CUADERNOS CANARIOS DE CIENCIAS SOCIALES 12

BARCOS, NEGOCIOS Y BURGUESES en el Puerto de la Luz 1883-1913

FRANCISCO QUINTANA NAVARRO

CENTRO DE INVESTIGACION ECONOMICA Y SOCIAL DE CANARIAS

LA CAJA DE CANARIAS

CAJA INSULAR DE AHORROS DE CANARIAS

Publicaciones del C.I.E.S.

BOLETINES:

1. Análisis de la devaluación de la peseta. Un intento de diagnóstico de la crisis económica. 1968. *
2. Economía canaria 67, 1968. *
3. Economía canaria 68, 1969. *
4. Posibilidades de desarrollo comunitario de un barrio: La Isleta, 1970. *
5. Acotaciones a la ciencia urbana y su metodología. Aplicación al área metropolitana de Las Palmas de Gran Canaria, 1970. *
6. Asamblea provincial celebrada en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria en los días 19 y 20 de noviembre de 1899. Reedición. 1970. *
7. Ensayo sociológico de Las Palmas de Gran Canaria. 1970. *
8. Canarias y Africa (I). Edición bilingüe en español e inglés. 1970. *
9. El abanderamiento de naves en las Islas Canarias. Aspectos específicos de sus requisitos tributarios. 1971. *
10. Economía canaria 69 y 70. 1971. *
11. Lanzarote. 1971. *
12. ¿Hacia una perspectiva democrática? La prensa en Las Palmas (1919-1920) 1971. *
13. Aspectos estructurales del sector platanero de Canarias. 1972. *
14. Evolución histórica del ahorro en la Provincia de Las Palmas. 1972. *
15. Perspectivas de la enseñanza superior en la Provincia de Las Palmas (1970-1985). 1973.
16. Economía canaria. 71 y 72. 1973. *
17. Introducción a un estudio socioeconómico del turismo en la Provincia de Las Palmas. 1973. *
18. El Puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria. 1973. *
19. Aproximación a una fenomenología de la Restauración en la isla de Gran Canaria. 1975. *
20. Economía canaria 73 y 74. 1975. *

* Agotados.

CUADERNOS CANARIOS DE CIENCIAS SOCIALES 12

FRANCISCO QUINTANA NAVARRO

BARCOS, NEGOCIOS Y BURGUESES EN EL PUERTO DE LA LUZ 1883 - 1913

CIES
CENTRO DE INVESTIGACION ECONOMICA
Y SOCIAL DE CANARIAS

LA CAJA DE CANARIAS
CAJA INSULAR DE AHORROS DE CANARIAS

Agosto 1985

ISBN: 84-7580-201-X
Edita: Confederación Española de Cajas de Ahorros.
La Caja de Canarias, Caja Insular de Ahorros de Canarias.

Depósito Legal: G.C. 445-85

Imprime:
Tipografía GONZALEZ
Trasera Calle Nueva, N°. 22
Teléfono: 67 12 27
Las Majadillas-Tamaraceite
Las Palmas de Gran Canaria

El libro que en esta ocasión presenta el Centro de Investigación Económica y Social de Canarias es la tesina de licenciatura de su autor y se enmarca dentro de la línea editorial que se ha fijado el CIES, ya mencionada en anteriores ediciones.

Constituye una seria y profunda aportación al conocimiento de una época y un sector de importancia crucial para la región y la provincia de Las Palmas en general y de la isla de Gran Canaria y su capital en particular; los finales del siglo XIX y los comienzos de la presente centuria abrigan en su interior las raíces de un despegue económico encuadrado en el Puerto y su entorno flotante; y, por otro lado, este despegue supuso el florecimiento de una estratificación social de significada incidencia en la pacífica vida local y que Francisco Quintana ha sabido recoger y perfilar en este trabajo.

Con su publicación, el CIES cumple un doble objetivo: de una parte, contribuir al conocimiento de años tan decisivos y, de otra, servir de vínculo entre la investigación universitaria y la sociedad, constituyéndose en vehículo transmisor del saber adquirido en aquélla.

Tal es nuestro objetivo; alcanzarlo, nuestro deseo.

Antonio Marrero Hernández
Director del CIES

PROLOGO

Las cosas prioritarias, primero: así reza el proverbio inglés, y de acuerdo con su indicación voy a proceder en estas líneas que siguen.

Cuando se aborda el universo archipielágico, o insular a secas, si se trata de una sola isla (Sicilia, por ejemplo, en la cuenca del Mediterráneo), hay que subrayar la especifidad de ese universo (a-isla-do, fraccionado, endógamo) en relación con la masa continental (continua, comunicada, más exógama). Esta dicotomía - nada nueva, cierto es - no ha de aceptarse incondicionalmente *prima facie*.

Algunos archipiélagos, determinada isla, según su emplazamiento, y de acuerdo con los cambiantes vientos de la historia (llamados coyuntura en la terminología al uso) , han observado una inusitada fluidez humana, mercantil y mental en tiempos pretéritos. O sea, que la cuestión puede ser relativa, y el caso de los archipiélagos «macaronésicos» (Azores, Madera, Canarias) así lo demustra.

