominaban hacia los años 1920 la mitad del comercio exterior británico y un tercio del total mundial” (Fraile Balbín, 1991: 103).

Estas empresas, en la mayoría de los casos, eran propietarias de minas y barcos; disponían de almacenes de carbón en los puertos insulares o bien llegaron a acuerdos con las locales. En general, realizaban funciones derivadas de todo puerto de escala: aprovisionamiento de los buques en tránsito, para lo que necesitaban rápidos y eficaces servicios de “carboneo, aguada y víveres”; y otras faenas relacionadas con la reparación, e incluso construcción, de embarcaciones para el servicio interior, tales como astilleros y varaderos. En el caso de Canarias (como en el conjunto de puertos españoles) la fórmula para establecerse y disponer de un almacén de suministro de carbón se basó en las concesiones, fórmula regulada por la ley española de Puertos de 1880, de tal manera que sin la autorización del Ministerio de Fomento era imposible llevar adelante el negocio, si bien esta normativa dio lugar a políticas de colusión y búsqueda de rentas con lo cual se produjeron muchas irregularidades, como por ejemplo, comenzar obras sin la correspondiente autorización oficial para gestionar, posteriormente, de los poderes públicos solución a las anomalías².

Cuadro I

Las principales empresas carboneras establecidas en los puertos insulares

EMPRESA	NACIONALIDAD	ISLAS DONDE TIENEN SEDE			OBSERVACIONES
		GRAN CANARIA	TENERIFE	MADEIRA	
Blandy Bros & Co. (G. C.) Coaling & Shipping, S.A.	Anglo-Hispana	X	X	X	Representada en Londres por Blandy Bros. & Co.
Compañía General Canaria de Combustibles, S.A.	Anglo-Hispana	X			Filial de la Anglo Spanish Coaling, LTD (De Cardiff)
Compañía Carbonera de Las Palmas	Anglo-Hispana	X			Representada por Hull, Blyth & Co., Ltd, Londres
Compañía de Combustibles “Oceánica”, Ltda.	Anglo-Hispana	X			Filial de The Oceánica Coal Co., LTD.

² Según Rodríguez y Díaz de Quintana (1989: 101), la autorización de las obras de una concesión ocasionó el cese a León y Castillo la destitución de su cartera ministerial, aunque esta versión no la hemos podido confirmar.

Compañía Nacional de Carbones Minerales	Anglo-Hispana	X			Filial de la Wilsons, Sons & Co. Ltd y de la Cía Française des Charbonnages de Dakar
Cory Brothers	anglo-Hispana	X	X	X	Agente de Cory Brothers Co., Ltd de Cardiff y Londres
Deutsche Kohlen Depôt Gesellschaft	Alemana		X		
Elder Dempster	Inglesa	X	X	X	En los puertos canarios crea sucursales para el negocio del carbón
Geroge Davidson.			X		
Guirlanda Hnos.	Española		X		
Gran Canary Coaling Co., S.A.	InAnglo-Hispana	X			Filial de la Atlantic Coaling Co., Ltd y Elder Dempster
Compañía Hespérides	Anglo-Hispana				Adquirida por Wilson
Hamilton adn Co., Ltd	Anglo-Hispana		X		Agente de Lloyd's y Reuter's. Representada en Londres por Sinclair, Hamilton & Co. y Millers (Canary Islands) coaling co., Ltd. 3, St. Helens Place, E.C. 3
Miller y Cía, S.A.	Anglo-Hispana	X	X		Representada en Londres por Miller's (Canary Islands) Coaling co. Ltd
Tenerife Coaling Co, LTD.	Anglo-Hispana		X		Filial de la Atlantic Coaling Co., Ltd y Elder Dempster
Wilson and Sons	Abglo-Hispana	X		X	Con representación en Dákar
Woermann-Linie Ltda.	Alemana	X	X		Filial de la naviera Woermann Linie, Ltd.

Fuente: Elaboración propia con información procedente del artículo de Anónimo (1934) publicado en *España Nueva* "Las casas Carboneras..."; del Libro de Registro de la Asociación Patronal de Consignatarios de Buques de Las Palmas Morris (1921:27-29) y Tortella Casares (2000). Para Hamilton, George Davidson y Guirlanda en Guimerá Ravina (1989);

Las casas carboneras procuraban disponer de una red de depósitos alternativos en los Archipiélagos del Atlántico Ibérico para el suministro de sus navieras que hacían la ruta del África Occidental y América del Sur³. A principios de siglo, había en los puertos canarios nueve depósitos carboneros de origen británico y dos alemanes. En el Puerto de Las Palmas se establecieron las más importantes empresas carboneras entre finales del siglo XIX y principios del XX, ostentando este puerto a convertirse en un cuasi monopolio en esa actividad para la navegación del Atlántico Medio.

Algunas compañías operaban sólo en un sólo puerto. La más veterana de las empresas carboneras asentadas en Gran Canaria fue *Miller y Cía* (fundada en 1854)⁴, la cual se transformó en una de las más modernas compañías partiendo de una modesta casa de comercio. Es este un ejemplo de empresa

³Para el estudio de estas empresas se dispone, en formato microfilms, de la documentación que se guarda en la *Companies House* de Cardiff; en el Archivo del Banco del España se custodia documentación referida a escrituras de constitución y otorgamiento de poderes a los gerentes de las sucursales.

