

## **IX CONGRESO DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE HISTORIA ECONÓMICA (AEHE)**

### **Sesión**

B.5. La internacionalización de la empresa española en perspectiva histórica

### **Comunicación**

EL TRÁFICO MARÍTIMO EN LA ERA DEL IMPERIO: CARTEL, MONOPOLIO Y OLIGOPOLIO: EL CASO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE, C. 1870-1914

### **Autores**

LUIS GABRIEL CABRERA ARMAS Y ÁLVARO DÍAZ DE LA PAZ

Departamento de Historia e Instituciones Económicas

Universidad de La Laguna

e-mail: [lcabrera@ull.es](mailto:lcabrera@ull.es) y [adiapaz@ull.es](mailto:adiapaz@ull.es)

## EL TRÁFICO MARÍTIMO EN LA ERA DEL IMPERIO: CARTEL, MONOPOLIO Y OLIGOPOLIO: EL CASO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE, C. 1870-1914

### **Resumen:**

La expansión colonial de Europa del último cuarto del siglo XIX fue un proceso plagado de competencia entre los Estados y las empresas, que determinó, entre otros factores, la Primera Guerra Mundial y una nueva estructura empresarial orientada a competir en un mercado mundial. En este contexto competitivo por alcanzar una mayor cuota de mercado, Canarias, en virtud de su ventajosa posición institucional y geográfica, participó y contribuyó a esta expansión gracias a la aportación de sociedades y empresarios autóctonos y extranjeros, vinculados entre si con diversas alianzas, dedicados a prestar servicios al nuevo mercado internacional de transportes marítimos.

La participación de las empresas con base en el Archipiélago se vio favorecida por un marco institucional que había permitido desde la primera conquista y colonización, pero, básicamente a partir de 1852, con la declaración de puertos francos a los principales enclaves portuarios<sup>1</sup>, el desarrollo de estrategias de crecimiento empresarial en un entorno de economía abierta<sup>2</sup>. Este entorno dotado de una movilidad externa e interna de los factores productivos, favorecida por las políticas públicas y junto al impulso de las infraestructuras de servicios, incremento significativamente la competitividad de estos agentes económicos

---

<sup>1</sup> CABRERA ARMAS, L.G (1997)

<sup>2</sup> MACÍAS HERNÁNDEZ, A. (1983), Y CABRERA ARMAS, L.G. y DÍAZ DE LA PAZ, A. (1991)

# EL TRÁFICO MARÍTIMO EN LA ERA DEL IMPERIO: CARTEL, MONOPOLIO Y OLIGOPOLIO: EL CASO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE, C. 1870-1914

## Introducción

El análisis de la actividad portuaria en Santa Cruz de Tenerife, objeto de nuestro estudio, refleja la existencia de **oligopolios**, esto es, la mayoría de los servicios estuvieron dominados por un número reducido de empresas, que, además, a fin de evitar la competencia y obtener un mayor beneficio, adoptaron prácticas de **colusión**, llegando incluso a la **cartelización** de sus ofertas. Si bien en la práctica totalidad de los servicios portuarios se constata la existencia de oligopolios, la colusión y cartelización de la oferta se concretó sobre todo en los suministros de combustibles y agua. Las estrategias empresariales estuvieron determinadas por el aumento de la competencia entre los enclaves portuarios por la captación del tráfico marítimo internacional. Ante ello, los agentes económicos interesados en el tráfico, aumentaron y diversificaron su oferta de servicios y reforzaron su presencia en otros mercados. El resultado de este proceso, como veremos, fue un aumento de la competencia y, en el medio plazo, la disminución de los beneficios, por lo que las empresas, como en el caso anterior, extendieron las estrategias de **cartelización** al mercado Atlántico, en especial, en aquellas ofertas donde los márgenes comerciales eran más estrechos, como ocurría en el suministro de carbón y agua.

En esta comunicación analizamos, en primer lugar, las características más relevantes del tráfico marítimo en la era del Imperio; el apartado segundo, lo dedicamos al análisis de la configuración de un oligopolio en los servicios de consignación; el tercer y cuarto apartados están dedicados al examen de los suministros y sus agentes, con especial referencia a las estrategias de colusión y cartelización de las ofertas; y, por último, en las conclusiones se resumen los resultados obtenidos.

## 1. Canarias plataforma logística internacional

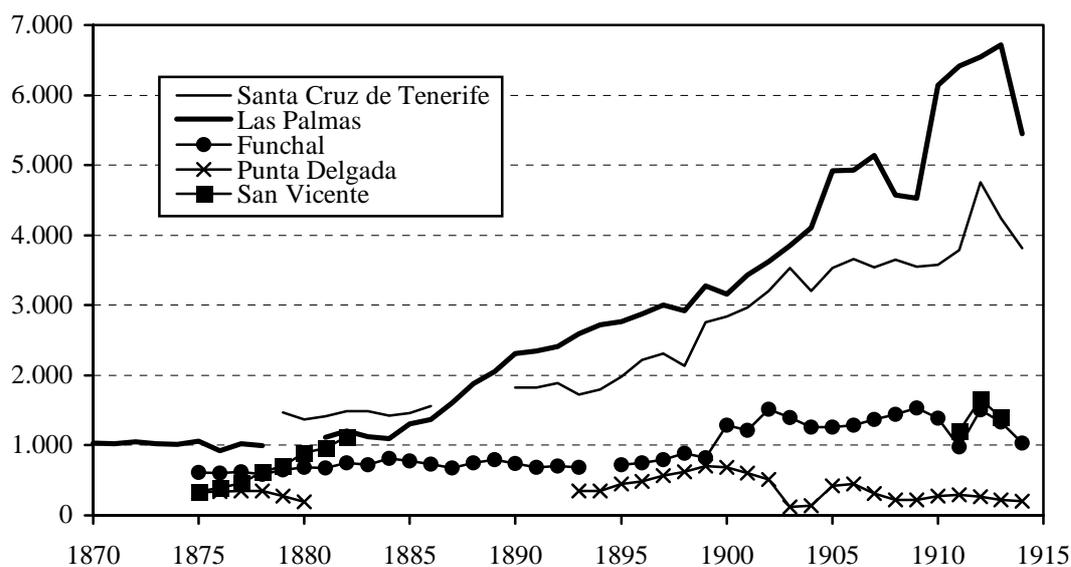
En la era del Imperio los Archipiélagos pasaron a desempeñar nuevas funciones, al tiempo que se fortalecían otras heredadas del pasado<sup>3</sup>. El análisis del tráfico marítimo en algunos de los puertos insulares nos permite acercarnos al cambio que se produjo en esta etapa en la jerarquía portuaria Atlántica (cfr. gráfico 1). Como se observa, dos de los puertos

---

<sup>3</sup> MACÍAS HERNÁNDEZ, A. (2001).

canarios: Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, se convirtieron en las plataformas portuarias preferidas por las flotas en sus trayectos, entre Europa, África, América central y del sur, y, en menor medida, Oceanía, para suministrarse de combustibles, agua y víveres y, en su caso, realizar reparaciones, recibir asistencia médica, etc.

GRÁFICO 1  
TRÁFICO MARÍTIMO EN ALGUNOS PUERTOS ATLÁNTICOS  
MILES DE BUQUES

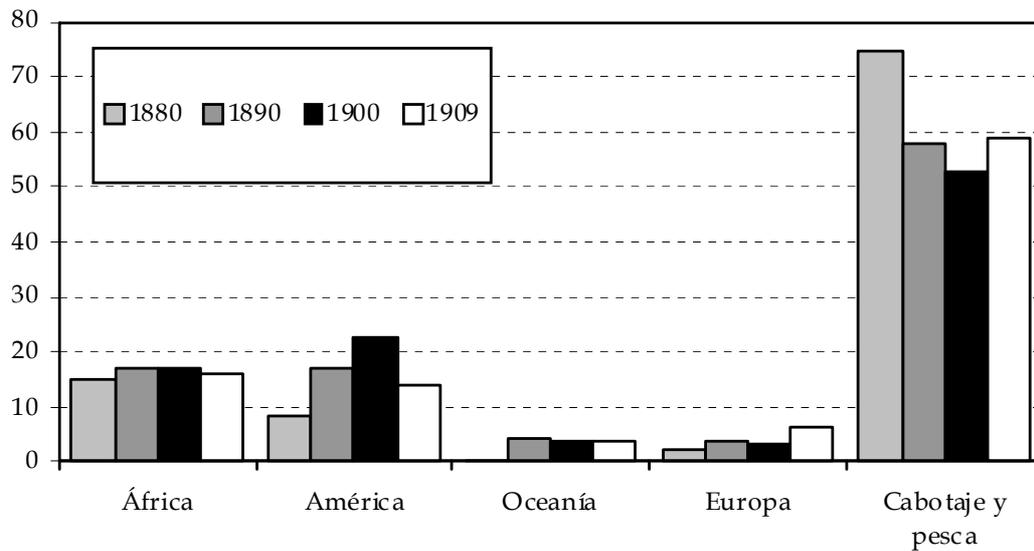


Fuente: Elaboración propia.

El principal potencial del negocio portuario para Canarias radica en captar el tráfico entre Europa y el resto del mundo. El análisis del derrotero de los buques por zonas geográficas (África, América, Europa y Oceanía), revela la importancia del puerto tinerfeño como base de apoyo a la navegación internacional. A partir de los años ochenta del siglo XIX aumentó el peso de la navegación de altura tanto en número como, sobre todo, en tonelaje (cfr. gráficos 2 y 3). Este incremento del tráfico de altura resultó determinante en el auge de los servicios portuarios, sin que ello signifique negar la importancia del cabotaje en la integración del mercado interno e incluso en el crecimiento del tráfico exterior al proporcionar buena parte de la carga que demandaban los buques en su retorno a Europa<sup>4</sup>.

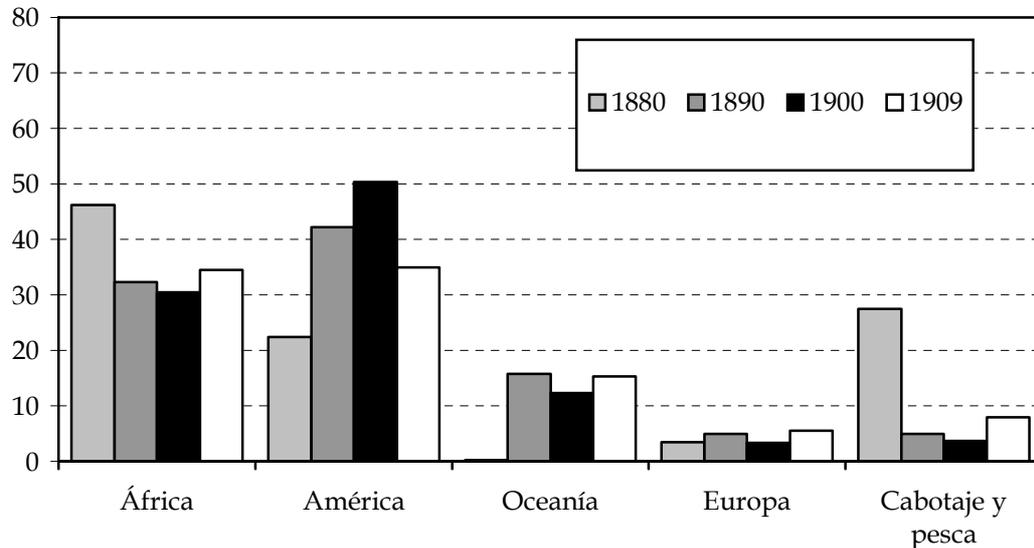
<sup>4</sup> En 1909, a pesar de su baja participación en el tonelaje registrado (8%), representaban el 59% de los buques entrados en Santa Cruz de Tenerife.

GRÁFICO 2  
 BUQUES MERCANTES ENTRADOS SEGÚN NÚMERO Y ZONAS DE PROCEDENCIA  
 PORCENTAJES



Fuente: *Register of Shipping of Santa Cruz de Tenerife Port*, años indicados. Elaboración propia.  
 Notas: \*El cabotaje incluye el tráfico interinsular y con Península y Baleares

GRÁFICO 3  
 BUQUES MERCANTES ENTRADOS SEGÚN TONELAJE Y ZONAS DE PROCEDENCIA  
 PORCENTAJES



Fuente: *Register of Shipping of Santa Cruz de Tenerife Port*, años indicados. Elaboración propia.  
 Notas: \*El cabotaje incluye el tráfico interinsular y con Península y Baleares

Por último, en el incremento de los servicios resultó significativo el aumento del tamaño medio de los vapores. Entre 1880 y 1910 el tonelaje medio de registro se multiplicó por cuatro. Este crecimiento refleja el proceso de especialización y aprovechamiento de las economías de

escala en los viajes trasatlánticos, de tal manera que cuanto mayor es la distancia a recorrer, , mayor era el tonelaje de los embarcaciones (cfr. cuadro 3).