Me explico. Hasta los siglos XIII-XIV, estos archipiélagos permanecieron en la noche de su prehistoria, fuera de los «vientos de la historia» entonces dominantes.

Las exploraciones marítimas de particulares, y más tarde el inicio del patronazgo real o señorial, hicieron entrar a los archipiélagos «macaronésicos» en los designios de expansión colonial europea, hispano-portuguesa muy en particular.

Fue de este modo, a impulsos de la expansión colonial en busca de nuevas fronteras allende los mares, como se poblaron (o repoblaron, caso de Canarias, habitadas que estaban por la población que se dio en llamar, por comodidad generalizadora, *Guanches*), explotaron y utilizaron los archipiélagos del Atlántico oriental bajo la soberanía de los reinos de España y Portugal.

Se produjo entonces la primera gran punción experimentada por aquel concreto universo archipielágico. No iba, además, a ser la última de ellas en sus futuros siglos de vivencia histórica.

Las islas del Atlántico oriental se incorporaron a la historia a través de un proceso de ensanche territorial ávido de fijar una nueva frontera. Y en vez de reducirse a ser una reproducción —ampliada o empobrecida— del Mediterráneo, Canarias —muy en especial— fue constituyéndose en «laboratorio» social (mestizaje), agrícola (aclimatación de plantas y árboles no endémicos) y geoestratégico (periplos y rutas hacia las Indias de Oriente, de una parte, y hacia el Nuevo Mundo, de otra).

Pierre Ricard, en un memorable artículo (1935), caracterizó la originalidad de la nueva formación colonial. La tesis de Fernández-Armesto (1982) no invalida en un ápice los resultados del bosquejo trazado por Ricard casi medio siglo antes.

A través del mar-océano recibieron las islas de canarias la punción exterior que las transformó en un «laboratorio» *sui generis*. Cierto es que con el paso de los siglos (pongamos esa amplia zona de fechas que se extiende desde 1640 hasta 1815, por invocar cortes cronológicos cargados de semántica en la historia europea, y muy mucha en la peninsular), Canarias sufrió —como Azores, como la própsera y suave Madera— los efectos demostrativos de que, en ocasiones, estos archipiélagos resultaban demasiado «pequeños, pobres y remotos» para empresas ambiciosas..., como las de las plantaciones gigantescas del Nuevo Mundo, o el tráfico de especias con Oriente. La economía de escala convirtió a los primigenios «laboratorios» de la expansión colonial ibérica en apeaderos intermediarios, en puntos de apoyo para el avituallamiento de los navíos fletados hacia otros continentes desde el viejo mundo.

Viera y Clavijo escribía elegíacamente: «las Canarias son pobres, sus frutos han venido a menos en cantidad y estimación. Sus glorias se han olvidado...». Y, sin embargo, jamás desaparecieron del todo las primitivas funciones históricas del Archipiélago desde que quedara incluído en el vértice de la expansión europea. Siguieron siendo fondeaderos de galeones y polacras, despensa de sus tripulaciones, modestos exportadores de sus frutos y codiciados puntos de apoyo logísticos para la navegación corsaria.

A lo largo del siglo XIX, en tenues incitaciones al principio, con mayor agresividad al final de la centuria, una segunda punción exterior vino a sacudir a las islas de Canarias del interregno antes acotado. Procedía, no de la capital ni de las fuerzas productivas del Reino peninsular, sino de aquellas sociedades europeas industrializadas con intensidad precoz y que, hacia 1850, habían emprendido la búsqueda de una nueva frontera para un mercado nacional saturado, o con rendimientos estacionarios cuando no decrecientes.

La iniciativa capitalista estuvo bien servida por el adiestramiento administrativo del Antiguo Régimen y por la revolución industrial. Estos tres factores de tracción, combinados, encerraron en la red de intereses eurocéntrica al resto del universo-mundo. Y, naturalmente, al universo archipielágico de paso.

Canarias no fue, por tanto, excepción; no escapó al impacto de las transformaciones generadas en el epicentro de la «nueva era», como decían con euforia *saint-simonista* financieros, capitanes de la industria, agentes comerciales ...

El Reino Unido (abreviado en todo el mundo U.K.) fue el epicentro de marras; tras él vinieron otros «actores secundarios» y, con el tiempo, un concurrente tenaz —y capaz (el *Reich Alemán*). Y todos ellos contribuyeron a hacer de Canarias, entre 1850-1945 (período de la contemporaneidad en el Archipiélago), un remozado enclave portuario para las unidades de vapor y casco de acero, unos pequeños laboratorios horto-frutícolas, y enclaves privilegiados para el turismo de élite (función, cualitativamente hablando, original).

Es justamente aquí donde tengo para mí que procede traer a colación la Memoria de Licenciatura de Francisco Quintana Navarro, para la que ha sido escrito gozosamente este breve prólogo.