⁴ También existe una historia particular de esta empresa, la realizada por M, Rodríguez y Díaz de Quintana (1989); así como una historia familiar escrita por Basil Miller, descendiente de los dueños de la empresa (Miller, 1989).

que diversifica extraordinariamente sus actividades: comenzó a principios del siglo XIX con los negocios de exportación de la orchilla y luego cochinilla, a los que unió más tarde las representaciones consignatarias, de seguros y comisiones; en cuanto a los servicios es sabido que de sus almacenes de carbón se servían los barcos que atracaban en el puerto de Las Palmas, tomaban agua de sus aljibes y se aprovisionaban de víveres; era estibadora, por tanto con competencia en carga y descarga de buques; al mismo tiempo figuraba como armadora, y disponía de astilleros y varaderos para reparaciones; pero además disponía de una banca y almacenes para la exportación, en donde se depositaban los abonos, maquinaria agrícola, efectos navales, aguardientes, tejidos, quincalla y cereales.

El negocio del carbón se inició tempranamente, estando en funcionamiento aún el antiguo muelle de San Telmo (el primer muelle de Las Palmas, abandonado luego por el más moderno de La Luz), pero su prosperidad comenzó realmente con la construcción de la nueva infraestructura del muelle de Las Palmas llegando a despachar 100.000 Tm. De carbón en 1909 (Guimerá Ravina, 1989:145). También se especializó en la venta de carbón para el consumo local, introduciendo en 1910 el “carbón de cocina”, procedente de Newcastle, más apropiado para ciertos usos domésticos que el de Gales. Fue la primera que avizó el negocio de combustibles líquidos y en 1922 se convirtió en representante de la primera empresa de combustible líquido que se instaló en Las Palmas, la Sociedad petrolífera *Shell a través de la Asiatic Petroleum Co., Ltd.*

La *Cía Compañía Carbonera de Las Palmas* se estableció en 1909 después que comprobara que sus negocios se incrementaran; como consignataria está asociada a la representación de los barcos holandeses de la *Mala Real* holandesa.

También operaba desde 1920 en el puerto grancanario la *Cía General Canaria de Combustibles*, filial de la *Compañía General de Carbones*, que opera en otros puertos españoles (Cádiz y Barcelona). Fue constituida en Barcelona (1914) como agencia de la *Anglo Spanish Coaling Co, Ltd*, (fundada en Cardiff en 1913), tanto para explotar el negocio de la compraventa de carbones minerales como para el aprovisionamiento de buques y barcos y para

almacenarlos en la bahía y puertos de Cádiz, pero tenía sucursales en la mayoría de los puertos peninsulares⁵.

La “Oceánica” se instala en Las Palmas en la década de 1920 y proveyó de carbón a los barcos de la empresa matriz Compañía de Combustibles Oceánica, de nacionalidad inglesa. Se caracterizó por introducir métodos modernos de carbonear mediante grúas de vapor flotante, que recogía el carbón de los lanchones y los depositaban directamente en los buques, lo cual es una manera rápida de carbonear, que era muy agradecido por los armadores cuyo lema es el “time is money”. Fue introducida por el empresario local Bernardo de la Torre, siendo un hijo suyo, B. De la Torre Millares presidente del consejo de administración en 1932. Poseía remolcadores.

En el Puerto de Santa Cruz de Tenerife se constata la existencia, a finales del siglo XIX, en este puerto de tres firmas dedicadas a la importación y suministro de carbón. *Hamilton and Co.*, *George Davidson* y *Guirlanda Hnos.* La primera es la más importante de las tres, y tal vez la carbonera más antigua del Archipiélago Canario⁶. A finales de siglo desaparece *G. Davison* y se crean otras empresas que ejercían un verdadero monopolio en el puerto santacruceño, lo cual es causa de protesta y polémicas. Son empresas de origen británico que desplazaron a las locales de tal manera que *Hamilton and Co.* disponía de un 50 % del carbón suministrado en este puerto entre 1903 y 1911; *Elder Dempster Co.-The Tenerife Coaling Co. Ltd* (1896) tenía el 36% del mercado; mientras que *Cory Brothers*, que operaba desde 1920 como entidad independiente tras romper su asociación con Halminton, el 10/% restante. Pero estas empresas pierden protagonismo frente a las grancanarias durante la llamada “guerra del carbón”, episodio que se inició en 1910⁷.

Las empresas más importantes se establecieron y/o mantenían sucursales en varios puertos. Por ejemplo, Elder Dempster entró en el negocio del carbón en Canarias por medio de su subsidiaria la *Grand Canary Coaling* (1886), de tal manera que era una entidad integrada verticalmente pues poseía minas de carbón en Gales, manejaba una poseedora naviera con intereses en

⁵ Una relación de la documentación guardada en el banco de España en Tortella Casares (2000: 86-87), microfilms de la *Companies House*.