CUADRO 3  
EVOLUCIÓN DEL TONELAJE MEDIO EN SANTA CRUZ DE TENERIFE\*

<b>Derroteros</b>	1880	1890	1900	1909
África	951	1.308	1.737	2.415
América	835	1.711	2.160	2.758
Europa	522	842	934	1.006
Oceanía	389	2.588	3.329	4.770
Altura y gran cabotaje	872	1.552	2.004	2.511
Cabotaje y pesca	113	58	69	150
Total	305	685	981	1.115

Fuente: *Register of Shipping of Santa Cruz de Tenerife Port*, años indicados. Elaboración propia.

Notas: \*Tonelaje de registro neto.

## 2. El negocio de la consignación

De acuerdo con nuestro objetivo de estudiar la competitividad internacional de la empresas portuarias, el negocio de la consignación lo hemos limitado a la navegación mercante de altura y gran cabotaje, considerando que la escala en un puerto determinado depende tanto de la ventajosa posición institucional y geográfica del puerto como de la labor de captación de las navieras, así como de sus relaciones con los capitanes y maquinistas, por los consignatarios<sup>5</sup>.

CUADRO 4  
EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CONSIGNATARIAS SEGÚN NACIONALIDAD  
SANTA CRUZ DE TENERIFE\*

<b>Consignatarias</b>	1870	1880	1890	1900	1909	1914
Españolas (1)	17	15	14	5	7	5
Mixtas (2)	6	7	2	3	4	4
Total (1+2=3)	23	21	16	8	11	9
Extranjeras (4)	0	0	2	2	4	6
Total (3+4)	23	22	18	10	15	15

Fuente: *Register of Shipping of Santa Cruz de Tenerife Port*, años Indicados. Elaboración propia.

<sup>5</sup> Además de no constituir el objeto de la investigación la exclusión de la consignación en el tráfico de cabotaje y pesquero viene determinada por no proporcionar las fuentes disponibles, salvo para el cabotaje de vapores, información sobre los consignatarios.

En este sentido, los nuevos desafíos de la navegación oceánica provocaron cambios drásticos en el negocio de la consignación (cfr. cuadros 4 y 5). Entre ellos cabe destacar el descenso del número de agentes a pesar del fuerte incremento de las escalas en el período. La pérdida de peso de las consignatarias nacionales, y, en menor medida, de las “mixtas”<sup>6</sup>, como consecuencia de la falta de relevo generacional<sup>7</sup>, y de su menor competitividad<sup>8</sup>. Por último, la concentración de la consignación en reducido número de empresas, pues si en 1870 las tres primeras sociedades del *ranking* representaban ya el 42% de los buques y el 52% del tonelaje, en el resto del período aumentaron aún más su peso, consignando más de dos tercios de los buques y entre el 80 y 90% del tonelaje<sup>9</sup>.

**CUADRO 5**  
PORCENTAJE EN EL TRÁFICO MERCANTE DE ALTURA DE LAS TRES PRIMERAS  
CONSIGNATARIAS SEGÚN AÑOS EN SANTA CRUZ DE TENERIFE\*

<b>Consignatarias</b>	1870	1880	1890	1900	1909
Buques (1)	18,8	41,5	57,1	44,5	34,1
Tonelaje (1)	34,6	47,7	57,4	53,7	41,7
Buques (2)	11,5	17,3	18,6	23,8	31,5
Tonelaje (2)	17,4	29,0	18,6	20,8	31,5
Buques (3)	11,5	9,5	10,2	8,4	5,2
Toneladas(3)	8,8	6,1	13,3	7,2	6,3
Buques (1+2+3)	41,7	68,3	85,9	76,6	70,8
Tonelaje (1+2+3)	52,2	82,8	89,3	81,7	79,5

Fuente: *Register of Shipping of Santa Cruz de Tenerife Port*, años indicados. Elaboración propia.

Notas: \*Excluidos los tráficos de cabotaje, pesca y guerra. (1)= entre 1870 y 1909 Hamilton y Compañía; (2)= en 1870 y 1890 Ghirlanda Hermanos, en 1880 Hardisson Hermanos, en 1900 y 1909 *Elder, Dempster and Co*; (3)= en 1870 Guillermo Davidson y Co, en 1880 Juan Cumella, en 1890 Hardisson Hermanos, en 1900 *Cory Brothers and Co Ltd*, en 1909 Hardisson Hermanos.

En resumen, la necesidad de reducir gastos de estancia en puerto obligó a las navieras a una primera restricción en el número de escalas, concentrando su operatividad en los puertos

<sup>6</sup> En la clasificación de la consignación, además de la clásica entre nacionales y extranjeras, introducimos otra que denominamos “mixta”, en la que figuran las empresas y empresarios que desarrollaron su actividad principal en las Islas aunque sus componentes tengan otra nacionalidad.

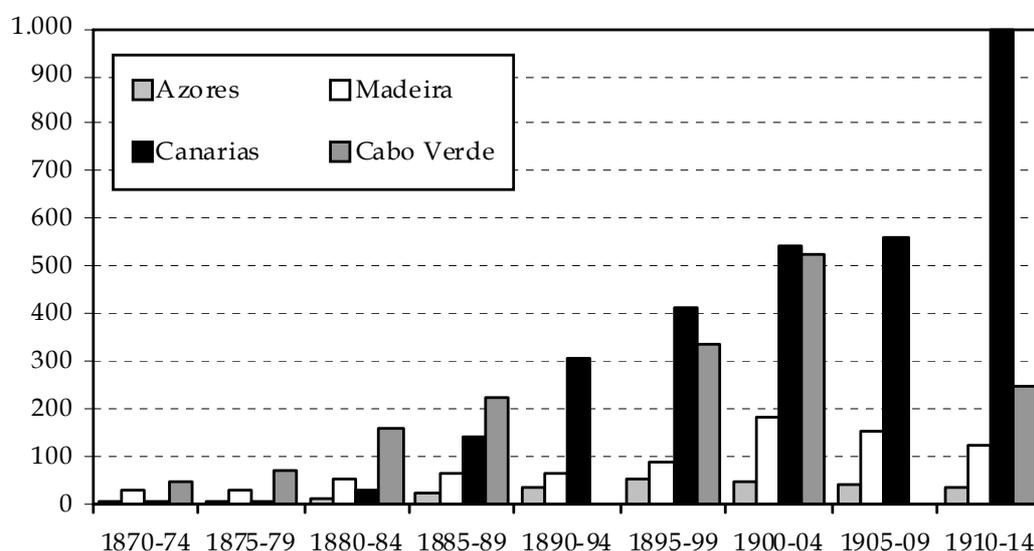
<sup>7</sup> Salvo dos consignatarias: Hamilton y Cía y Hardisson Hermanos, el resto, en los casos en que los herederos mantuvieran dicha actividad, no superó la segunda generación.

<sup>8</sup> Ante el incremento y requerimientos de la navegación de altura, en buena parte de bandera extranjera, los agentes nacionales quedaron relegados paulatinamente a la consignación de una parte de las navieras trasatlánticas españolas y al negocio de la emigración.

<sup>9</sup> De las tres consignatarias referidas la única que no tuvo instalaciones de suministro fue Hardisson Hermanos.

mejor dotados en su proceso de especialización naviera. Paralelamente, en la consignación, asistimos a una transformación estrechamente ligada a los medios organizativos y tecnológicos que requería la navegación internacional. El resultado fue la formación de facto de un oligopolio en el que las principales consignatarias, desarrollando estrategias tanto de integración vertical como horizontal, proporcionaban todos los servicios que podía demandar el buque durante su escala: carbón, agua, avituallamiento, carga y descarga, remolques, reparaciones navales, intermediación financiera, seguros, etc.

GRÁFICO 4  
 CARBÓN EXPORTADO DE GRAN BRETAÑA A LOS ARCHIPIÉLAGOS ATLÁNTICOS  
 MILES DE TONELADAS



Fuente: CABRERA ARMAS, L.G. (2007).

### 3. La energía en los puertos: el carbón

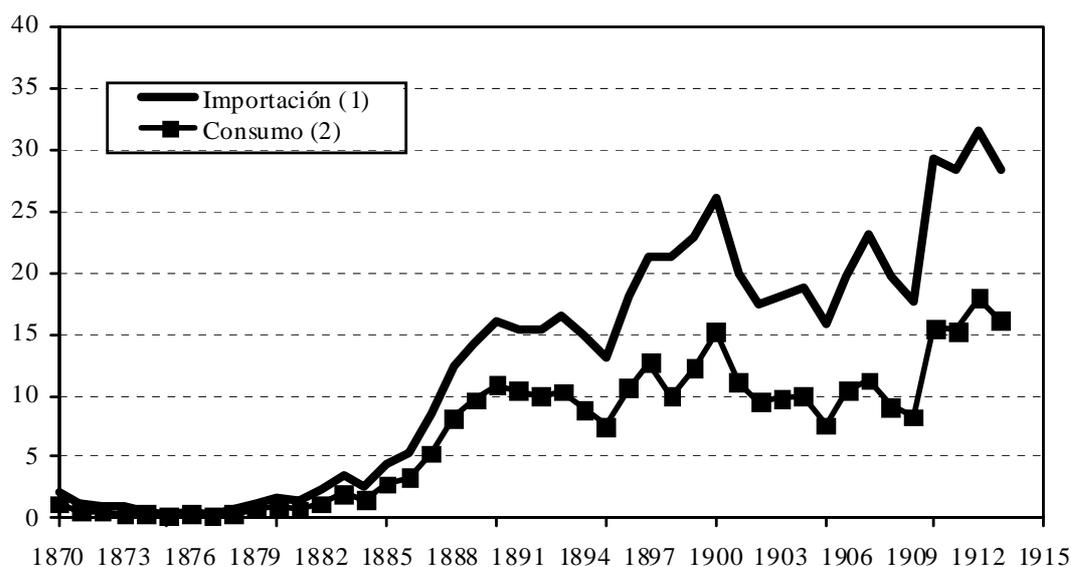
#### 3.1 El suministro de carbón

Indudablemente uno de los pilares que hizo factible la nueva división internacional del trabajo fue la expansión del transporte marítimo en buques de vapor y, relacionado con ello, la disponibilidad de una red de abastecimiento del preciado combustible. En este sentido, un indicador del papel jugado por los puertos y de los cambios en la jerarquía portuaria nos lo proporcionan las importaciones de carbón británico de las distintas áreas (Cfr. gráfico 4). Hasta los años setenta del siglo XIX la primacía en el suministro correspondió a los puertos portugueses, en especial, a los de Funchal y, en el África Occidental portuguesa, San Vicente

<sup>10</sup>. A partir de los años ochenta, al tiempo que aumentaba el tráfico marítimo, el papel de Canarias como lugar de escala y suministro se consolidó, de manera tal que a finales de la década sólo tenía como competidor a Cabo Verde. Ya en los noventa los puertos canarios se convirtieron en los primeros del Atlántico, suministrando en torno a dos tercios de todo el carbón exportado por Gran Bretaña a los archipiélagos de la macaronesia, iniciando una tendencia que se afianzara en los primeros años del siglo XX.

La importancia de las Islas Canarias como plataforma de suministro de combustibles resulta más notoria si la comparación la realizamos con las importaciones de carbón británico y, sobre todo, con el consumo aparente de carbón en España (cfr. gráfico 5). Como se observa, en la década de 1880, el consumo de carbón para la navegación aumentó hasta representar el 10% del total nacional, manteniéndose entre el 10% y 15% el resto del período.