Se trata de un trabajo de investigación importante, dado que, no sólo incorpora planteamientos, hipótesis y logros de la historiografía insular, peninsular y extranjera, en lo referente a la incuestionable incitación exterior que ha experimentado economía, sociedad y mentalidad canarias, sino que también impulsa el conocimiento de la cuestión a dilucidar al parar mientes en el proceso de formación tanto de una empresa portuaria de corte capitalista como de una burguesía insular (laspalmeña), que se «hacen» en el engranaje montado por los intereses europeos en Gran Canaria a partir de la construcción del Puerto de La Luz en la Bahía de las Isletas.

Ha sabido el autor de la *Memoria* hacer una aportación a la historia social de Canarias sin dejar de ser un estudioso de las relaciones internacionales en el momento álgido del imperialismo colonial y de las crecientes fricciones inter-capitalistas en vísperas de la Primera Guerra Mundial.

Habrá que acometer sin dilación trabajos de investigación que afinen el estado de conocimiento sobre la formación de la burguesía comercial (de altos vuelos, y al menudeo) en los puertos mayores de Canarias, su orientación hacia el intercambio y su naturaleza marcadamente urbana, antes de acometer el estudio de los puertos menores y sus vinculaciones con intereses agrarios y pesqueros (caso de Mogán y Arrecife, respectivamente).

El trabajo que el lector tiene en sus manos constituye, además, una contribución sólida que no se solapa, en absoluto, con otras publicaciones levemente concomitantes con la Memoria de Quintana Navarro, y que homenajea como es debido —con rigor de estudioso y afecto de nativo— al Puerto de La Luz en la Bahía de Las Isletas en sus recién cumplidos cien años.

VICTOR MORALES LEZCANO

A Antonio, que trabajó bastante en el Puerto;
y a Nena, su compañera.
Y a La Marquesina, que nos la quitaron...

EL SOL VERTIO SU LUMBRE...

Y volvieron de nuevo las febricentes horas,
el sol vertió su lumbre sobre la pleamar,
y resonó el aullido de las locomotoras
y el adiós de los buques dispuestos á zarpar.

Jadean chirriantes en el tragín creciente
las poderosas grúas; y á remolque, tardías,
las disformes barcazas andan pesadamente
con sus hinchados vientres llenos de mercancías;

Nos saluda á lo lejos el blancor de una vela,
las hélices revuelven su luminosa estela...
Y entre el sol de la tarde y el humo del carbón

la blanca arboladura de un bergantín latino
se aleja lentamente por el confín marino,
como un girón de bruma sobre el azul plafón.

TOMAS MORALES

ES INEVITABLE

HABLA EL AMIGO

—Has de volverte mercader. La vida
tiene más prosa que la necesaria;
hay que hacer las visitas de cumplido
para que acuda gente a nuestro entierro...
¡Hay que corresponder!... Todo es lo mismo
al fin de la jornada; ¿qué te importa?
Un negocio prosaico... ¡El más prosaico,
que no tiente al retorno del ensueño!
Una ferretería. ¡Sí! ¡Clavos, martillos,
cerraduras, candados!... Lo más duro,
lo más reacio al corazón infante...
Y en una tarde tropical —las nuestras—
serás el dueño de esas mercancías;
y sin complicaciones ni inquietudes,
¡sin influencia vesperal!, sereno
aguardarás la gente compradora
con nuevo orgullo de señor rentista.
¿Qué piensas?

ALONSO QUESADA

NOTA: Las fotografías que figuran en este libro han sido cedidas por *El Museo Canario, Archivo General de la Administración Pública, Canarias 7,* D. Cayetano y D. Salvador Cuyás Hidalgo, D. Juan Garrido, D. Cástor Gómez Cáceres y D. Sergio Millares Cantero. El tratamiento técnico de las mismas corrió a cargo de D. Guillermo Rivero y de D. Pedro Luis Ramírez. La entidad editora y el autor agradecen a todos ellos su desinteresada colaboración.

INTRODUCCIÓN

Este libro es una versión reelaborada de la Memoria de Licenciatura *El Puerto de La Luz en Las Palmas y su burguesía comercial, 1883-1913*. Su gestación tuvo lugar en la Facultad de Filosofía y Letras de la *Universidad Autónoma de Madrid* durante el curso académico 1980-81, y su lectura se efectuó en la Facultad de Geografía e Historia de la *Universidad Nacional de Educación a Distancia* en noviembre de 1983.

Se trata, por lo tanto, de un trabajo de iniciación a la investigación histórica. Como cualquier tesina, no pretende agotar el tema de análisis en toda su complejidad, ni abordar todos los aspectos que puedan derivarse del mismo. Sus objetivos son limitados, su planteamiento responde a la idea de ser un instrumento de aprendizaje, y su aspiración última consiste en impulsar el conocimiento de los puertos canarios.