⁶ Guimerá Ravina ha realizado una exhaustiva historia de esta empresa, utilizando la documentación del archivo particular. Ver Guimerá Ravina (1989).

⁷ Martín Hernández (1988: 179-208) y Guimera Ravina (1989).

el África del Noroeste. En cuanto a su implantación en los puertos canarios, la filial de la empresa liderada por A. L. Jones fue una de las carboneras más veteranas en el Puerto de la Las Palmas donde llegó a suministrar 168.000 Tm. Adquirió esplendor en los momentos de la guerra de Transvaal, pero tenía como misión principal abastecer a las rutas que se dirigían al África Occidental, zona donde Elder poseía importantes intereses coloniales. Como estrategia empresarial, procuró diversificar sus negocios construyendo un varadero y un taller de reparación⁸.

Un caso de empresa con intereses en diversos archipiélago fue *Blandy*⁹. Obtiene su concesión en el puerto de Las Palmas en 1885, pero se encontraba establecida en Madeira desde 1811 dedicada a la comercialización de vinos. En 1838 abre en la capital londinense una sucursal, y ocho más tarde se inaugura la representación de *Blandy* en Lisboa. Participó en diversos negocios propios del Puerto de La Luz y de la isla de Gran Canaria, contribuyendo mucho al desarrollo del abastecimiento de carbón y embarque de frutos; ejerce la aseguración de barcos (representa a *la Alliance Assurance Co, Ltd., Royal Exchange* y a *la Board of Underwrites of New York*) y forma parte del comité marítimo de la Lloyd inglesa; consigna, entre otras a *la Blue Funel Line*, a *la Orient Line*, *Canadian Pacific S. N. Co.*, etc¹⁰.

En esta segunda fase la casa *Blandy* adquiere su máximo esplendor al mando de Carlos Mauricio (1872-1940), adoptando la forma moderna de sociedad anónima en la década de 1930, con el nombre de *Blandy Brothers y Compañía (Grand Canary) Coald and Shipping, S. A.*, integrándose el *trust* de carboneras. Una vez finalizado el período de conflagración de la Guerra Civil española y de la Segunda Guerra Mundial, *Blandy* crea una sucursal en Tenerife, y cambian las características de la casa. Ha reconvertido y diversificado sus negocios para actuar como consignataria y agencia de viajes bajo el nombre de *Blandy Brothers Shipping & Agency, S. A.* (1954).

Por su parte, la Compañía Nacional de Carbones es una filial de *Wilson Sons*. Compró los negocios de la *Carbonera Hespérides* y se estableció en Las

⁸ Esta importante empresa de origen británica ha sido estudiada por el profesor Peter Davies. Para las referencias a Canarias ver Davies (1973, edición de 2000; 475); Véase, también, la entrevista su director Víctor E. Pavillard en el periódico *Hoy*, 25-6-1933, p. 16. El dato correspondiente al carbón suministrado, en Guimerá Ravina (1989: 145).

⁹ De esta empresa existe un opúsculo auto editado por *Blandy* (1961).

Palmas desde 1895 de la mano de Mr. James Nelson Bates, como filial de la *Compañía Nacional de Carbones Minerales*; además, disponía de varadero y taller de reparaciones. La empresa matriz, la *Wilson & Ocean Merthy Ltd*, tenía negocios en diversos puertos de África, América Latina y Madeira y poseía minas de carbón en el País de Gales de la cual abastece a las navieras¹¹.

Cory Brothers era la mayor compañía exportadora de carbón del Sur de Gales, pero con domicilio en Liverpool. En 1913 disponía de 80 estaciones de carboneo en todo el mundo. En Gran Canaria se inicia en el negocio en 1904, mientras que en Tenerife trabajaba asociada con *Hamilton y Cía* entre 1884 y 1909, fecha en la que debió instalarse por su cuenta¹². Poseía minas en Cardiff desde donde traían el carbón que alimentaba a los buques del Almirantazgo en varios puertos del Atlántico.

La única empresa carbonera establecida en los puertos canarios que estaba fuera de la conexión inglesa fue *Woermann Linie*; no obstante, mantuvo relaciones con Elder Dempster a través de la *West African Shippinf Conference* como antes se dijo. Su casa matriz en Hamburgo y estuvo fuertemente apoyada por el Reichstag en su política de penetración en África y se estableció en Las Palmas desde 1906; desde 1913 comenzó a operar el puerto de Santa Cruz bajo el nombre de *Deutsche Kohlen Depot Gesellschaft*, que pudo eludir la barrera impuesta por las anteriormente asentadas [(Quintana Navarro (ed), 1992: 849)].

Como resumen, podemos trazar un cuadro de las características comunes de las empresas que suministran carbón en los puertos de las islas del Atlántico Ibérico:

-Hay que diferenciar entre aquéllas cuyo origen está en los empresarios europeos –ingleses, especialmente- establecidos desde principios del siglo XIX en las islas caso de Blandy, Hamilton y Miller, de aquellas otras empresas, generalmente ligadas al gran capital, que tienen su sede en un país europeo como Elder Dempster, Wilson, Cory o Woermann.

¹⁰ Ver el artículo “Las Casas Carboneras...”, en *La España Nueva*.