GRÁFICO 5  
REPRESENTATIVIDAD DEL CARBÓN CONSUMIDO EN CANARIAS RESPECTO A ESPAÑA  
PORCENTAJES



Fuentes: Importación española en NADAL FARRERAS (1978); Consumo en España en COLL y SUDRIÀ (1987, pp. 421-423). Elaboración propia

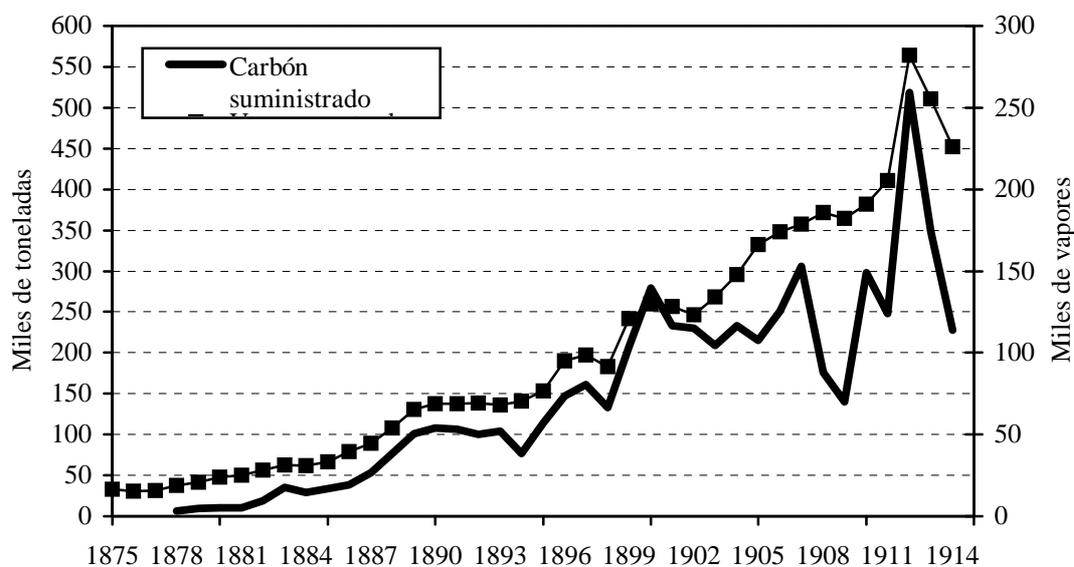
Notas: 1= Porcentaje de Canarias en las exportaciones de carbón mineral británico a España; 2= Porcentaje del consumo aparente de carbón mineral en Canarias respecto a España (producción+carbón importado)

En el caso de Santa Cruz de Tenerife el despegue de dicha actividad se produce en los inicios de los años ochenta, cuando se alcanzan las 20 mil toneladas anuales de media, y alcanza su cenit en el tránsito del siglo XIX al XX, coincidiendo con el exacerbamiento de las

<sup>10</sup> No hemos podido, por el momento, desagregar las importaciones de Cabo Verde del resto del África Occidental Portuguesa.

hostilidades que representaron los intereses imperialistas británicos en Sudáfrica (1899-1902). Y ello, contando con la súbita disminución que representó la epidemia de cólera de 1893 y la Crisis del 98. A partir de este momento, se observa una relativa estandarización de la cuantía de los suministros en torno a las 237.000 toneladas anuales de media, en la que sobresale la caída provocada por la finalización de la guerra de los *bóers*, y, sobre todo, la inflexión como consecuencia de la contracción que se produjo en el comercio mundial, con un descenso de los suministros a las 217.000 toneladas de media anual en el quinquenio 1905-1909. Esta tendencia negativa, antes de la súbita contracción que produjo el estallido de la I Guerra Mundial, cambia de signo en el quinquenio siguiente, como se refleja en el aumento del consumo de carbón mineral hasta las 328.000 toneladas anuales.

GRÁFICO 6  
SUMINISTRO DE CARBÓN A LA NAVEGACIÓN EN SANTA CRUZ DE TENERIFE



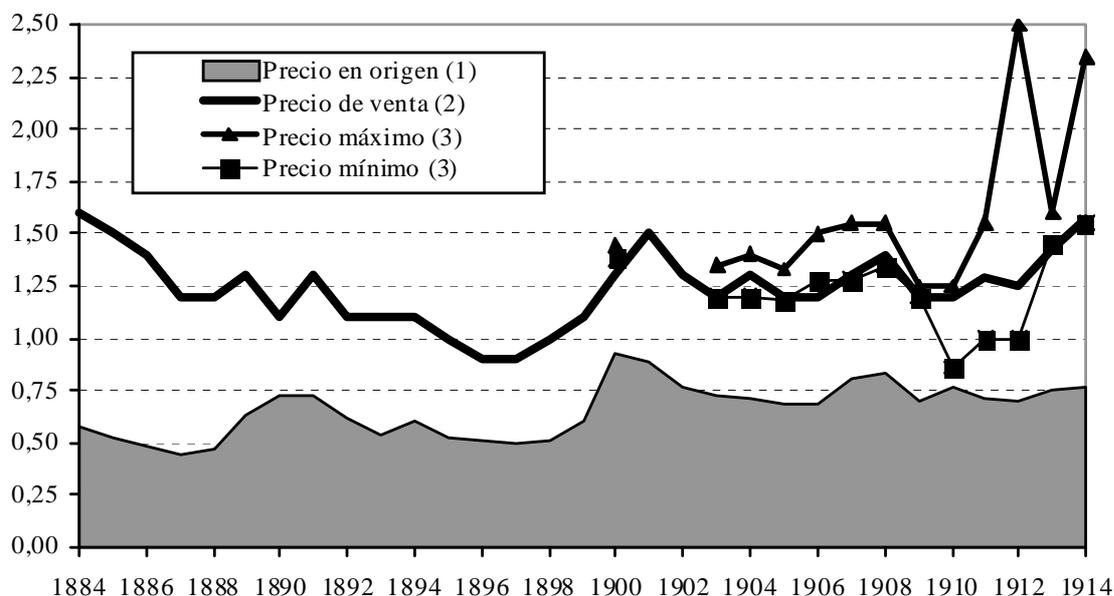
Fuente: Elaboración propia

El fortalecimiento del papel de las Islas como estación carbonera se manifiesta con mayor claridad si utilizamos sólo las entradas de vapores en Santa Cruz de Tenerife y la relacionamos con el suministro de combustible (cfr. gráfico 6). Ambas series confirman lo anterior. Presentan una elevada correlación sólo alterada en momentos de crisis internacionales. En consecuencia, los precios serán el factor que permitirá confirmar la competitividad del puerto tinerfeño en la navegación atlántica.

### 3.2 El precio del carbón

El coste de combustible es uno de las principales variables en la cuenta de gastos del buque, por lo que es de gran importancia para las navieras el conseguir los mejores precios en este servicio. Nos interesa conocer, por tanto, como evolucionaron los precios del combustible suministrado a la navegación y si, como señalamos, constituyó uno de los factores de atracción del tráfico. Su elaboración, sin embargo, no está exenta de dificultades. No hemos localizado ninguna estadística oficial que proporcione información seriada para todo el período<sup>11</sup>, por lo que hemos optado por la elaboración de una serie de precios CIF del combustible a partir de las ventas realizadas por el denominado cartel isleño, que estudiaremos en el siguiente apartado<sup>12</sup>.

GRÁFICO 7  
PRECIO MEDIO PONDERADO DEL CARBÓN SUMINISTRADO A LA NAVEGACIÓN EN SANTA CRUZ DE TENERIFE  
LIBRAS ESTERLINAS POR TONELADA



Fuentes y notas: 1= Precio medio ponderado en origen del carbón británico importado en NADAL FARRERAS (1978); 2= Precio medio ponderado del carbón británico suministrado a la navegación en Santa Cruz de Tenerife, 3= 1900 y 1903-1909: QUINTANA NAVARRO (1992); 1910 y 1914: MORRIS (1921).

Los resultados creemos que son representativos. Por una parte, hay que considerar que entre 1878 y 1909 dicho cartel proporcionó en torno al 75% del carbón suministrado en Santa Cruz de Tenerife y cerca del 38% del total regional. Por otra parte, el hecho de que los agentes operen en un mercado abierto, hace factible sostener que el precio ofertado por el resto de

<sup>11</sup>La información disponible más interesante, aunque con limitaciones temporales, es la que nos ofrecen los cónsules británicos sobre precios máximos y mínimos de venta y fletes QUINTANA NAVARRO, F. (1992), en SUÁREZ BOSA, M. (2004).

<sup>12</sup>Excluyendo, por tanto, las ventas de carbón en el mercado interno que analizamos en otro lugar. CABRERA ARMAS, L.G. y HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ, J. (2008).

oferentes no debía ser superior, máxime cuando, como ocurrió a partir de 1903, las empresas carboneras que operaban en Santa Cruz de Tenerife se integraron en el cartel *Atlantic Islands Depot Arrangement* (AIDA) que, como veremos, estableció cuotas y precios de referencia para el combustible en esta zona del Atlántico.

A lo largo del período analizado se distinguen tres subetapas. Una primera abarcaría los años previos a la crisis del 98, y está caracterizada por el paulatino abaratamiento del precio del carbón<sup>13</sup>. Si en los años ochenta una tonelada costaba en torno a 1 libra y 10 chelines, hacia 1897 se facturaba a 18 chelines, es decir, un descenso del 44%. La segunda, aunque de menor duración: 1898-1901, está determinada por el incremento que experimentan los precios, hasta alcanzar valores de inicios de los ochenta, como consecuencia de los conflictos bélicos: Cuba y Sudáfrica. Terminadas ambas contiendas, entre 1902 y 1909, se inició un nuevo ciclo caracterizado por el descenso moderado de los precios, aunque sin alcanzar los niveles prebélicos. A partir de 1910 el precio del carbón experimentó un fuerte descenso por la “guerra de precios” que entablaron en Las Palmas de Gran Canaria las casas carboneras tras el abandono de una de ellas del AIDA. Por último, restablecido el acuerdo, a finales de 1912 los precios retoman la senda alcista (cfr. Gráfico 7).

En general, el precio de suministro estuvo determinado en mayor medida por las variaciones del precio en origen, que por el coste del transporte. Mientras que el coste en origen muestra una tendencia ascendente hasta 1901, para consolidarse en torno a 0,75 libras hasta el inicio de la I Guerra Mundial, los fletes muestran una tendencia descendente, sólo interrumpida en los períodos de conflictos internacionales (cfr. Gráfico 8). En cualquier caso, el coste del transporte del carbón varía en función de la distancia y de la cantidad demandada. De tal manera que es aceptable suponer, y así parecen indicarlo las escasas fuentes disponibles, que este precio sería, respecto a Madeira, más alto en Canarias y, en función de la distancia, menor que en Cabo Verde<sup>14</sup>.

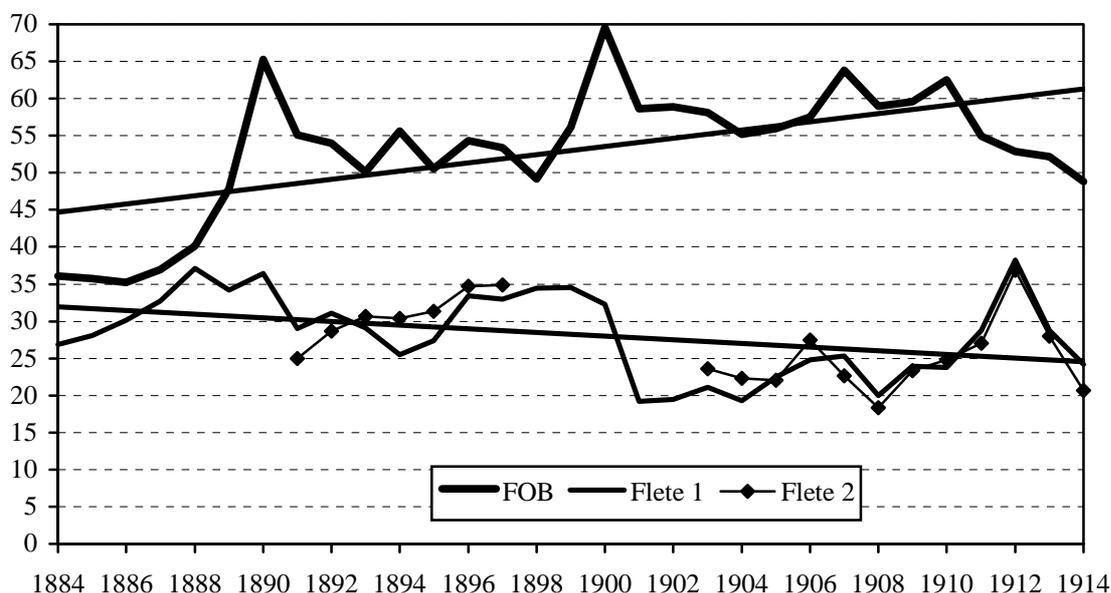
Ahora bien, si aceptamos que el precio en origen es similar para todos los puertos, la competitividad de las distintas escalas vendrá determinada, además de por el propio flete, por factores como la competitividad en el suministro y la disponibilidad de retornos.

---

<sup>13</sup> Los precios del carbón se expresan en libras esterlinas por tratarse del precio del mercado internacional en el que se mueven las empresas isleñas. El cambio de libras a pesetas será objeto de pingües beneficios para las empresas consignatarias.

<sup>14</sup> Baste un ejemplo, en 1910, el flete de la tonelada de carbón hasta Cabo Verde alcanzaba las 0,43 libras, mientras que en Canarias era de 0,32 libras y Madeira 0,29 libras. *La Prensa*, Santa Cruz de Tenerife, 17 y 18/11/1910.