Desde las primeras lecturas efectuadas hasta el momento de redactar estas líneas, pasando por el proceso de recolección de datos en archivos y bibliotecas, tres propósitos han animado nuestro trabajo: primero, intentar reconstruir el ambiente específico —el *mundillo*— de los barcos, negocios y burgueses del primer Puerto de La Luz, el *de refugio*, un fenómeno de trascendencia singular para Las Palmas y de repercusiones amplias en la sociedad isleña de su tiempo; segundo, acercarnos a la problemática social de Canarias durante el tránsito de los siglos XIX al XX, una época que proporciona claves valiosas para comprender, tanto la evolución reciente, como la realidad actual del Archipiélago; y, por último, iniciarnos en el tratamiento e interpretación de las fuentes, métodos y técnicas de la Historia Contemporánea.

I

Como telón de fondo inicial que permita centrar el tema en un *contexto histórico general*, convendría aludir al hecho de que Gran Canaria, al igual que el resto de las islas, se encontraba hacia 1880 en una situación de aguda crisis económica, y apenas sin sentir los efectos de la modernización que estaba conociendo parte de la sociedad española durante la segunda mitad del siglo XIX.

Desde 1852 se habían reconocido las peculiaridades geográficas y económicas del Archipiélago con el establecimiento de los puertos francos. Esta medida, que eliminaba las barreras aduaneras e instituía un régimen de libertad comercial en las islas, se presentaba como la vía idónea para estimular un relanzamiento económico a corto plazo. Sin embargo, el alcance real de las franquicias no pudo comprobarse realmente hasta después de la década de 1880, cuando se inició el espectacular crecimiento de los puertos.

Con la construcción del *Puerto de Refugio de La Luz*, en Las Palmas, y la ampliación del *Puerto de Santa Cruz*, en Tenerife, Canarias se dotó de una sólida infraestructura portuaria, y lo hizo, además, en el preciso momento en que se estaba produciendo la expansión del capitalismo europeo a escala mundial. Poderosas navieras británicas y alemanas, comprometidas de lleno en esa expansión, utilizaron las islas como punto de apoyo a sus flotas mercantes que se dirigían hacia los mercados coloniales, lo que hizo que afluyeran más barcos, que se establecieran más negocios, y que los puertos canarios se convirtieran rápidamente en emporios marítimos de carácter internacional.

El Archipiélago se incorporó paulatinamente a los circuitos del comercio transoceánico, reforzando su condición de *puente marítimo* entre Europa, por un lado, y Africa y América, por el otro. De forma simultánea, se activó un *crecimiento económico* general, de carácter *moderno*, aunque —eso sí— caracterizado por la existencia de grandes desequilibrios internos y no exento de ataduras exteriores. Estos fenómenos provocaron numerosas transformaciones a corto y medio plazo, y facilitaron la estructuración *capitalista* de la sociedad isleña.

El crecimiento portuario no sólo alteró la fisonomía humana y el espacio urbano de las dos principales ciudades canarias, sino que también incidió con fuerza sobre el comercio y la vida mercantil, y con ello sobre el conjunto de las actividades económicas. Los puertos, además, impulsaron cambios cualitativos de importancia en la dinámica social, en la composición de grupos y clases sociales, y en las relaciones de esos grupos entre sí y de sus miembros con el mundo exterior. Por último, los cambios inducidos por los puertos afectaron, de alguna u otra forma, a los esquemas mentales, a los hábitos y pautas sociales, y a la vida cotidiana de las ciudades, y, en menor medida, del mundo rural.

Para apreciar la importancia que han tenido los puertos en la historia insular bastaría con recordar que, hasta la muy reciente generalización del transporte aéreo, las islas han tenido en *el mar* su único *medio de comunicación y de intercambio* con el mundo exterior. Hombres y mujeres, productos y mercancías, y, también, ideas, hábitos y costumbres entraban y salían de Canarias a través de sus muelles. En tal situación, los puertos han sido elementos de constante dinamismo. Mirados desde dentro, se han rodeado de un ambiente propio en el que sus protagonistas cultivan un lenguaje específico y sus actividades inciden con fuerza sobre los restantes sectores económicos. Fuera del estricto dominio de *lo portuario*, han constituído tanto un motivo de orgullo local, como una causa de honda preocupación general, según la coyuntura histórica predominante. En fin, que los puertos han ocupado —y siguen ocupando— un lugar preferente en la vida insular. Y si esto ha sido siempre así, más lo tuvo que ser durante los primeros treinta años de la historia del Puerto de La Luz, cuando su crecimiento generó unas transformaciones como Las Palmas no había conocido hasta entonces.

II

En este marco histórico amplio se inscribe nuestro trabajo. En un principio, nos propusimos estudiar los puertos mayores del Archipiélago y sus efectos socioeconómicos durante el tránsito de los siglos XIX al XX. Después de practicar las primeras pesquisas documentales, nos dimos cuenta de que la amplitud del tema obligaba a concretar y reducir el proyecto originario.