¹¹ Las escrituras de constitución de estas compañías y los poderes otorgados a sus representantes se pueden consultar en el Archivo del Banco de España. Ver Tortella Casares (2000: 46 y 287); también en los microfilms de la *Companies House*.

¹² Las referencias para esta empresa en Minchinton (1987); Guimerá Ravina (1989: 165 y 188); la referencia a su representación del almirantazgo en el Anónimo (1934).

-La mayoría empleaba la estrategia de diversificar actividades (Miller, Elder, Blandy); otras se integraban vertical: tenía de minas de carbón en Gales, ejercen como navieras, oferta los servicios de consignación o poseen varaderos/o astilleros (*Elder, Cory Brothers, Gran Canary Co. y Blandy*). En muchos casos coluden y en otros llegan a acuerdos para repartirse el mercado como fue el caso del AIDA.

-Hay que señalar, también, que hacia la década de 1920, culminaron un proceso de modernización en su organigrama organizativo e introdujeron métodos actualizados de gestión, pasando casi todos a la forma de sociedades Anónimas..

Un dato relativo a la cultura empresarial que debe destacarse es que las empresas carboneras radicadas en el puerto de Las Palmas participaron de la dinámica asociativa formando parte de la Asociación de consignatarios¹³, la cual realizaba labores de armonización de intereses y de gestión de aspectos administrativos como el pago del retiro obrero, pero también servía como palanca para defender los intereses empresariales. Por ejemplo, cuestiona los intentos de retrotraer las concesiones, intervino en el Comité Paritario, elabora las bases de trabajo o se encarga de las negociaciones con los sindicatos. Las protestas de las organizaciones obreras adoptaron diversas formas, siempre con una virulencia verbal, desde la denuncia de la ilegalidad a la connivencia con la administración.

5. Las estrategias empresariales: la *cartelización* de la oferta.

A pesar de operar en un mercado donde formalmente reinan las libertades comerciales, de los datos que disponemos para las islas atlánticas se deduce que durante el último tercio del siglo XIX y primer cuarto del XX las empresas adoptaron diversas estrategias que conllevaba la cartelización, concertándose cuando les fue preciso para repartirse el mercado. Efectivamente, establecieron un acuerdo para el negocio de abastecimiento de carbón, el *Atlantic Islands Depot Arrangement* (A.I.D.A.), por el cual, desde principios del siglo XX, se fijó un precio único para el combustible servido en los puertos de los archi-

¹³ La Asociación Patronal de Consignatarios de Buques del Puerto de Las Palmas se constituyó en 1925 y estuvo dirigida por empresarios extranjeros o sus representantes (Suárez Bosa, 1996).

piélagos del Atlántico, además de otros arreglos que continuaron hasta la década de 1930.

No existe documento exclusivo sobre este acuerdo, pero su existencia se ha podido confirmar por referencias indirectas en la documentación empresarial o en los Informes Consulares. Por ejemplo, en la correspondencia interna entre los socios *Hamilton* y *Cory*, se dice al respecto: “(...) debemos cargar nuestras pérdidas a las ganancias del carboneo, que no es tan rentable como debería de ser, debido a las grandes contribuciones que debemos efectuar al consorcio. Te incluyo una nota con las cantidades que hemos pagado desde la constitución del Depósito de las Islas Atlánticas. Contra estas cifras exorbitantes he estado luchando constantemente sin ningún apoyo y ningún resultado”¹⁴. Asimismo, se aportan cifras relativas a la contribución de dos compañías que participan en ese acuerdo, *Hamilton* y *Cía* y *Cory Brothers* en Tenerife, las cuales ofrecemos como demostración incuestionable de la existencia de la concertación:

Cuadro II
Cantidades aportadas por las empresas *Hamilton* y *Cory* al AIDA
(en libras esterlinas)

Año	<i>Hamilton Cía</i> (5/8)	<i>Cory Bros</i> (3/8)	Total
1903 (1/29)	341	204	546
1904	2.101	1.260	3.361
1905	4.573	2.743	7.317
1906	7.403	4.521	11.924
1907	5.571	3.343	8.914

Fuente: Documentación interna de la compañía *Hamilton*, tomado de Guimerá Ravina (1989: 217).

El AIDA acuerdo lo firmaron inicialmente *Miller*, *Grand Canary* y *Blandy* y progresivamente se amplió al resto de empresas. Por este acuerdo, cada compañía tenía asignado un porcentaje del comercio total y se establece un sistema de compensación: la que vendía más durante un año debía compensar a las que menos vendiera, debiendo ingresar 3 chelines en un fondo común

¹⁴Recogido por Guimerá Ravina (1989: 269-270).

cuando se sobrepasaba este cupo; este depósito se distribuía luego entre las casas que no llegasen a cubrir la meta asignada¹⁵.