GRÁFICO 8  
 PORCENTAJES DEL PRECIO EN ORIGEN Y DEL TRANSPORTE EN EL CARBÓN SUMINISTRADO A  
 LA NAVEGACIÓN EN CANARIAS  
 PORCENTAJES



Fuente: Los precios FOB en NADAL FARRERAS (1978); el Flete 1= Fletes medios de tres puertos españoles, en COLL MARTÍN. S. Y SUDRIÀ I TRIALY, C. (1987, pp. 435-436), Flete 2= Flete mínimo a Canarias según cónsules británicos en QUINTANA NAVARRO, F. (1992) y MORRIS (1921)

### 3.3 La modernización de los servicios

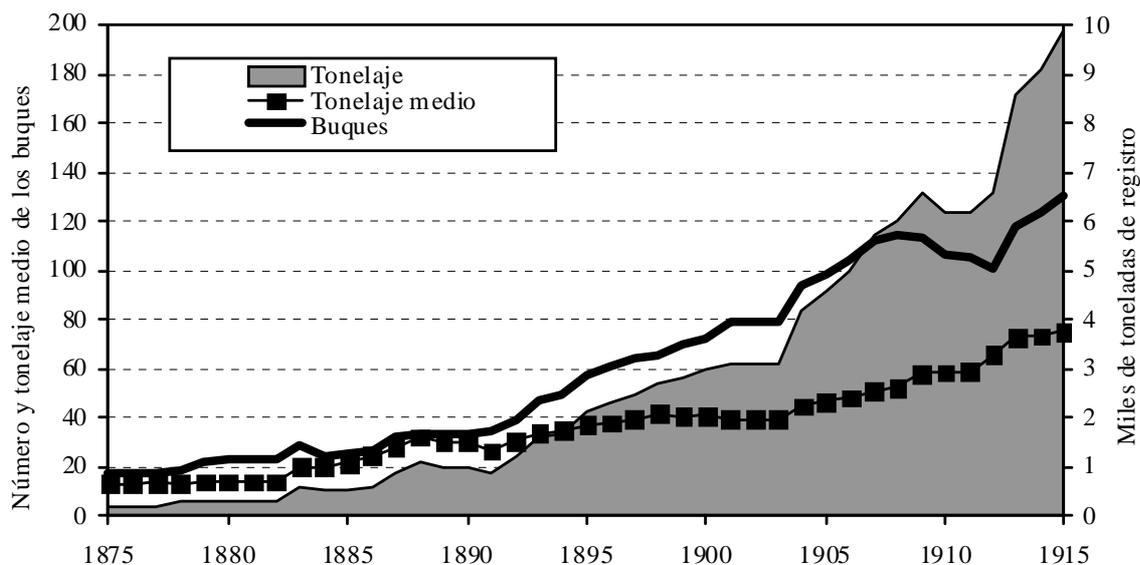
La competitividad entre las empresas suministradoras obligaba a dotarse de infraestructuras, tanto terrestres como marítimas, que permitieran reducir la duración de las operaciones y, en consecuencia, la estada del buque en puerto pues, en último término, significaba una reducción de los costes del transporte. Esta dotación, hasta la constitución de las Juntas de Obras de Puertos, correspondió a los agentes privados y, básicamente, a las consignatarias.

En el caso de las infraestructuras terrestres la inversión se centró en incrementar la capacidad de almacenamiento, explanadas, y muelles-embarcaderos. Estos últimos, resultaron determinantes en la competitividad de las empresas. Aquellas que no disponían de embarcadero propio, tenían que hacer frente a unos mayores costes derivados de la dificultad para realizar operaciones en los muelles, dada su reducida amplitud, y del incremento de gastos que suponía tanto la maniobra como el propio atraque<sup>15</sup>. En segundo lugar, el establecimiento de los

<sup>15</sup> Aunque no disponemos de información sobre el número de atraques realizados en los muelles de Santa Cruz de Tenerife en el período, si sabemos que su longitud y ancho era reducida. La del muelle norte apenas alcanzaba los 55 metros, además, con un reducido calado. Y en cuanto al Dique-Sur, para el que disponemos de información a partir de 1909, aunque de mayor tamaño, sólo absorbió el 23,6% del total de buques entrados en Santa Cruz de

primeros varaderos y talleres, desde los que prestar auxilio a los buques en tránsito y, sobre todo, construir los medios navales que demandaban los servicios portuarios<sup>16</sup>. Por último, en la mejora en las provisiones, con el establecimiento de las primeras fábricas de hielo en 1897 y, más tarde, las cámaras frigoríficas.

GRÁFICO 9  
EVOLUCIÓN DEL STOCK ANUAL DE LA FLOTA DE BAHÍA EN SANTA CRUZ DE TENERIFE\*  
1875-1915



Fuentes: Comandancia de Marina de Santa Cruz de Tenerife, Libros de Matrícula; y Registro Mercantil de la Provincia de Canarias, Libro Registro de Buques. Elaboración propia.

Notas: \*En el cálculo del stock de la flota de bahía sólo se han computado los buques de más de 10 toneladas de registro

El número y arqueo de los buques empleados en el tráfico de bahía se incrementó y modernizó para agilizar y reducir el coste de las operaciones. Así, junto a busetas, falúas, y lanchas, o, en el servicio de aguada, los buques aljibes, en los ochenta aparecen en las operaciones de carga y descarga de mercancías y carbón las gabarras y barcazas, utilizadas además como depósitos flotantes de carbón, y para trasladarlas, dado su mayor tonelaje, hasta el costado de los buques, los remolcadores<sup>17</sup>. Ello se refleja en la evolución de la flota operativa de bahía con más de 10 toneladas de registro matriculada en el distrito marítimo de Santa Cruz de Tenerife<sup>18</sup>. El gráfico 9 recoge el fuerte incremento en el número y tonelaje de la

Tenerife entre esa fecha y 1914. Véase JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (1930).

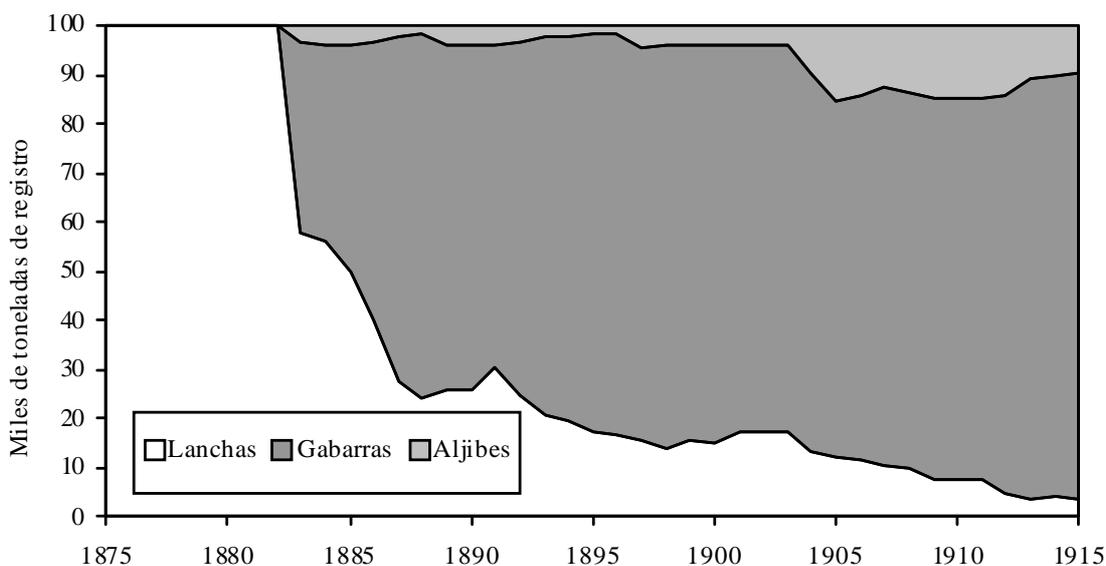
<sup>16</sup> Entre 1883 y 1914 sólo operaron en Santa Cruz de Tenerife dos astilleros, el del cartel (1883), y el de *Elder* (1897).

<sup>17</sup> En Santa Cruz de Tenerife el primer buque de vapor destinado al tráfico de bahía comenzó a operar en 1877.

<sup>18</sup> Entendiendo por tal flota operativa la inscrita en la Comandancia de Marina, descontadas, por tanto, las bajas en las matrículas

flota matriculada. A mediados de la década de 1870 el puerto sólo disponía de 18 buques con un total de 240 toneladas de registro, en 1915 la flota operativa ascendía ya a 131 buques y alcanzaba las 9.860 toneladas de registro. Además, como se observa, no sólo creció el número y el tonelaje total, también se incrementó del tamaño medio de los buques, pasando el peso medio de 13 a 75 toneladas entre ambas fechas.

GRÁFICO 10  
DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DEL TONELAJE DE LA FLOTA OPERATIVA DE BAHÍA EN SANTA  
CRUZ DE TENERIFE\*  
1875-1915



Fuentes: Comandancia de Marina de Santa Cruz de Tenerife, Libros de Matrícula; y Registro Mercantil de la Provincia de Canarias, Libro Registro de Buques. Elaboración propia.

Notas: \*En el cálculo del stock de la flota de bahía sólo se han computado los buques de más de 10 toneladas de registro

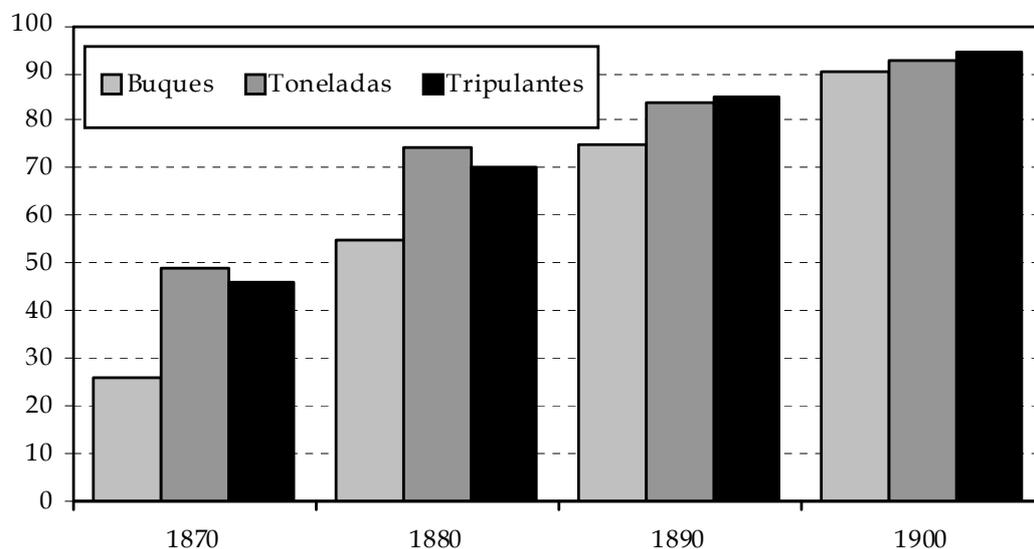
Ahora bien, si analizamos las características de esta flota, observamos que coincidiendo con el aumento del tráfico marítimo a mediados de la década de 1880, el número y el tonelaje de aljibes y gabarras se incrementó considerablemente, llegando a representar a inicios de la Primera Guerra Mundial el 81% de los buques y el 96% del tonelaje total, correspondiendo a las gabarras el 73% y 87%, respectivamente (cfr. gráfico 10).

Al mismo tiempo, la estiba y desestiba, experimenta un fuerte crecimiento. Como señalan los coetáneos «*son miles de personas las que viven consagradas a las faenas que origina el carbón, al importarlo y exportarlo, en los almacenes de tierra, y en las gabarras y depósitos del mar, y en los remolcadores para el servicio de éstos*»<sup>19</sup>. La manipulación del

<sup>19</sup> Exposición...1899

carbón pasó a ser desempeñada por los denominados trabajadores de carga negra<sup>20</sup>, al tiempo que se eliminaron algunos de los obstáculos institucionales al trabajo nocturno y en festivos.

GRÁFICO 11  
 ESCALAS INFERIORES A UN DÍA DE BUQUES EN NAVIGACIÓN DE ALTURA Y GRAN CABOTAJE\*  
 PORCENTAJES



Fuente: *Register of Shipping of Santa Cruz de Tenerife Port*, años indicados. Elaboración propia.

Notas: \*No se incluyen los tráficos de cabotaje, pesquero y guerra

La conjunción de los cambios en la organización del trabajo junto al empleo de los nuevos medios: remolcadores, aljibes, y gabarras, permitió que, en apenas 20 años, se pasara de suministrar entre 20 y 30 toneladas a 300 toneladas de carbón por hora y día, lo que supone un fuerte incremento de la productividad de los servicios<sup>21</sup>. Con ello se reducían los tiempos de las operaciones y, en consecuencia, la estadía del buque en puerto, lo que en definitiva se traducía en una reducción de los costes de suministro y transporte (Cfr. Gráfico 11).

En efecto, el tiempo de escala se redujo considerablemente. A inicios de la década de 1870 sólo una cuarta parte de los buques entrados (26%), que representan casi la mitad del tonelaje de registro, permanecían menos de un día en puerto. Diez años después el porcentaje de los que realizaban operaciones en menos de 24 horas se había incrementado hasta poco más de la mitad de los barcos entrados (55%), y, más aún, respecto al tonelaje entrado (75%). Esta tendencia se acentuó en las dos décadas siguientes, de manera tal que a partir de 1900 el

<sup>20</sup> Para diferenciarlos de los que manipulaban el resto de mercancías: trabajadores de la carga blanca.

<sup>21</sup> La primera cifra en *La Opinión*, Santa Cruz de Tenerife, 25/5/1882; la segunda en *Album-Guía de Tenerife*, 1897, Santa Cruz de Tenerife, 1897.

porcentaje de los barcos en navegación de altura y gran cabotaje que permanecían más de un día en puerto suponían menos del 10% de los buques y el tonelaje entrado.