En el espacio, circunscribimos nuestro análisis al Puerto de La Luz, y, más en concreto, a la burguesía comercial que surgió de él a partir de las actividades y negocios portuarios. Así que no estudiaremos aquí *todos* los protagonistas del crecimiento del Puerto, sino, tan sólo, *unos pocos* de ellos, sus comerciantes. También aludiremos a la mayoría de trabajadores —obreros de «carga blanca» y de la «carga negra», «cambulloneros», carpinteros de ribera, marinos y pequeños tratantes— que, sin negocios y capitales, pero con su trabajo y esfuerzo,

contribuyeron decididamente a hacer posible la realidad total que fue el Puerto de Refugio; pero estos grupos sociales no son objeto de un análisis profundo, sino de referencias ocasionales. Nuestro fin último es la *recuperación del ambiente específico de los burgueses del Puerto*.

En el tiempo, los límites fijados responden a una etapa diferenciada de la evolución del Puerto, la de su *despegue* inicial, acotada por las fechas de *1883*, comienzo de sus obras, y *1913*, ápice del crecimiento ininterrumpido que conoció su tráfico marítimo con anterioridad a la Primera Guerra Mundial. Obvio es señalar que las realidades históricas se proyectan más allá de unos límites cronológicos convencionales, por lo que en ocasiones hemos indagado en antecedentes y efectos inmediatos.

Respecto a los motivos que justifican la elección del tema, a la importancia que han tenido los puertos en Canarias se une la necesidad de realizar un estudio monográfico sobre el Puerto de La Luz con los objetivos concretos del presente trabajo.

Treinta años antes de que comenzaran sus obras, ya se planteaba la trascendencia del Puerto para el futuro desenvolvimiento mercantil de la isla. Para ilustrar esta literatura, bastaría traer a colación las palabras escritas por Agustín Millares Torres en *El Omnibus* el 10 de marzo de 1858: «... Las Palmas no necesita de sus imprescindibles derechos, ni de su antigüedad, ni de su riqueza, ni de su numerosa población, para conservar siempre su corona de reina de las Afortunadas; le basta sólo para ello tener el mejor puerto de la provincia. El día en que poseamos un carenero, un dique, un muelle en las playas de la Isleta, los buques de todas las naciones que cruzan estos mares, vendrán diariamente á saludar nuestra bandera. Allí está nuestro porvenir; allí está nuestra futura grandeza ...»».

Cien años después de su logro, han sido numerosos los trabajos que han aludido al decisivo papel desempeñado por La Luz, como *puerto moderno*, en el devenir contemporáneo de Las Palmas, de Gran Canaria, y del Archipiélago. Hasta el momento, dos de ellos han concedido al Puerto una atención preferente. El primero fue el realizado por el geógrafo Dr. Eugenio Burriel de Orueta en *El Puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria* (Las Palmas, Centro de Investigaciones Económicas y Sociales de la Caja Insular de Ahorros, boletín núm. 18, 1974); esta aportación, enfocada más a la evolución reciente del Puerto, dedica poco espacio a analizar «la etapa del despegue, 1883-1914», que es nuestro centro de atención. El segundo es el libro, recientemente publicado, del también geógrafo Dr. Fernando Martín Galán con el título de *La formación de Las Palmas: Ciudad y Puerto. Cinco siglos de evolución* (Las Palmas, Junta del Puerto de La Luz en colaboración con otras instituciones, 1984); lamentablemente, no nos fue posible acceder a su consulta en el momento que estabamos elaborando nuestra Memoria de Licenciatura, por lo que no hemos podido incorporar a nuestro aparato documental sus aportaciones, que —a juzgar por la lectura efectuada *a posteriori*— hubieran supuesto una estimable ayuda complementaria a nuestro trabajo, aún cuando se trate de campos de investigación y de enfoques diferentes.

La *perspectiva* desde la que aquí se aborda el Puerto es distinta a la de los trabajos mencionados; estudiaremos *el despegue portuario como trama histórica a partir de la cual se configura definitivamente la burguesía comercial de Las Palmas*.

El mayor esfuerzo ha estado centrado en comprobar una *hipótesis de partida.* A saber, que *el Puerto de La Luz, no sólo se convirtió en foco de penetración del capital extranjero en la isla —británico, muy particularmente— por medio del control de los servicios portuarios y de su utilización como escala obligada de la navegación atlántica, sino que, también, permitió la formación de una burguesía portuaria a partir de las actividades y negocios generadas por el crecimiento marítimo y comercial*. Los objetivos secundarios se derivan de esta formulación inicial: evaluar y esclarecer el papel desempeñado por los comerciantes locales en el despegue del Puerto, descubrir su mecánica de actuación en el mundo de los negocios portuarios, reflejar la evolución de sus actividades, y caracterizar de forma general al nuevo grupo social, emergente al socaire del Puerto.

Para ello analizaremos, en primer lugar, las *bases de partida* que hicieron posible el despegue del Puerto, refiriéndonos brevemente a la aspiración portuaria de Las Palmas desde mediados del siglo XIX, a la declaración de la *Bahía de Las Isletas* como «puerto de refugio», y a la posterior construcción de sus muelles e instalaciones complementarias, donde se combinó de tal forma la acción de la inversión pública y la inciativa privada que, instantáneamente, repercutió en el movimiento marítimo del Puerto, aspecto éste con el que cerraremos el primer capítulo del libro.