Pero, aunque, los precios acordados desde principios del siglo XX y eran similares para todas las islas, pudieron variar circunstancialmente. Así, en 1901 estaban algo más bajos en Madeira, mientras que en 1912 eran más reducidos en los Puertos Canarios que en el resto de los insulares y algunos peninsulares: si en Las Palmas y en Santa Cruz de Tenerife, se cotizaba a 22 chelines la Tm. del carbón de Gales y 19 el de Durham, en Bilbao ascendía a 24 chelines y 6 peniques (precio *free on board*: f. o. b.) y en Lisboa, 24-3 y 22 chelines; en San Vicente se elevaba a 31 chelín¹⁶. En 1933 los precios en los puertos canarios estaban en 30 chelines y 6 peniques en Las Palmas y 28 chelines y 6 en Tenerife, algo más caro que el de Madeira (30 chelines el carbón de Gales y 28 el de Durham), pero más barato que el ofertado den San Vicente (33 chelines el de Gales y 31 el de Durham), Dakar (33 chelines el de Gales) o Sierra Leona (32 chelines y 6 peniques el de Gales) o Gibraltar (era de 1 libra, 2 chelines y 6 peniques el de Cardiff y 1 libra y 6 peniques el Newcastle)¹⁷. No obstante, la evolución del precio del carbón (Cuadro I) demuestra que éste bajó en el Puerto de Las Palmas durante el período de tiempo en que se rompió el acuerdo (1910-1913), mientras que se estuvo alto en aquellos años en que el acuerdo funcionó. Estas diferencias no deben ocultar la existencia de la concertación.

La guerra de precios, iniciada en 1910, tuvo de corta duración pero causó una verdadera conmoción en aquel mar de calma propiciado por la concertación. Asimismo, revela los límites del principio del libre comercio. Según reconocían los representantes diplomáticos, “una feroz guerra por las tarifas,

¹⁵El acuerdo se rompió entre 1910 y 1912. Ver Miller (1988) y Rodríguez y Díaz de Quintana (1989: 110-114).

¹⁶ En los puertos europeos era generalmente más barato, pero estaban peor situados en la ruta: en Amsterdam costaba 13-19 chelines la Tm.; en Antwerp!, 13-6 chelines; en Gibraltar, 23 chelines el carbón de Gales y 21 el de Durham; en El Havre, 21 chelines y 5 peniques y 16 chelines y 6 peniques, respectivamente. Los datos están tomados de Kirkaldy (1919: 600-610). En 1933 los precios eran así: Liverpool, 19 chelines; Hull, 14 chelines y 6 peniques, según datos recogidos del “Expediente en averiguación de la causa de retirada de líneas de vapores de este Puerto de La Luz”, Archivo de la Cámara Oficial de Comercio Industria y Navegación de Las Palmas, Legajo “Comunicaciones e infraestructura”, Caja 200.

¹⁷Los datos proceden de las siguientes fuentes: los de 1933 fueron proporcionados por la compañía Elder Dempster recogidos en el “Expediente ...”, citado en la nota anterior. Es posible que la empresa obtuviera el carbón más barato porque en su cotestación expresa que es una

debido a que una de las siete empresas carboneras que hay allí (en Las Palmas), en un periodo anterior, saliéndose de lo convenido, cotizó a un precio inferior al que se había contratado para el año, el cual era de una libra 4 chelines por tonelada f.o.b. A fin de hacer frente a las especiales circunstancias que se preveía que surgiesen a partir de la situación creada, las demás empresas bajaron su precio de contrato el 14 de abril a 1 libra 2 chelines 6 peniques, el 24 de mayo a 1 libra, y el 23 de septiembre a 17 chelines 6 peniques por tonelada f.o.b.”¹⁸. La guerra de precios, pues, hizo su presencia.

El origen y la empresa causante del conflicto no está claro. Para P. Davies (2000: 145) se inicia cuando el nuevo propietario de *Elder Dempster*, Owen Philipps, decide obtener un mayor cupo para sus compañías carboneras en Canarias; para otros autores se produce cuando el resto de las compañías pretendieron cortar la participación de *Miller*, con la intención de que aceptara una cuota menor en el negocio. Esta se negó y bajó el precio en 1910, a 1 libra 4 chelines por tonelada f.o.b.¹⁹. A fin de hacerle frente, las demás empresas bajaron su precio de contrato el 14 de abril de dicho año a 1 libra 2 chelines y 6 peniques por tonelada, el 24 de mayo a tan sólo 1 libra y el 23 de septiembre a 17 chelines 6 peniques por tonelada f.o.b. Pero fueron tan lejos que lo ofertaron más bajos que el precio a boca de mina en Gales (!!), donde se cotizaba a 1 libra por tonelada, lo cual suponía, obviamente, una pérdida para las empresas de ¡4 ó 5 chelines por tonelada!

Miller pudo hacer frente a la situación gracias a su numerosa flota de gabarras, lo que le permitía ofrecer un servicio mucho más eficiente y barato²⁰. Además, haciendo uso de sus relaciones con sus parientes londinenses, se aseguró el suministro de carbón. Efectivamente, contactaron con el monopolio que servía el mejor carbón del norte de Inglaterra, la firma “Townley y Mickley” (según narra un descendiente de los Miller)²¹, y se hizo con un *stock* de 350.000 toneladas para un año; y, asimismo, alquiló una flota carbonera de barcos noruegos por un plazo del mismo período de tiempo, garantizándose el

información confidencial. Así por ejemplo, los precios oficiales en Madeira son de 33 chelines por Tm.