Esta reducción, en cualquier caso, fue un factor de atracción para la navegación, como señalaban las casas carboneras en 1897:

«(...) las estaciones de carbón mineral, levantadas en los puertos de las Islas a costa de inmensos sacrificios, han tenido que sostener empeñada competencia (...). Las únicas armas de combate que en la lucha podían fallar la competencia a favor de las Islas Canarias eran el esmerado y rápido servicio en los aprovisionamientos»

#### **4. Las empresas suministradoras: monopolio y oligopolio**

El incremento de las importaciones de carbón británico a partir de los años 70 del siglo XIX era un reflejo del nuevo papel de los puertos dado que, en los espacios analizados, sólo una pequeñísima proporción se destinó a satisfacer la demanda interna<sup>22</sup>. La navegación a vapor requería de lugares donde abastecerse del preciado combustible pero, también, de otros servicios (avitallamientos, aguada, reparación naval, banca, seguros, etc.). Esta labor la desempeñaron agentes locales o las empresas navieras y/o mineras extranjeras directamente o aliadas con los capitales locales.

En el puerto de Santa Cruz de Tenerife inicialmente la mayoría de los servicios portuarios fueron ofertados por los agentes locales. En la década de los 70 asistimos a los primeros cambios en la estructura y estrategia de las empresas radicadas en Tenerife. Cambios derivados del incremento de la competencia en otros puertos atlánticos, y de las condiciones impuestas por las compañías navieras a medida que se incrementaba la navegación regular y se formaban las primeras conferencias marítimas. El resultado fue, al tiempo que cada empresa mantenía, mientras permanecía activa, el desempeño de un conjunto de actividades exclusivas: consignación, banca, seguros, provisiones, y, en general, todo lo relacionado con la carga blanca, la formación en el en los suministros de carbón, agua, e incluso en el de reparaciones navales, de monopolios que se prolongan hasta mediados de la década de 1890, momento en que el monopolio se tornó en oligopolio.

##### **4.1 La cartelización de la oferta carbonera**

Evidentemente, las estrategias de colusión obedecían al deseo de superar la propia dimensión empresarial, economizar costes de gestión, establecer un control administrativo unitario,

disminuir la competencia en el mercado interno y aumentar la competitividad en el tráfico internacional.

Con este objetivo en el suministro de carbón, a la altura de 1878, tres de las empresas consignatarias y suministradoras: Hamilton y Compañía<sup>23</sup>, continuación de Bruce Hamilton y Compañía<sup>24</sup>, después de disolver el cartel que tenía con otras dos sociedades hispano británicas<sup>25</sup>, decide unir su negocio carbonero al cartel constituido por Ghirlanda Hermanos<sup>26</sup> y Juan Cumella Monner<sup>27</sup>. Así, aunque cada empresa mantiene la titularidad de sus concesiones y depósitos terrestres, explanadas y embarcaderos, la propiedad del combustible y el material flotante pasó a estar compartida, correspondiendo a Hamilton y Cía, además de la dirección del negocio, el 50% del mismo, repartiéndose los otros dos socios el 50% restante<sup>28</sup>. El resultado de este monopolio no pudo ser más favorable. Entre 1878 y 1893 todo el carbón suministrado en Santa Cruz de Tenerife pertenecía a los asociados al cartel (véase gráfico 12).

La segunda fase, que denominamos de internacionalización de los servicios, se inicia en la década de 1890 con la entrada en el mercado de nuevos oferentes y, como ya adelantamos, por la ruptura de la competencia monopolista que ejercía el cartel isleño. En efecto, mientras en la vecina isla de Gran Canaria, el inicio de la construcción del puerto de refugio de La Luz, despertaba el interés de empresas locales y, sobre todo, extranjeras por obtener una concesión marítimo-terrestre que facilitara las operaciones de suministro<sup>29</sup>, en el de Santa Cruz de Tenerife la composición del cartel isleño se modificó con la incorporación de sociedades

---

<sup>23</sup> *Hamilton and Company*, S.R.C. se fundó en Santa Cruz de Tenerife el 1/7/1878, con un capital social de 100.000 ptas. En ella figuran como socios capitalistas los hermanos Charles Howard y Hugh Henry Hamilton Edwards y, como socio industrial, su tío John Howard Edwards. En 1894, tres años después de la muerte de John, modifican el nombre pasando a denominarse Hamilton y Compañía, S.R.C., con el mismo objeto social, capital, y una duración de 15 años, teniendo como únicos socios a los dos hermanos. En 1910, tras los fallecimientos de Hugh y Charles, se incorporan como socios y gerentes Carlos J.R. Hamilton (con el 69%) y Hugo James Hamilton (15%), y sólo como socios capitalistas, con el 16%, los herederos de Hugh.

<sup>24</sup> Constituida en Santa Cruz de Tenerife en 1837 por Bruce Lewis Gellie Hamilton.

<sup>25</sup> La entrada de Hamilton y Cía. en el nuevo cartel se producía después de disolver el que hasta 1875 tenía con las sociedades hispano británicas Le Brun y Compañía y Guillermo Davidson y Compañía, donde ostentaba el 50% del suministro, de un depósito de carbón, y de las lanchas para el servicio. Este depósito, sin embargo, no disponía de embarcadero propio por lo que su oferta perdía competitividad. A partir de ese momento, adquiere las participaciones de sus antiguos socios, termina la construcción de un nuevo depósito, con embarcadero propio, dentro del puerto de Santa Cruz de Tenerife, de acuerdo con la concesión obtenida en 1866.

<sup>26</sup> Aunque los dos socios de esta empresa, los hermanos Virgilio y Manuel Guirlanda Hernández, operaban desde mediados del siglo conjuntamente, no fue hasta 1878, cuando deciden constituirse como sociedad: Ghirlanda Hermanos, S.R.C., con un capital de 283.477 pesetas, repartidos al 50% entre ambos. AHP SCT, Protocolos Notariales, Francisco Rodríguez, Santa Cruz de Tenerife, 1/1/1878.

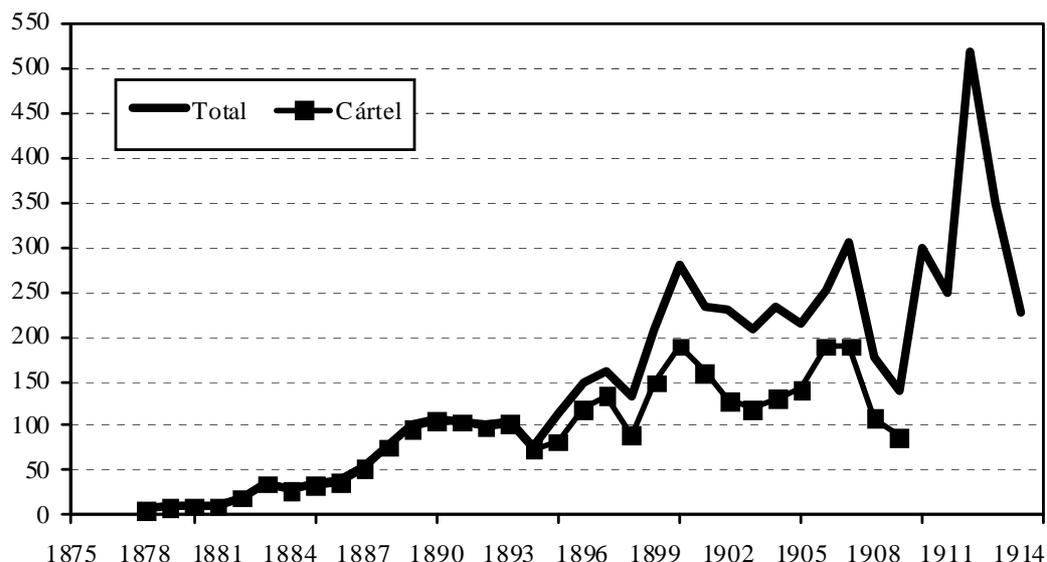
<sup>27</sup> Juan Cumella y Ghirlanda Hermanos asociados, desde mediados del siglo XIX, en los suministros de carbón, agua, y faros, a finales de los setenta eran propietarios de tres de los cuatro depósitos de carbón provistos de embarcadero que existían en Santa Cruz de Tenerife.

<sup>28</sup> Porcentajes que se corresponden con el valor dado a las instalaciones terrestres del grupo: 600.000 ptas.

<sup>29</sup> Declarado puerto de refugio en los ochenta el inicio de la construcción del nuevo puerto estuvo acompañado por la instalación en la década de 1880 de depósitos de carbón por la anglo hispana Miller y Cía (asociada, más tarde, a la *Hull, Byth and Company*), por la anglo maderiense *Blandy Brothers and Company*, y por la británica *Elder, Dempster and Co Ltd*.

británicas vinculadas a uno de los miembros del cartel, y, poco después, de multinacionales carboneras y navieras británicas con intereses carboneros. Con ello, desde 1893, el monopolio tornó en oligopolio, un oligopolio que se consolidará a inicios del siglo XX, con la cartelización de la oferta de carbón en los archipiélagos atlánticos.

GRÁFICO 12  
SUMINISTRO DE CARBÓN A LA NAVEGACIÓN EN SANTA CRUZ DE TENERIFE  
MILES DE TONELADAS



Fuente:

Así, respecto al cartel isleño, dicho proceso tuvo dos fechas clave: 1890 y 1895. En la primera, el 75% del negocio carbonero se traspasó a dos sociedades británicas, como resultado de las ventas realizadas por Juan Cumella a *Sinclair, Hamilton and Company*<sup>30</sup>, que ejercía la representación en el Reino Unido de la hispano británica Hamilton y Cía., y de esta última a una empresa de nueva creación: *Hamilton Coaling Company*<sup>31</sup>. Estos traspasos, sin embargo,

<sup>30</sup> *Sinclair, Hamilton and Company Limited* se constituyó en Londres en 1854, para dedicarse al comercio y los seguros, por los hermanos Archivald y Robert Hamilton Sinclair. En 1877, tras la muerte de Robert, se produce una reestructuración del accionariado. Mientras que Archivald continuó detentando el 50% del capital, la parte del socio fallecido es adquirida por el banquero y comerciante John James Hamilton (hermano mayor de los socios capitalistas de Hamilton y Cía), y el comerciante Edmund Sidney Walthew, con el 37,5 y 12,5%, respectivamente. En 1889, tras un nuevo acuerdo, John James pasa a controlar el 75% de las acciones y, desde 1902, tras la retirada de Edmund Sidney, el 100%. En 1903 vuelve a modificarse la composición accionarial pasando John James a detentar el 75% del capital y su hijo Lewis Gellie Hamilton el resto. Por último, en 1910, tras el fallecimiento de John James en 1907, la sociedad es adquirida por las sociedades: Hamilton y Cía y *The Teneriffe Association Limited*. Véase GUIMERÁ RAVINA, A. (1989, p. 265 y nota 36); y AHPST, Fondo Hamilton, Sección Correspondencia, varios años.

<sup>31</sup> *Hamilton Coaling Company Limited* se constituyó en Londres el 12/7/1890, con un capital de 12.000 libras percibiendo cada socio, hasta su amortización, el 10% anual del capital aportado. La dirección se encomendó a los socios de *Sinclair, Hamilton & Co. Ltd.*, es decir, John James Hamilton y Edmund Sidney Walthew.

eran más formales que reales<sup>32</sup>. En efecto, en la práctica, el 25% adquirido por Sinclair era cedido ese mismo año a Hamilton y Cía. y a la multinacional carbonera *Cory Brothers and Company Limited*<sup>33</sup>, que contaba, entre otros lugares, con depósitos en Madeira y San Vicente<sup>34</sup>. Por otro lado, *Hamilton Coaling Company* era una empresa controlada por la matriz isleña Hamilton y Cía, poseía el 87,5% del capital, mientras que los socios de *Sinclair, Hamilton and Company*, encargados de su dirección, tenían el 12,5% restante<sup>35</sup>. En 1895, se producía la salida del cartel de Ghirlanda Hermanos, al traspasar sus activos carboneros, así como su participación en el resto de negocios portuarios, a *Cory*<sup>36</sup>. Por tanto, a partir de este año, el cartel isleño paso a estar en manos de Hamilton y Cía. que, directamente e indirectamente, controla el 62,5% de todo el negocio carbonero, y *Cory* con el 37,5% restante<sup>37</sup>. Situación que no se verá modificada, como veremos, hasta 1910, cuando se produce la ruptura de dicho cartel, o 1913 cuando se disuelve el pro indiviso que ostentaban en las propiedades navales ambas compañías.

Pero, como ya adelantamos, no fueron estos los únicos cambios en los suministros de carbón. Más significativo para las empresas que ya operaban en el puerto fue el ingreso en la década de los noventa de nuevos competidores en el mercado portuario canario. En cuanto al de

---

<sup>32</sup> La venta de Juan Cumella a *Sinclair, Hamilton and Co* en 6.000 libras incluía, además de sus derechos en las concesiones, el 50% de uno de los remolcadores, la mitad de 3 almacenes, con sus correspondientes, muelles-embarcaderos, y su participación en el carbón. La venta de Hamilton y Cía. a *Hamilton Coaling Co* ascendió a 12.000 libras e incluía la concesión, terrenos, depósito y muelle en Valleseco, un remolcador, y la mitad de las gabarras y pontón existentes. Sin embargo, de acuerdo con la contabilidad de Hamilton, el valor de la operación fue más alto: 14.705 libras, al incluir el valor de la existencia de carbón. Véase AHPST, Protocolos Notariales, Rafael Calzadilla, Santa Cruz de Tenerife, 19/1/1890 y 14/VIII/1890; y AHPST, Fondo Hamilton y Compañía, Libro Diario, 1890.