A continuación se estudia el Puerto como *escala internacional*, como estación de aprovisionamiento y de repuesto de buques de tránsito. En este sentido se analizan los principales servicios portuarios —carbón, agua, víveres, astilleros y varaderos— y se esboza la estrategia de actuación desplegada por las compañías extranjeras en La Luz, si bien este tema queda pendiente de un tratamiento más detallado en el futuro.

El tercer capítulo se centra en la *aportación concreta de los capitales canarios al despegue del Puerto*, deteniéndonos en la formación, evolución y resultados de los distintos negocios emprendidos por comerciantes isleños. Esta es, con mucho, la parte del trabajo a la que hemos prestado mayor atención y, por tanto, la que aporta los aspectos más originales del mismo.

Por último, pasando de la pormenorización de los negocios a un intento de generalización, trataremos de *caracterizar a la burguesía portuaria*, como grupo específico, en la dinámica de la sociedad isleña, refiriéndonos a sus intereses y aspiraciones, a sus pautas de comportamiento y a la conciencia que de sí misma logró desarrollar.

En honor a la verdad, hemos de añadir que este libro es deudor, en parte, de otros trabajos parciales que hemos venido realizando desde 1982. En concreto, de la ponencia «La Luz, puerto de escala internacional, 1852-1902»», realizada conjuntamente con el Dr. Víctor Morales Lezcano y presentada al *V Coloquio de Historia Canario-Americana* celebrado en la Casa de Colón de Las Palmas en octubre de 1982, y cuyas Actas se encuentran -lamentablemente- todavía en prensa; y al artículo «La Luz, etación carbonera y despegue portuario, 1883-1913» (en *Aguayro*, Las Palmas, núm. 146, marzo-abril 1983, pp. 10-20. Finalmente, parte de este libro ha sido objeto de un resumen, con el título de *Pequeña Historia del Puerto de Refugio de La Luz*, para su divulgación en la Colección «Guagua» que edita el Cabildo Insular de Gran Canaria.

III

Las fuentes que hemos consultado han sido, fundamentalmente, de cuatro tipos: documentación de archivos, publicaciones periódicas, testimonios orales y bibliografía. Y, si bien todas ellas se encuentran relacionadas al final del texto, resulta obligado comentarlas aquí brevmente.

La primera dificultad que encontramos para desarrollar el tema radicó en la elección del *modelo de análisis*. En España, los puertos han sido abordados, más desde una perspectiva geográfica —bien se trate de geografía urbana o de geografía económica—, que desde una perspectiva histórica; esta circunstancia ha impedido que contáramos con modelos analíticos previos. Sin embargo, el obstáculo ha quedado compensado por los numerosos trabajos que se han realizado sobre las burguesías urbanas peninsulares, lo cual ha ayudado a esclarecer bastantes aspectos del tema.

Por otra parte, tampoco queriamos caer en la tentación del enfoque localista, y considerar el Puerto de La Luz al margen de los grandes impulsos nacionales o internacionales que recibió en aquella coyuntura histórica concreta; ello nos ha llevado a la consulta selectiva de bibliografía sobre la Restauración española, el desarrollo del sistema capitalista en España, las comunicaciones marítimas, y la expansión europea durante el período de rivalidad colonial entre 1870 y 1914.

No obstante, los mayores inconvenientes han surgido de las fuentes documentales. La imposibilidad de acceder a archivos privados de casas comerciales que operaban en el Puerto, en algunos casos, o su inexistencia, en los más de ellos, ha sido suplida con la búsqueda de datos en diversos archivos locales y estatales, con el riesgo de dispersión que esto supone.

En *Las Palmas*, la consulta de publicística, anuarios comerciales y prensa periódica, depositada tanto en la Biblioteca como en la Hemeroteca de *El Museo Canario*, nos acercó al tema y permitió completar las tablas del movimiento de buques y las consignaciones efectuadas en el Puerto. El *Archivo Histórico Provincial*, por su parte, facilitó el acceso a los papeles del Ingeniero autor del proyecto portuario, Juan León y Castillo, donde se conserva su correspondencia y diversos estudios técnicos sobre el tema. En la misma casa, los expedientes municipales y la serie de protocolos notariales nos proporcionaron antecedentes relativos a las actividades de los comerciantes locales e informaciones precisas sobre sus operaciones mercantiles. La necesidad de servirnos de la misma fuente para un período posterior a 1880, fecha en que se interrumpía la serie de protocolos depositados en el Archivo Histórico Provincial, nos condujo al *Archivo del Colegio de Notarios de Las Palmas*, donde proseguimos las indagaciones en el mismo sentido. Acercarnos más directamente a las fuentes estrictamente portuarias supuso el vaciado de un inexplorado fondo documental, el de la *Comandancia de Marina de Las Palmas*, donde los libros del Registro de Buques nos permitieron relacionar los instrumentos de las faenas marítimas —barcos, lanchas y pontones— con sus propietarios directos. La *Cámara de Comercio, Industria y Navegación* nos situó ante un organismo que había servido a los intereses de la burguesía portuaria, y sus Libros de Actas resultaron ser un valioso instrumento. Por último, el *Archivo de Hacienda* y el *Registro de la Propiedad*

completaron la nómina de archivos utilizados en Las Palmas, si bien el de Hacienda podría habernos sido de mayor utilidad si contara con el personal, los medios y el interés oficial necesarios para organizar y preservar un fondo documental que está reclamando urgente atención.