¹⁸ Quintana Navarro (ed.) (1992: 79).

²⁰ En el caso del puerto de Las Palmas la posesión de la gabarras sirve como “parámetro de análisis para determinar quienes controlaban el negocio del carbón”. No por casualidad estaban todas en manos de compañías extranjeras. (Quintana Navarro, 1985: 57).

suministro de carbón de primera clase. Tal fue el éxito que, en un plazo de 24 horas, suministraron 3.500 toneladas, y, según un testimonio, los barcos hacían cola en el Puerto de La Luz esperando por su carbón. Sin duda, esta rebaja hizo que un número sin precedentes de vapores viniera a Las Palmas a llenar sus pañoles, lo que, unido a otros aspectos conyunturales como las huelgas habidas en los puertos de Tenerife, San Vicente y una epidemia de cólera declarada en Madeira, explica el enorme aumento de ventas de carbón en el puerto grancanario. En efecto, aprovechando los bajos precios en este puerto, los barcos tomaban en el Reino Unido sólo el carbón necesario para llegar hasta Las Palmas, y aquí cargaban para otros destinos.

Pero esta situación era insostenible, por lo que las empresas buscaron de nuevo la concertación. Ésta llegó otra vez a finales de 1913, estableciéndose los precios así: mejor carbón de Gales del Sur, 1 libra y 12 chelines; mejor carbón del Norte del país (de Inglaterra), 1 libra y 9 chelines. Caso curioso y significativo: a pesar del aumento permaneció el número de toneladas vendidas en el Puerto de Las Palmas se mantuvo, lo cual se atribuyó a la propaganda gratuita que recibió, durante el tiempo que duró la guerra, como estación accesible y eficiente.

En el futuro, la estrategia de unidad tuvo continuidad en los años posteriores, con otras ramificaciones y/o características, de tal manera que, una vez finalizada la Segunda Guerra el cónsul británico informa que el acuerdo entre empresas comerciales estaba vigente en 1920 y en su ámbito comercial²². Incluso, en 1930 las empresas carboneras radicadas en el Puerto de Las Palmas, formalizaron un acuerdo de mayor calado, llegando incluso a conformar un *trust*, dirigido desde Londres por Ernesto Wooton Summerlin, que fue cónsul británico en Gran Canaria, y en Las Palmas por Gerardo Miller. Los motivos para que se llegara a la unión se resumen en primer lugar como estrategia para hacer frente a la crisis económica de la década de los años treinta; en segundo lugar, para afrontar las transformaciones estructuradas inducidas por los cambios tecnológicos en la navegación marítima, que determinaron la sustitución del carbón por el petróleo como combustible; y, en tercer, lugar por los cam-

²¹ Ver Miller (1988).

²² "The principal firms belonging to this association, known as the Canary Islands Committee, with their local representatives". Ver el Report del cónsul T. J. Morris (1921: 6).

bios generacionales acaecidos en el seno de las propias empresas. Además, no hay que perder de vista que el puerto de La Luz pasa a ser uno de los más conflictivos de la zona durante la II República española (Suárez Bosa, 1995).

Este acuerdo modificó la estructura empresarial en el Puerto de Las Palmas. Ante el convencimiento de que la competencia era perjudicial en un mercado que descendía bruscamente, las empresas consideraron la conveniencia de asociar sus intereses, aportando cada una tanto sus instalaciones como su personal. En ese momento, el cónsul británico informaba que continuaba en Las Palmas el acuerdo, aunque algunas empresas no lo firmaran, ya que “in this port, in 1930, a central administrative organisation was formed of six of the British coaling firms and a fuel oil agency doing business there, for the purpose of effecting economies in management and operation, as well as in the first cost of the coal. This leaves three coaling companies at that port, one British, one partly British and one German, outside the combine, and these continue to operate independently as heretofore”²³.

Así pues, tras dilatadas negociaciones se conformó un “holding” de origen “británico-canario” formado por *Miller y Cía*, *Blandy Brothers Coaling & Shipping, S.A.*, *Grand Canary Coaling and Co.*, *Compañía Carbonera de Las Palmas, S.A.*, *Compañía General Canaria de Combustibles, S. A.*, *Compañía Nacional de Carbones Minerales, S. A.* *Cory Brothers & Co. Ltd* no se unirá al grupo hasta el año 1946, retraso motivado por una cuestión de incompatibilidades que concernía a los carburantes líquidos pues *Miller* era el agente de la *Shell* (ésta todavía no estaba establecida por sí misma en las Palmas) y *Cory* vendía los productos de la *British Petroleum*; tampoco se sumó la alemana *Woermann* ni la británica *Oceánica*.

Como es lógico suponer la fusión ocasionó una serie de problemas tanto de orden interno, debido a las relaciones que debían establecerse entre personal y directivos de distintas categorías y situaciones, como externo por la contestación que recibió de los sindicatos obreros por los problemas laborales y de paro que la fusión representaba.

²³ Véase la entrevista y artículo del periódico *Hoy*, 24-5-1934, p. 5 y el Report del cónsul J. P. Trant (1931: 37).