<sup>33</sup> La cesión por *Sinclair* a estas dos compañías en AHPST, Fondo Hamilton, Libro diario, 1890.

<sup>34</sup> *Cory Brothers and Co. Ltd.*, con domicilio social en Gardiff (Gran Bretaña), fundada en 1842, se constituyó como sociedad anónima en 1888 con un capital social de 1.000.000 de libras esterlinas, iniciando su expansión atlántica. Con posterioridad, al igual que otras sociedades, separaría la extracción de la comercialización. Esta compañía, por otro lado, desde varios años antes, proveía en exclusiva el carbón adquirido por Juan Cumella y Ghirlanda Hermanos en Santa Cruz de Tenerife. En 1910 traspasó sus negocios en Canarias a una filial de nueva creación, *Cory Brothers and Co, S.R.C.*, constituida en Santa Cruz de Tenerife con un capital de 250.000 ptas. En 1913 contaba con 80 estaciones carboneras en todas las grandes rutas marítimas.

<sup>35</sup> La participación de Hamilton y Cía. en la nueva sociedad ascendía a 225.000 pesetas, después de haber adquirido en 1892 las 30 acciones que detentaban los herederos de su tío, y socio industrial en la sociedad isleña hasta su fallecimiento en 1891, John Hamilton Edwards. AHPST, Protocolos Notariales, Rafael Calzadilla, Santa Cruz de Tenerife, 28/1/1892.

<sup>36</sup> En pago de la deuda, cifrada en 184.666 ptas., Ghirlanda Hermanos vendía una parte de su patrimonio, aunque conservaba el usufructo, e hipotecaba, como garantía de pago, el resto de sus bienes en los negocios portuarios. En concreto la venta afectó al 50% de un remolcador; su 25% en la propiedad de 12 gabarras destinadas a depósito y transporte de carbón; y el 25% que poseía en los aljibes flotantes de agua e instalaciones en tierra; e hipotecaba, en garantía del arriendo y del resto de la deuda, la mitad de su participación en los almacenes y embarcaderos, y en el astillero. AHPST, Protocolos, Rafael Calzadilla, Santa Cruz de Tenerife, 31/7/1892.

<sup>37</sup> La venta pública de las participaciones de *Hamilton Coaling & Co* y *Sinclair Hamilton & Co* no se escrituró hasta 1904, aunque de acuerdo con la contabilidad de Hamilton y Cía el traspaso se produjo en 1901. AHPST, Protocolos, Rafael Calzadilla, Santa Cruz de Tenerife, 24/8/1904 y lo segundo en Fondo Hamilton, Libro diario, 1901.

Santa Cruz de Tenerife, al igual que había ocurrido en el negocio de la consignación en los ochenta, cabe destacar la entrada de la multinacional *Elder, Dempster and Company Limited*<sup>38</sup>. Ello, evidentemente, rompía el monopolio que desde 1878 había ostentado el cartel isleño, dando lugar a un oligopolio, sólo roto en vísperas de la I Guerra Mundial, con la irrupción en dicho mercado de dos compañías alemanas.

No obstante, si bien en Santa Cruz de Tenerife el oligopolio de las tres sociedades se mantuvo hasta 1912, el negocio se vio afectado por la competencia entre las empresas carboneras que operan en las rutas marítimas internacionales, competencia que, en último término, determina el ingreso de las sociedades que operan en el puerto tinerfeño en un cartel atlántico. En efecto, aunque la integración en dicho cartel se produjo en 1903, consideramos que ésta fue la consecuencia de un proceso que arrancó en Las Palmas de Gran Canaria a finales de la década de los 90 con la entrada en dicho mercado de grandes multinacionales del sector carbonero y naviero. Así, tras la *Elder, Dempster and Co*, en 1897 comenzaba a operar la carbonera *Wilson Sons and Company Limited*<sup>39</sup>, con intereses también en otros puertos atlánticos<sup>40</sup>, después de adquirir los derechos de *La Carbonera Hespérides, S.A.*<sup>41</sup>. El resultado no fue sólo un aumento en la competencia, entre otras razones por la mayor modernidad de las instalaciones<sup>42</sup>, sino una reorganización del negocio carbonero en Las Palmas, como señala uno de los socios de Hamilton:

«Cuando compraron al Sr. Nelson (principal accionista S.A. Carbonera Hespérides) los almacenes, muelle (...) se acercaron a los dueños de los otros depósitos pidiéndoles un tanto por ciento de sus feligresías (navieras), amenazándoles con una competencia cruda en caso contrario. Las casas les cedieron entre todas

---

<sup>38</sup> Hasta el siglo XX la propiedad de la infraestructura terrestre y marítima en Santa Cruz de Tenerife figura a nombre de su principal accionista, a través de testaferros, Alfred Lewis Jones. Ya en el siglo XX se traspasan a las filiales: *The Teneriffe Coaling Co.*, *The Teneriffe Steam Laundry Co*, *Compañía de Embarcaciones Canarias*, *Elder and Fyffes*, o *Elder, Dempster and Company*.

<sup>39</sup> El grupo Wilson inicia su andadura en 1837 cuando Edward Pellew Wilson funda la *Wilson and Company* en Salvador de Bahía. Hacia 1877, tras el traslado de las oficinas centrales a Londres, comienza su gran expansión apoyada en una estrategia de integración vertical de sus empresas lideradas por la *Wilson Sons and Company Limited*. A finales del siglo XIX separan las dos ramas del negocio carbonero. De una parte, la producción, creando la *Wilson Coal Company*. De otra parte, el suministro, con la *Wilson Sons Company* dueña de los depósitos de carbón en el mundo. En 1907 se une al grupo *Ocean Group of Collieries* fundando la *Ocean Coal and Wilsons Limited*.

<sup>40</sup> La Wilson tenía más de 130 depósitos en el mundo.

<sup>41</sup> La Carbonera Hespérides, S.A., fue fundada el 27.VII.1895, por los británicos James Nelson y Bates y Alejandro Fergusson y Grant, con un capital social de 250.000 ptas. En 1896 vendieron los derechos a Wilson. El traspaso de dicha concesión fue aprobado por R.O. de 1.XII.1898, fijándose el capital de la sucursal canaria en 375.000 ptas. Ya en 1912 el grupo Wilson traspasó sus activos en Canarias por 216.735 ptas. a una filial: Compañía Nacional de Carbones Minerales, S.L., con un capital inicial de 284.940 ptas., sociedad que en 1924 convertirían en anónima, con un capital de 1.025.000 ptas.

<sup>42</sup> QUINTANA NAVARRO, F. (1992, I, pp. 439-440).

*un 20% de sus contratos y desde entonces han vivido así quitando cuando pueden alguna contrata a las demás»<sup>43</sup>*

El resultado tuvo que ser la creación, antes del comienzo del siglo, de un acuerdo por el cual las compañías que operaban en dicho puerto se reparten el negocio carbonero de acuerdo con las navieras que representan<sup>44</sup>. De esta manera quedaba limitada la competencia entre las firmas y, además, se dificultaba la entrada de nuevas compañías en el negocio. Como señalaba en 1901 un comerciante isleño

*«(...) hasta hoy, se halla en manos de cuatro casa inglesas que hacen la exclusiva, con la preferencia consiguiente a los buques de su nacionalidad; y disponen en concierto de la tasa de precios. Esto, que en cierto modo forma un monopolio, dejaría de serlo tan pronto existiera la competencia con casas de otras procedencias»<sup>45</sup>*

Ahora bien, la entrada de *Wilson* trajo otras consecuencias. La reacción de *Cory* fue, por medio del ingeniero Juan León y Castillo, abrir también una sucursal en el puerto de Las Palmas<sup>46</sup>. Esto provocó que, empresas que operaban en dicho mercado, trataran a su vez de abrir depósitos en el puerto de Santa Cruz de Tenerife. Este fue el caso de la propia *Wilson*<sup>47</sup> y de la *Hull, Blyth and Company, Ltd*<sup>48</sup>, integrada en el negocio carbonero de Las Palmas de Gran Canaria, a través de su participación, junto a la hispano británica Miller y Cía, en la sociedad londinense *Las Palmas Coaling Company*<sup>49</sup>. Sin embargo, de estos intentos, el único

---

<sup>43</sup> AHP SCT, Fondo Hamilton, Correspondencia, 1902.

<sup>44</sup> Formaban parte del mismo la anglo hispana Miller y Cía, la anglo maderiense Blandy Brothers and Company, la subsidiaria de la británica *Elder, Dempster and Co Ltd* para el negocio carbonero *The Grand Canary Coaling Company*, y la ya mencionada *Wilson Sons and Co Ltd*.

<sup>45</sup> Solicitud de concesión de depósito de carbón por Miguel Curbelo Espino en La Luz-Las Palmas. QUINTANA NAVARRO, F. (1985, p.59).

<sup>46</sup> La concesión, para construir depósitos de carbón y mercancías, explanada y muelle, fue aprobada con modificaciones por RR.OO. de 22/9/1901, 18/2/1902 y 27/8/1903. La venta de la concesión e instalaciones a Cory Brothers & Co por importe de 175.049 pesetas se materializó en 1904. Poco después, por R.O. de 8/9/1905, fue aprobado el traspaso a la sociedad británica. Estas instalaciones, con posterioridad, se ampliarían con nuevas concesiones, como la aprobada por R.O. de 4/9/1909, para construcción de explanada y depósitos; o la conferida por R.O. de 4/7/1913 para la realización de una explanada y rampa-varadero que, si embargo, no llegarían a realizar.

<sup>47</sup> La solicitud realizada a finales de 1901, por medio de su gerente en Las Palmas Gaspar E. Fernández, fue denegada por R.O. de 22/8/1902.

<sup>48</sup> Fundada en 1870 por Edmund Charles Penclenton Hull. En 1913 constituiría en Cardiff la *Anglo Spanish Coaling Co Ltd*, que en 1914 fundaría, para operar en España, la Compañía General de Carbones, con sede en Barcelona, y en 1920, para operar en Canarias, la Compañía General Canaria de Combustibles, S.A., con un capital social de 5.000.000 de ptas.

<sup>49</sup> La casa mercantil *Tomás Miller y Compañía* se fundó en Las Palmas de Gran Canaria en 1854. En 1865 pasó a denominarse *Miller y Compañía*. En Santa Cruz en 1908 se unió a H. Wolfson fundando Miller, Wolfson y Co, cuyo capital en 1914 alcanzaba las 750.000 ptas.; por otro lado, en 1914 traspasó los activos marítimos que conservaba en Santa Cruz a la *Compañía de Embarcaciones Tinerfeñas*, constituida en ese mismo año, con un capital de 200.000 ptas.

que fructificó, al no tener éxito las presiones políticas de las empresas carboneras de Santa Cruz<sup>50</sup>, fue el depósito de Miller, es decir, el de *Hull* en la rada tinerfeña<sup>51</sup>.

La entrada de un nuevo oferente en Tenerife llevó a un cambio en la estrategia empresarial. Se trata ahora, en un contexto de mayor competencia, de mantener una cuota en el mercado local y, por ende, Atlántico. Para ello, las empresas que operaban en los tres archipiélagos (Madeira, Canarias y Cabo Verde), acuerdan crear en 1903 un organismo regulador: el *Atlantic Islands Depot Arrangement* (AIDA), que fija, desde su sede londinense, un precio de referencia para la venta del carbón y un cupo por empresa y puerto, de tal manera que aquellas que superaban dicho cupo debía abonar una indemnización que se repartía entre las que no lo alcanzaban<sup>52</sup>.

Así, si bien la integración de las empresas de Santa Cruz de Tenerife en el AIDA significó para sus componentes el pago de indemnizaciones económicas<sup>53</sup>, de lo que no cabe duda es que lograron mantener, durante casi diez años, su posición de privilegio en el mercado tinerfeño<sup>54</sup>. Como señalaban los coetáneos:

*«En Santa Cruz (de Tenerife) se dice que la casa de Miller no ha establecido allí su depósito de carbón, a pesar de tener invertido un capital en almacenes y muelle, porque las tres casas que en aquel puerto monopolizan el negocio le dan una fuerte subvención para evitar la competencia»<sup>55</sup>.*

En Las Palmas, por el contrario, a pesar de la pertenencia de las empresas carboneras a esta organización, ello no evitó la entrada de nuevas firmas como la alemana *Woermann Line*<sup>56</sup>,

---

<sup>50</sup> La constatación de las presiones ante el poder local y nacional la encontramos tanto en el reparto de los costes entre las empresas que operaban en Santa Cruz como en las correspondencia entre Hamilton y Cía y *Elder, Dempster and Co*. Así, en 1903, se señala que hasta esa fecha las gestiones para impedir la instalación de Wilson importaban 19.140 ptas., a pagar por terceras partes. Véase AHPST, Fondo Hamilton, Libro Diario, 1903; y Correspondencia, 7/9/1903.