En *Santa Cruz de Tenerife* resultó imprescindible realizar un vaciado de los libros del Registro de Sociedades, depositados en el *Registro de la Propiedad y Mercantil*, debido a que la inscripción de comerciantes y sociedades tenía que verificarse, hasta 1922, en aquella Ciudad, a la sazón capital de la única provincia de Canarias. Del *Archivo Histórico Provincial* aprovechamos los Libros de Actas del Consejo Provincial de Agricultura, Industria y Comercio, organismo que discutió varios expedientes relativos al Puerto de La Luz y a la situación general del comercio canario.

Madrid, por último, fue una cita obligada en nuestra fase de documentación. Los archivos estatales constituyen una referencia obligada para cualquier análisis que pretenda lograr la necesaria visión de conjuno que requiere toda investigación. En nuestro caso, se trataba de localizar los papeles del antiguo Ministerio de Fomento, transformado posteriormente en Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, lo que nos llevó a los tres repositorios que conservan sus fondos: *Archivo del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo*, *Archivo Histórico Nacional*, y *Archivo General de la Administración*, en Alcalá de Henares este último. En ellos encontramos jugosos expedientes de obras, proyectos, concesiones a particulares, reclamaciones, e informaciones relativas a nuestro tema, que ocupan un destacado lugar en el conjunto de las fuentes primarias utilizadas. Estos archivos, además, evitaron que tuvieramos que consultar el *Archivo de la Junta del Puerto de La Luz*, en Las Palmas, ya que este fondo reproduce parte de la documentación que habíamos encontrado en los archivos estatales. Por otra parte, la consulta de libros, folletos y series oficiales depositadas en la *Biblioteca Nacional* supuso una estimable ayuda, de igual forma que el *Archivo Histórico del Banco de España* nos facilitó algunas informaciones complementarias. Por el contrario, continúa siendo una incógnita el destino actual de los papeles de la subvencionada *Compañía Trasatlántica*, lo que hubiera supuesto un mayor acercamiento a las actividades emprendidas por la naviera catalana en el puerto grancanario.

Finalmente, una serie de entrevistas realizadas a descendientes de algunos protagonistas del despegue portuario nos permitió disponer de algunos papeles privados, informaciones sueltas, y testimonios directos sobre el Puerto y el comercio local. Las fuentes orales han complementado -y en algunos aspectos enriquecido- los datos proporcionados por los despachos oficiales; de nuestra experiencia con ellas sacamos la conclusión de que habrá que tenerlas muy en cuenta entrabajos de Historia Contemporánea, sobre todo en los relacionados con la historia social.

De modo general, el inconveniente de la dispersión archivística a que nos hemos visto sometidos ha tenido su contrapartida satisfactoria en el acercamiento a una amplia gama de fuentes, susceptibles de mayor aprovechamiento futuro.

IV

No sería justo cerrar esta introducción sin tener unas mínimas palabras de agradecimiento hacia quienes me han ayudado en la realización del trabajo.

En primer lugar, tengo que agradecer a mis padres, hermanos y amigos «de toda la vida» el aliento y la comprensión que me han dispensado en todo momento; ellos han tenido mucho que ver con este libro.

También he de mencionar aquí a los nuevos amigos que he hecho a partir de este trabajo, algunos de los cuales, no sólo me facilitaron el acceso a papeles y fuentes orales, sino que hasta me enseñaron el Puerto por dentro; a los compañeros del oficio con los que he confrontado pareceres y criterios, y de forma especial al Grupo de Trabajo «El Colonialismo Español en Africa» en torno a las universidades Autónoma y UNED, en Madrid; a los archiveros que me orientaron en la búsqueda de legajos y papeles pertinentes al tema; a los que «sufrieron» mis entrevistas, que son auténticos «archivos vivientes» de la Historia del Puerto; al Tribunal que juzgó este trabajo en su versión académica, y a su Presidente, quien con posterioridad me ha animado a que lo publicara; al Cabildo Insular de Gran Canaria, que me concedió una ayuda económica de posgraduado en 1983; y al Centro de Investigaciones Económicas y Sociales de la Caja Insular de Ahorros de Canarias, que decidió generosamente la publicación de este libro cuando menos lo esperaba.