V. Conclusiones.

Los datos manejados confirman que los puertos de la islas Canarias se convirtieron entre el final del siglo XIX y principios del XX en las principales estaciones carboneras para los barcos que frecuentaban las rutas del Atlántico, superando al resto de los puertos insulares o continentales. El suministro de carbón en los puertos canarios se incrementará sin cesar, con algunos períodos de crisis como durante la Primera Guerra Mundial, de tal manera que se llegó a superar el millón de toneladas en un solo puerto. Las causas de esta hegemonía están en la situación geográfica del archipiélago, el bajo precio de los fletes gracias a los retornos y a las favorables condiciones institucionales que abarataban los costes de transacción y constituían un atractivo para que las empresas se instalaran en ellos ofertando unos servicios eficaces.

Sin embargo, el carbón suministrado a los barcos que utilizaban los puertos insulares, no lo hacía según los parámetros de la libre oferta, pues la mayor parte del tiempo la oferta estuvo cartelizada en manos de un grupo empresarial de origen inglés, con escasos añadidos de otras nacionalidades. Por tanto el marco de libertades comerciales se ven condicionados por la estrategia de las empresas extranjeras que se concertaban mediante el AIDA y luego, en el caso del puerto más importante, el de Las Palmas, formando un *trust* (1930); asimismo, se integraron en un grupo de interés, la Asociación patronal de Consignatarios de Buques de Las Palmas. Esa estrategia oligopolista, en realidad encarecía la oferta.

BIBLIOGRAFÍA

ANÓNIMO (1934): "Las Casas Carboneras establecidas en el Puerto de la Luz", *España Nueva*, abril de 1933, pp. XIV-XV.

AIXALA PAST, . (199): La peseta y los precios. Un análisis de largo plazo (1868-1915)

BERNAL, A. M. (1992): "Los instrumentos del comercio en el sistema mercantil de las islas atlánticas ibéricas y caribeñas", en *Historia das Ilhas Atlânticas (Actas de Seção de Archivos do IV Coloquio Internacional de Historia das Islhas Atlânticas)*, V I, Centro de Estudos de Historia do Atlântico/Secretaria Regional do Turismo e Cultura, Funchal, 1997, pp. 43-87.

BLANDY (1961): *The Blandy family of companies. Our first 150 years, 1811-1961. Madeira.* (Auedición).

BROWN, A. S. (1905) [1894]: Madeira and the Canary Islands. A practical and complete Guide for the use of Tourist and Invalids with Twenty coloured Maps and Plans. Sampson Low, Marston & Co., Limited, London.

BROWNE, J. B. (1930): "Report on Economic conditions in Madeira", Anexo I en A. H. W. King Economic conditions in Portugal. Together with annexes on Madeira and The Cape Verde Islands. Department of Overseas Trade, H. M. Stationery Office, London, pp. 72-77.

----- (1932):): "Report on Economic conditions in Madeira", Anexo I en A. H. W. King Economic conditions in Portugal. Together with annexes on Madeira and The Cape Verde Islands. Department of Overseas Trade, H. M. Stationery Office, London, pp. 75-85

CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN (1947): *Memoria comercial correspondiente al año 1946.* Las Palmas.

----- (1955): *Memoria comercial correspondiente al año 1946.* Las Palmas.

CARRERAS ODRIÓZOLA, A. (Coord.) (1989): *Estadísticas histórica de España. Siglos XIX y XX.* Fundación del Banco Exterior, Madrid.

COLL MARTÍN, S. y C. SUDRIÀ Y TRIAY (1987): *El carbón el España, 1770-1961. Una historia Económica.* Turner, Madrid.

DAVIES, P. N. (1973): *The Trade Makers. Elder Dempster in West Africa, 1852-1972.* Alle and Unwin Ltd, London. (Reedición por International Maritime economic History Association de 2000).

----- (1978): Sir Alfred Lewis Jones, Shipping Entrepreneur Par Excellence. Eyropa Publications, London.

----- y J. R. FISHER (1995): "Relaciones comerciales entre G. B. y las islas Canarias", VV. AA., *Canarias e Inglaterra a través de la Historia*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, pp. 217-269.

FLETCHER, M. E. (1975): "From coal to oil in British shipping", *The Journal of Transport History*, New Series Vol. III, nº I, pp. 1-19.

FRAILE BALBÍN, P. (1991): *Industrialización y grupos de presión. La economía política de la protección en España, 1900-1950*. Alianza Universidad, Barcelona

GUIMERÁ RAVINA, A. (1989): *La Casa Hamilton. Una empresa británica en Canarias, 1837-1987*. Litografía Romero, Santa Cruz.

JACKSON, G. (1983): "The port", en Aldcroft and Freeman (eds.) *Transport in the Industrial Revolutions*. Manchester

JEVONS, W. S. (2000) [1865]: *The Coal Question. An Inquiry Concerning the Progress of the Nation, and the Probable Exhaustion of our Coal mines*. A. W. Flux, Londres. (Se cita la edición española de Pirámide, Madrid, 2000).