<sup>51</sup> La atribución de la propiedad del depósito de carbón a *Hull* la realizan el gerente de *Elder* y el propio Miller. Véase *La Prensa*, Santa Cruz de Tenerife, 18 y 21/X/1910.

<sup>52</sup> Referencias directas a dicho acuerdo pueden verse en la correspondencia con Hamilton de Miller o H. Wolfson: *«Tengo noticias privadas y entre nous que Miller and Co está agrupando el carboneo de todas las compañías navieras...Esto es positivo»*, Santa Cruz de Tenerife, 4/3/1903 y 30/3/1903. Citado por GUIMERÁ RAVINA, A. (1989, pp. 201 y 217).

<sup>53</sup> Las aportaciones al AIDA en GUIMERÁ RAVINA, A. (1989, p. 217).

<sup>54</sup> Una consecuencia de estos acuerdos fue la entrada, además de *Hull*, *Blyth and Co* y Miller y Cía, de la *Wilson Sons and Co* en el negocio carbonero de Santa Cruz. Aunque no disponemos por el momento de ningún documento que lo acredite, el hecho de que la sociedad *Wilson* figure desde 1903 contribuyendo como consignatario pero sin consignar un solo buque hasta la I Guerra Mundial, parece respaldar la hipótesis de dicha participación. AMSCT, Contribución Industrial y Comercial, años indicados.

<sup>55</sup> *El Tribuno*, Santa Cruz de Tenerife, 20/8/1910.

<sup>56</sup> La naviera *Woermann Line* inauguró su depósito de carbón en Las Palmas de Gran Canaria en 1906.

o de la británica *Hull* a través de su filial La Compañía Carbonera de Las Palmas<sup>57</sup>. Cambios que, en último término, terminaron por afectar al suministro en Tenerife.

En efecto, en 1910 se producen dos hechos que alteraron la situación de los mercados referidos. En Gran Canaria, el acuerdo de suministro que tenían *Hull* y Miller se rompió<sup>58</sup>. El resultado fue la salida de Miller del AIDA y la entrada en dicha organización de *Hull*. Ello dio lugar en Las Palmas a una “guerra del carbón” entre Miller y el resto de empresas que, junto a otros factores<sup>59</sup>, acentuó el protagonismo de este puerto<sup>60</sup>. Conflicto que se acentuó en los primeros meses de 1912 cuando el acuerdo que mantenían las empresas del AIDA en las Palmas se rompió<sup>61</sup>, sin que ello afectara al resto de puertos<sup>62</sup>.

En Tenerife la asociación de Hamilton y *Cory* en el negocio carbonero también se rompió<sup>63</sup>. Esta ruptura, que no afectó a otros negocios como el de aguada o varadero, pensamos que vino motivada por la pérdida de cuota de mercado de Hamilton, que se tradujo en que ahora la “indemnización”, al contrario de lo que ocurría en años anteriores, la tuviera que abonar *Cory*<sup>64</sup>. Además, esta desavenencia en el negocio carbonero se aceleró por la necesidad de abaratar costes, al igual que en Las Palmas, comenzando Hamilton a importar carbón desde Newcastle, al margen de la empresa galesa<sup>65</sup>.

El fin del conflicto a finales de 1912, con la vuelta de Miller al AIDA, se tradujo en una recuperación del tráfico y, con él, del negocio carbonero, en Santa Cruz de Tenerife, recuperación acentuada por la huelga de estibadores en Las Palmas en esta misma fecha. La competitividad del puerto tinerfeño, no de las empresas carboneras que venían operando en el, se benefició, como ya señalamos, de la irrupción en 1913 de empresas alemanas, como Depósitos de Carbones de Tenerife<sup>66</sup>, perteneciente al consorcio alemán propietario de la

---

<sup>57</sup> Constituida en Londres el 21/10/1909.

<sup>58</sup> *La Prensa*, Santa Cruz de Tenerife, 21/10/1910

<sup>59</sup> Como señala el cónsul inglés huelga de trabajadores del sector en Tenerife y Cabo Verde, epidemia de cólera en Madeira. MARTÍN HERNÁNDEZ, U. (1988, pp. 205-206); y QUINTANA NAVARRO, F. (1992, II, p. 793).

<sup>60</sup> El descenso de los precios del carbón se tradujo en un fuerte incremento del tráfico marítimo en Las Palmas de Gran Canaria. Entre los quinquenios 1905-1909 y 1910-1914 se pasó de 4.816 a 6.264 buques de media anual, y de 9,0 a 16,3 millones de toneladas de registro bruto.

<sup>61</sup> El acuerdo de precios finalizó en Las Palmas el 31/12/1911. Véase QUINTANA NAVARRO, F. (1992, II, pp. 821 y 848-849) y SUÁREZ BOSA, M. (2004).

<sup>62</sup> Así parece desprenderse de las aportaciones al AIDA recogidos en la documentación de Hamilton y Cía y *Sinclair, Hamilton and Co*.

<sup>63</sup> La compañía británica traspasó sus negocios en Canarias a la sociedad regular colectiva *Cory Brothers and Company* constituida en Santa Cruz de Tenerife el 10.XII.1910 con un capital de 250.000 ptas.

<sup>64</sup> De acuerdo con la contabilidad de *Sinclair, Hamilton and Co* entre 1903 y 1908 Hamilton y Cía había abonado a *Cory*, como contribución al AIDA, 20.451 libras.

<sup>65</sup> Sobre las importaciones de carbón del norte de Inglaterra véase MARTÍN HERNÁNDEZ, U. (1988, p. 207), y QUINTANA NAVARRO, F. (1992, II, p. 821).

<sup>66</sup> Inscrita en Santa Cruz de Tenerife el 20/4/1912 con un capital de 100.000 pesetas

naviera alemana *Woermann Line Ltda*, y de la *Deutsches Kolen-Gesellschaft m.b.H.*<sup>67</sup>, que dos años, 1913 y 1914, suministraron el 15% del carbón en Santa Cruz de Tenerife.

## 4.2 La aguada

La estrategia de estas empresas no se limitó al suministro de carbón sino que se extendió al de aguada, las reparaciones navales, y el salvamento de buques. Así, hasta 1896 y, nuevamente, a partir de 1910, la aguada fue un servicio cartelizado por una asociación de empresarios agrupados en el primer período en el denominado “Tren de Aguada” y en el segundo en la “Sociedad del tren de aljibes flotantes”.

En el primer período cabe distinguir dos fases. En la inicial, entre 1878 y 1887, cinco empresarios se repartían dicho negocio: Juan Cumella, que ostentaba, además la dirección (50%), y con el 12,5% cada uno Ghirlanda Hermanos, Ignacio Villalba, José Febles Barbusano, y Félix López Real. Dos de los socios del Tren de Aguada, suministradores también de carbón, poseían los derechos y la propiedad del único depósito de agua privado<sup>68</sup>, y compartían con los otros tres la propiedad de los medios flotantes: los aljibes, material, y flotilla de apoyo, necesarios para el servicio, asociación que, por otro lado, se extendía a parte del tráfico de mercancías y pasajeros en la bahía. La segunda fase, entre 1888 y 1897, se inicia con la entrada en dicha sociedad de Hamilton y Cía, después de adquirir el 25% de Juan Cumella<sup>69</sup>, y culmina en 1892, con el traspaso de la participación de Ghirlanda Hermanos a la británica *Cory*<sup>70</sup>, sin que ello afectara al funcionamiento del cartel, ni a su capacidad operativa<sup>71</sup>.

A partir de 1897 el monopolio que ejercía el Tren de Aguada se rompe con la entrada en el negocio de *Elder, Dempster and Co* y, ya en 1905, de Miller y Cía<sup>72</sup>. No obstante, la entrada de Elder, si bien significó una mayor competencia, en la práctica no alteró substancialmente el funcionamiento del servicio<sup>73</sup>, entre otras razones por el aumento de la demanda y, posiblemente, por la existencia de un acuerdo sobre precios. Todo lo contrario ocurrió con

---

<sup>67</sup> Esta compañía operó en Santa Cruz de Tenerife a través de Hamilton y Cía.

<sup>68</sup> La sociedad contaba desde 1857 con un depósito de agua, acueductos, atarjeas, y demás pertenencias para el servicio de aguada a los buques, situado a espaldas de la fuente de Isabel II, valorado en 1910 en 100.000 ptas. *La Prensa*, Santa Cruz de Tenerife, 2/11/1910.

<sup>69</sup> A pesar de la venta de la mitad de su participación Juan Cumella continuó dirigiendo la sociedad hasta que tras su fallecimiento en 1898 fue traspasada a A. Guimerá Castellano que, además, continuó con la dirección y administración del tren de aguada. Véase la venta y el traspaso en AHPST. Protocolos Notariales, Rafael Calzadilla, Santa Cruz de Tenerife, 19/7/1888 y 1/7/1898

<sup>70</sup> AHPST. Protocolos Notariales, Rafael Calzadilla, Santa Cruz de Tenerife, 11/8/1892

<sup>71</sup> Entre 1878 y 1904 el cartel operó básicamente con un remolcador y 2 aljibes, con bombas a vapor, que permitían suministrar en una hora entre 25.000 y 30.000 litros.

<sup>72</sup> En 1905 Miller y Cía inscribió en Santa Cruz de Tenerife 3 aljibes, con 187 TRB, y un remolcador de apoyo de 126 TRB.

<sup>73</sup> Operó hasta 1904 con un solo aljibe de 75 toneladas de registro, frente a los dos, con 39,5 toneladas, que poseía el Tren de Aguada.

Miller y Cía, que después de fracasar en su intento de hacerse con la participación de Hamilton y Cía<sup>74</sup>, emprende la actividad con 3 aljibes y un remolcador<sup>75</sup>. Ante ello, los propietarios del Tren de Aguada y *Elder*, aumentaron el número y tonelaje de los aljibes, iniciándose una guerra de tarifas, con el consiguiente descenso de la rentabilidad<sup>76</sup>.

El resultado fue, como en Las Palmas<sup>77</sup>, una reestructuración del negocio de la aguada en 1910. Por una parte, los socios del Tren de Aguada, *Elder*<sup>78</sup>, y la propio Miller, acuerdan constituir un nuevo cartel, cuyas primeras medidas consistieron en reducir el número de aljibes y remolcadores y elevar el precio del agua<sup>79</sup>. Con ello, como señalaba el consignatario J. Ahlers:

*«el subirse el precio no sería únicamente por la pérdida que había sino también por el natural deseo de las compañías de Tenerife y Las Palmas de nivelar aquel en ambos puertos, como sucede en situación normal con el carbón»*<sup>80</sup>

Por otra parte, en 1911 la empresa Hamilton y Cía eleva su participación en Tren de Aguada hasta el 87,5%, después de adquirir las participaciones del resto socios<sup>81</sup>, manteniendo Cory su 12,5% en dicha sociedad.

En definitiva, salvo un corto período (1905-1909), la prestación del servicio de aguada por los agentes privados estuvo cartelizado, constituyendo de facto un monopolio, al que las propias autoridades locales se enfrentarán a partir de 1914, por medio de la Junta de Obras del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, ofertando su propio servicio de aguada.

## Conclusiones

---

<sup>74</sup> GUIMERÁ RAVINA, A. (1989, p. 200).

<sup>75</sup> La entrada de Miller y Co en el negocio de la aguada no contó inicialmente con el respaldo de las autoridades municipales pues, como denunciaba la propia sociedad en 1906, el ayuntamiento le negaba el suministro de agua debido a que la escasez obligaba a limitar el abasto a 9 horas diarias y esta horas ya estaban concedidas a la sociedad Tren de Aguada y a *Elder*.

<sup>76</sup> Mientras que en Las Palmas, desde inicios del siglo, el precio del agua se situaba en 4,5 chelines, en Tenerife la entrada en 1905 en el negocio de Miller y Cía provocó que los precios descendieran hasta los 2 chelines. Véase *La Prensa*, Santa Cruz de Tenerife, 6 y 21/11/1910.

<sup>77</sup> En Las Palmas de Gran Canaria el servicio de aguada también se agrupó: «Agrupación de dueños de aljibes flotantes en el puerto de La Luz».

<sup>78</sup> A través de la Compañía de Embarcaciones Canarias, a quien en 1908 le había traspasado A.L. Jones sus activos flotantes.

<sup>79</sup> A partir de 1910 el precio del agua se elevó hasta los 4 chelines. Véase *La Prensa*, Santa Cruz de Tenerife, 6 y 21/11/1910.

<sup>80</sup> *La Prensa*, Santa Cruz de Tenerife, 30/7/1910.

<sup>81</sup> En concreto adquiere las participaciones de los herederos de F. López, J. Febles, I. Villalba, y Guimerá Castellano.