JUNTA DE OBRAS DE LOS PUERTOS DE LA LUZ Y DE LAS PALMAS (1928): *Memoria correspondiente al año 1928*. Imprenta Vicente Rico, Madrid.

KING, A. H. W. (1930): *Economic conditions in Portugal. Together with annexes on Madeira and The Cape Verde Islands*. Department of Overseas Trade, H. M. Stationery Office, London.

----- (1932): *Economic conditions in Portugal. Together with annexes on Madeira and The Cape Verde Islands*. Department of Overseas Trade, H. M. Stationery Office, London.

KIRKALDY, A. W. (1919): *British Shipping: Its History, organisation & Importance*. Kegan Paul Trench, Trubner & Co., Ltd, London

FOREIGN OFFICE MISCELLANEOUS SERIES, Nº 246 (1892): *Report on the Social and Economic conditions of the Canary islands*. H.M. Stationery Office, Harrison and Sons, London.

HARTWEL, R. M. (1983): "La revolución de los servicios: El crecimiento del sector en la economía moderna", en C. M. Cipolla (ed.), *Historia económica de Europa (3). La revolución industrial*, Ariel, Barcelona, pp. 371-409.

LILLEY, S. (1983): "El progreso tecnológico y la revolución industrial, 1700-1914", en C. M. Cipolla (ed.), *Historia económica de Europa (3). La revolución industrial*, Ariel, Barcelona, pp.195-264.

MARTÍN HERNÁNDEZ, U. (1991): "Los archipiélagos atlánticos de Canarias, Madeira, Cabo Verde y Azores 1880-1919. Una aproximación al estudio de sus relaciones a través de los informes consulares británicos", en *Actas del VIII Coloquio de Historia Canario-Americano*, Tomo II, pp. 97-122, Las Palmas.

----- (1988): *Tenerife y el expansionismo ultramarino europeo (1880-1919)*. Aula de Cultura de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife.

MIÈGE, J-L (1975): *Expansión europea y descolonización de 1870 a nuestros días*. Labor, Barcelona.

MILLER, Basil (1988): *Canary Saga. The Miller family in las Palmas*. Las Palmas, Cabildo Insular de Gran Canaria.

MINCHINTON, W. (1985): "The role of the British South Atlantic islands in seaborne commerce in the nineteenth century", en *Actas del IV Coloquio de Historia Canario-americano*, pp. 543-576.

----- (1987): "The Canaries as port of call", en *Actas del VI Coloquio de Historia Canario-americano*, Tomo III, pp. 273-300.

MORRIS, T. J. (1921): *Trade and Economic conditions of the Canary Islands*. Department of Overseas Trade, H. M. Stationery Office, London.

MURCIA NAVARRO, E. (1975): *Santa Cruz de Tenerife, un puerto de escala en el Atlántico. Estudio de Geografía urbana*. Aula de Cultura de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife.

NADAL-FARRARES, J. (1976): "Dependencia y subdesarrollo: el caso canario. Notas sobre las relaciones comerciales entre Gran Bretaña y las Islas Canarias, 1809-1914", en *Revista de Hacienda Pública Española*, nº. 38, pp.157.

NORTH, D. (1958): "Ocean Freight and Economic Development 1750-1913", *Journal Economic History*, 18, pp, 537-555.

QUINTANA NAVARRO, F. (1985.): *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de la Luz. 1883-1913*. CIES de la Caja de Canarias, Las Palmas.

----- (ed.) (1992): *Informes consulares británicos sobre Canarias (1856-1914)*. CIES de la Caja de Ahorros de Canarias/ Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas.

RODRÍGUEZ Y DÍAZ DE QUINTANA, M (1989): *Miller y compañía: Cien años de Historia*. Artes Gráficas Clavileño, Las Palmas.

SANDS, J. L. (1930): "Report on the Cape Verde Islands", en A. H. W. King Economic conditions in Portugal. Together with annexes on Madeira and The Cape Verde Islands. Department of Overseas Trade, H. M. Stationery Office, London, pp. 78-79.

----- (1932): "Report on the Cape Verde Islands", en A. H. W. King Economic conditions in Portugal. Together with annexes on Madeira and The Cape Verde Islands. Department of Overseas Trade, H. M. Stationery Office, London, pp. 86-98.

SUÁREZ BOSA, M. (1996): "Trabajadores y empresarios en el Puerto de La Luz y de Las Palmas. La organización del trabajo, 1891-1980",

----- (2000): "Empresas consignatarias y estibadoras eb el Puerto de La Luz y de Las Palmas: estrategia y organziación", en VV. AA., *Iniciación al estudio de la empresa en España y Canarias. Sus archivos y su historia*, Fundación Canaria Mapfre Guanarteme, Las Palmas, pp. 156-184.

TORTELLA CASARES, T. (2000): *Una guía de fuentes sobre inversiones extranjeras en España (1780-1914)*. Archivo del banco de España, Madrid.

TRANT, J. P. (1931): *Economic Conditions in the Canary islands. An Annexe on Rio de Oro*. Report. Deparment of Overseas Trade, H. M: statinery Office, London.

VILLE, S. P. (1990): *Transport and the Develoment of the European economy, 1750-1918*. MacMillan, London.