El análisis de la actividad portuaria en Santa Cruz de Tenerife entre 1870 y 1914 confirma que la estrategia empresarial, ante el aumento de la competencia, fue la cartelización de dos de los factores fundamentales para la expansión del tráfico internacional en la era del Imperio: carbón y agua. De tal manera que mientras que en la consignación, en la carga y el pasaje, a pesar del peso de las principales empresas, constatamos que existía una mayor competencia, en el suministro de carbón y agua el cártel tinerfeño controló la mayor parte de estas actividades hasta mediados de la década de 1890. Cuando aumentó la competencia, tanto interna como externa, las empresas portuarias recurrieron, nuevamente, a acuerdos colusivos que a inicios del siglo XX se plasman en la constitución de un cartel en el que se integran las empresas que operaban en los archipiélagos de la Macaronesia.

Paralelamente, se produjo una mejora técnica tanto en las instalaciones terrestres y flotantes que posibilitaron, junto al incremento y especialización de la mano de obra, un aumento de la competitividad, que se plasma en el abaratamiento del precio del carbón, en la reducción de la estancia en puerto, y en el aumento del tráfico marítimo que convirtió a los puertos y a sus empresas en otro de los beneficiarios de la expansión del transporte marítimo en la era del Imperio.

### **Bibliografía**

- ALDCROFT, D.H y FREEMAN, M.J. (ed.) (1983): *Transport in the industrial revolution*, Manchester University Press.
- ÁLVAREZ LLANO, R. (1986): «Evolución de la estructura económica regional de España en la historia: Una aproximación», *Situación*, 1, pp. 5-61.
- BAIROCH, P. (1988): *Cities and Economic Development: form the Dawn of History to the Present*, Chicago, University Chicago Press.
- BLANDY (1961): *The Blandy family of companies. Our first 150 years, 1811-1961*, Madeira.
- BOURGÓN TINAO, L.P. (1982): *Los puertos francos y el régimen especial de canarias*, Instituto de Estudios de la Administración Local, Madrid.
- BRITO GONZÁLEZ, O. (1981): «Dinámica de la economía canaria contemporánea», en DE LA NUEZ CABALLERO, S. (Dtor): *Noticias de la Historia de Canarias*, Barcelona, Cupsa Editorial, Barcelona, t. III, pp. 37-64.
- BURRIEL DE ORUETA, E.L. (1974): *El puerto de la Luz en Las Palmas de Gran Canaria*, Las Palmas de Gran Canaria.
- CABRERA ARMAS, L.G. (1997): «La Reforma de Villaverde y el Régimen de Puertos Francos de Canarias», en *Situación. Serie de estudios regionales. Canarias*, Madrid, pp. 17-28.
- (1999): «El Estado también fue responsable: migración y fiscalidad en la segunda mitad del siglo XIX», *Historia Contemporánea*, 19, pp. 259-273.
- y DÍAZ DE LA PAZ, A. (1991): «La economía contemporánea (I): El proceso de consolidación capitalista», en *Historia de Canarias*, Prensa Ibérica, Valencia, pp. 693-712.
- y HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ, J. (2008), *Energía y crecimiento económico en Canarias: los inicios del sector eléctrico, 1880-1936*, en prensa

- CARBALLO COTANDA, A. (1970): *Canarias islas francas: las especialidades económico-fiscales del Archipiélago*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y navegación/Instituto Tinerfeño de Expansión Económica, S. C. de Tenerife.
- CARNERO LORENZO, F. (2007): *Economía y banca en Canarias. El sistema financiero en el primer capitalismo c. 1850-1936*, Santa Cruz de Tenerife-Las Palmas de Gran Canaria.
- DANIELS, P.W. (1991): *Services and Metropolitan Development. International Perspectives*, Londres.
- CIORANESCU, A. (1978): *Historia de Santa Cruz de Tenerife, 1803-1977*, Caja General de Ahorros, Santa Cruz de Tenerife, t. III y IV.
- COLL MARTÍN, S. Y C. SUDRIÀ Y TRIAY (1987): *El carbón en España, 1770-1931. Una historia Económica*, Turner, Madrid.
- DAVIES, P.N. (1973): *The Trade Makers. Elder Dempster in West Africa. 1852-1972*, Georges Allen & Unwin Ltd, Londres.
- (1978): *Sir Alfred Lewis Jones. Shipping Entrepreneur Par Excellence*, Europa Publications, Londres.
- (1984): «The British contribution to the economic development of the Canary Islands with special reference to the nineteenth century», *V CHCA*, t. III, pp. 353-380.
- (1995): «Relaciones comerciales entre Gran Bretaña y las Islas Canarias», *VV.AA., Canarias e Inglaterra a través de la Historia*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, pp. 217-269.
- DE LA PUERTA, N. (1994): *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya, 1857-1913*, Autoridad Portuaria de Bilbao, Bilbao.
- DELGADO, J. M. y GUIMERÁ, A. (coord.) (2000): *Los puertos españoles: historia y futuro (siglos XVI-XX)*, Fundación Portuaria, Madrid.
- FERRERA JIMÉNEZ, J. (1988): *Historia del puerto de la Luz y de Las Palmas*, Gráficas Marcelo, Las Palmas de Gran Canaria.
- FISCHER, L. R. y JARVIS, A. (eds.) (1999), *Harbours and Havens: Essays in Port History in honour of Gordon Jackson, Research in Maritime History*, 19.
- FLETCHER, M.E. (1975): «From coal to oil in British shipping», *The Journal of Transport History*, New Series, Vol III, 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.
- GALVÁN FERNÁNDEZ, F. (1986): *Burgueses y obreros en Canarias (siglos XIX y XX)*, La Laguna.
- y MARTÍNEZ AZAGRA, L. (1994): *Trabajos socio económicos. Canarias a fines del siglo XIX*, Benchomo, Santa Cruz de Tenerife.
- GONZÁLEZ LEMUS, N. y MIRANDA BEJARANO, P.G. (2002): *El turismo en la historia de Canarias. Viajeros y turistas desde la antigüedad a nuestros días*, Nivaria Ediciones, La Laguna.
- GUIMERÁ RAVINA, A. (1989): *La Casa Hamilton. Una empresa británica en Canarias (1837-1987)*, Santa Cruz de Tenerife.
- y ROMERO, D. (1996): *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*, Madrid.
- HOYLE, B.S. (1997): «Cities and ports: Concepts and segues», *Vegueta*, 3, pp. 263-278.
- y PINDER, D.A. (1992): *European port cities in transition*, Belhaven Press, Londres.
- y HILLING (1985): *Seaports Systems and Spatial Change. Technology, Industry, and Development Strategies*, Chichester-New York-Brisbane-Toronto-Singapore: John Wiley & Sons.
- HIRKALDY, A.W. (1970): *British Shipping. Its history, organisation and importance*, Londres.
- JACKSON, G. (1983): «The port», en ALDCROFT AND FREEMAN (eds.): *Transport in the Industrial Revolutions*, Manchester.

- JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (1930), *Dirección Facultativa. Memoria relativa al progreso y desarrollo del puerto*, Santa Cruz de Tenerife.
- LINDOSO, E. y MIRÁS, J. (2001): «La trayectoria de una economía urbana. A Coruña (1868-1936)», en VV.AA., *El Republicanismo coruñés en la historia*, pp. 31-38.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. (1983): «Algunas consideraciones sobre la economía canaria entre 1900 y 1936», en *Canarias. Siglo XX*, Edirca, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 275-304.
- (1992): *Canarias, 1500-1980. La migración isleña*, Fundación Archivo de Indianos, Oviedo.
- (2001): «Canarias, 1290-1930: un historia marítima», en *Las Economías marítimas en la Historia Moderna y Contemporánea*, Bari, pp. 386-416.
- MARTÍN GALÁN, F. (1984): *La formación de Las Palmas: ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución*, Las Palmas.
- MARTÍN HERNÁNDEZ, U. (1988): *Tenerife y el expansionismo ultramarino europeo (1880-1919)*, Santa Cruz de Tenerife.
- (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», *Actas del VIII Coloquio de Historia Canario-Americana, Las Palmas de Gran Canaria*, Tomo II, pp. 97-122.
- (2004): *Puertos Canarios y Navegación Internacional (1880-1918)*, Santa Cruz de Tenerife-Las Palmas.
- MILLARES CANTERO, A. (1978): «Sobre el papel de las compañías imperialistas en Gran Canaria, Canary Island: Unio, Coppa, City, Selp, Cicer, Unelco, y Tranvías», *Aguayro*, nº 98-101, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 31-34, 31-84, 39-42, y 31-33.
- MILLER (1988): *Miller, 1887-1987*, Las Palmas de Gran Canaria.
- MINCHINTON, W. (1985): «The role of de British South Atlantic Islands in seaborne commerce in the nineteenth century», en *Actas del V Coloquio de Historia Canario-americano*, t. IV, pp. 543-576.
- (1987): The Canaries as por of call, en *Actas del VI Coloquio de Historia Canario-americano*, t. III, pp. 273-300.
- MIRÁS ARAUJO, J. (2004): «El puerto y la actividad económica en la ciudad de A Coruña, 1914-1935», *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, VIII, nº 117.
- MORALES LEZCANO, V. (1971), «Inversiones extranjeras en Canarias durante el siglo XIX», *Moneda y Crédito*, nº 117, Madrid, pp. 101-121.
- (1979): «Esbozo de Canarias en la edad contemporánea (1850-1936)», en HGIC, t V, pp. 292-298.
- (1979): «Capitalismo industrial e inversiones extranjeras en Canarias (1850-1945)», *Anuario del Centro Regional de la U.N.E.D. de Las Palmas*, 5, pp.141-162.
- MOMMSEN, W.J. (1977), *La época del Imperialismo*, Ed. S. XXI, Madrid.
- MURCIA NAVARRO, E. (1975): *Santa Cruz de Tenerife un puerto de escala en el Atlántico. Estudio de Geografía Urbana*, Gráficas Summa, Oviedo.
- NADAL FARRERAS, J. (1978): *Comercio exterior con Gran Bretaña, (1777-1914)*, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid.
- NORTH, D. C. (1958): «Ocean Freigh and Economic Development, 1750-1913», *Journal Economic History*, 18, pp. 537-555.
- (1981): *Structure and Change in Economic History*, W.W. Norton and Company, Inc. (Traducing: Alana Editorial, 1984).
- y THOMAS (1973): *The Rise of the Western world. A new Economic History*, Cambridge University Press (Traducción: Siglo XXI, 1991).

- NUEZ YÁNEZ, J. S. (2005): *El mercado mundial de plátanos y las empresas productoras en Canarias, 1870-2000*, Instituto de Estudios Canarios, ASPROCAN y Caja Rural de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife.
- OJEDA QUINTANA, J. J. (1983): *La Hacienda en Canarias desde 1800 a 1927*, Las Palmas de Gran Canaria.
- QUINTANA NAVARRO, F. (1985): *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz, 1883-1913*, Caja Insular de Ahorros de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- (1992), *Informes Consulares británicos sobre Canarias (1856-1914)*, Centro de Investigación Económica y Social de la Caja Insular de Ahorros de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- (1997) «El puerto de la Luz, 1883-1983: un prototipo de puerto de escala internacional», *Boletín Agustín Millares Carló*, 15, pp. 187-195.
- RODRÍGUEZ Y RODRÍGUEZ DE ACUÑA, F. (1981): *Formación de la economía canaria (1800-1936)*, Banco Occidental, Madrid.
- RODRÍGUEZ ARZÚA, J. (1981): *El puerto de Vigo, 1900-1975. Estudio económico*, Vigo.
- ROYEN P.C. VAN; FISCHER, L. R.; Y WILLIAMS, D. M. (eds.) (1998): *Frutta di Mare. Evolution and Revolution in the Maritime World in the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> Centuries*, Batavian Lion International, Amsterdam.
- SARGENT, A.J. (1918): *Seaways of the Empire Notes on Geography of Transport*,
- SUÁREZ BOSA, M. (2000): «El tráfico de mercancías por el puerto de la Luz y de Las Palmas», en *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana*, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 2.175-2.191.
- (2003): *Llave de la fortuna. Instituciones y organización del trabajo en el Puerto de Las Palmas*, Caja Rural de Canarias, Las Palmas.
- (2004): «The role of the Canary Islands in the Atlantic Coal Route from the End of the Nineteenth Century to the Beginning of the Twentieth Century: Corporate Strategies», *International Journal of Maritime History*, nº 95.
- y ROQUE GONZÁLEZ, S. (2002): «Las empresas carboneras en los puertos de las islas atlánticas», *XIII Economic History Congreso*, Universidad de San Andrés y Academia Nacional de Historia, Buenos Aires.
- VILLE, S.P. (1990): *Transport and the Development of the European economy, 1750-1918*, MacMillan, Londres.
- VV.AA. (1983): «Primer Centenario del Puerto de La Luz», *Revista Aguayro*, Las Palmas de Gran Canaria, nº 146.
- WILLIAMS, D. M. (2002): «Recent trends in maritime and port history», en LOYEN, R. y otros, *Struggling for Leadership. Antwerp-Rotterdam Port Competition 1870-2000: Proceedings of the International Conference on Comparative Antwerp-Rotterdam Port History Held at Antwerp*, Heidelberg, pp. 1-16.
- YEOWARD, E. (1975), *Canary Islands*, Devon.