Mención especial de gratitud debo al Dr. Víctor Morales Lezcano, quien, con el transcurso del tiempo, ha pasado de ser de Director de Tesina a amigo. Justo es reconocerle aquí su mérito de pionero de la Historia Contemporánea de las islas y de pregonero —desde las páginas de *Moneda y Crédito* en 1971— de la necesidad de acometer un estudio sobre los puertos canarios. Me ha brindado no sólo sus consejos y orientaciones de experto, sino, también, los ánimos necesarios para que aquel proyecto que diseñamos un día se haya convertido en una realidad.

LISTA DE ABREVIATURAS UTILIZADAS

ACCLP : *Archivo de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas.*
ACMLP : *Archivo de la Comandancia de Marina de Las Palmas.*
ACNLP : *Archivo del Colegio de Notarios de Las Palmas.*
AGA : *Archivo General de la Administración* (Alcalá de Henares).
—Secc. O.P.: Sección Obras Públicas.
AHBE : *Archivo Histórico del Banco de España* (Madrid).
AHLP : *Archivo de la Dirección Provincial de Hacienda de Las Palmas.*
AHN : *Archivo Histórico Nacional* (Madrid).
—Secc. F.M. (O.P.): Sección Fondos Modernos (Obras Públicas).
AHPLP : *Archivo Histórico Provincial de Las Palmas.*
—Fondo JLC: Fondo Documental Juan León y Castillo.
—A.M.: Archivo Municipal.
—Prot.: Protocolos Notariales.
AHPT : *Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife.*
AMOPU : *Archivo del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo* (Madrid).
ARPMLP: *Archivo del Registro de la Propiedad y Mercantil de Las Palmas.*
ARPMT : *Archivo del Registro de la Propiedad y Mercantil de Santa Cruz de Tenerife.*

—Capítulo I—

LAS BASES DEL DESPEGUE PORTUARIO

La concesión del *Puerto de Refugio de La Luz*, en 1882, y su posterior construcción, entre 1883 y 1903, colmaban una vieja aspiración de la ciudad de Las Palmas. Una *aspiración* que había sido planteada y debatida desde mediados del siglo XIX (1), que había madurado progresivamente durante tres largas décadas en medio de coyunturas favorables y de otras profundamente críticas, que ya había contado con la experiencia de varios proyectos fracasados y que, a la altura de 1880, se había convertido en una *reivindicación* sentida con fuerza por los sectores mercantiles de la Ciudad.

1. La aspiración portuaria de Las Palmas

Desde la concesión de las franquicias en 1852 (2), comerciantes, marinos y navieros que desarrollaban sus actividades en torno al *Muelle de San Telmo*, instituciones públicas y sociedades locales, periódicos y «hombres ilustres» —las «fuerzas vivas» y los grupos de presión de la isla, en definitiva— habían expresado hasta la saciedad su apoyo a la construcción de un nuevo puerto para Las Palmas.

Desde el primer momento, la aspiración portuaria quedó planteada ante la opinión pública y la Administración Central, como «remedio» imperioso a los males que obstaculizaban el normal desenvolvimiento de la actividad marítima y, al mismo tiempo, como «palanca» poderosa capaz de estimular un futuro crecimiento comercial.

La necesidad del puerto estaba plenamente justificada en las pésimas condiciones que ofrecía el viejo muelle capitalino para el desarrollo de las faenas marítimas con un mínimo de seguridad. Ya en 1856, ese fue el principal argumento utilizado por el Gobernador de Canarias en la Exposición que dirigió al Ministro de Fomento «haciendo ver la conveniencia de construir un pequeño muelle auxiliar en el Puerto de La Luz de Las Palmas». En ella, tras referirse a los efectos negativos —y a veces trágicos— del «reboso», y a la frecuencia con que tenía que ser izada la «bandera negra» en el puerto grancanario, se solicitaba el nuevo muelle como «absolutamente indispensable», puesto que «...los buques que hoy se alejan de aquellas playas por la inseguridad de la rada y por la dificultad de desembarcar en ciertas épocas del año, concurrirán al Puerto libres de todo temor» (3).

Además, la aspiración portuaria enlazaba directamente con la vía escogida para impulsar el crecimiento económico de Canarias, cual era la opción *sui géneris*

(1) Aunque ya a finales del siglo XVIII hubo un intento aislado de construir un muelle en La Luz, sólo es a partir de mediados del siglo XIX cuando se advierte que la Bahía de Las Isletas comienza a perfilarse como emplazamiento idóneo para el nuevo puerto de Las Palmas, sin solución de continuidad.

(2) Para el tema de los puertos francos, remitimos a la ya clásica obra de CARBALLO COTANDA, A. *Canarias, región polémica*, Madrid, 1972, y *Canarias, islas francas. Las especialidades económico-fiscales del Archipiélago*, Santa Cruz de Tenerife, 1970. Un copioso y documentado análisis ofrece BOURGON TINAO, L.P.: *Los puertos francos y el régimen especial de Canarias*, Madrid, 1982. De todas formas, seguimos careciendo de una visión histórica de la génesis de las franquicias.

(3) «Exposición haciendo ver la conveniencia de construir un pequeño muelle auxiliar en el Puerto de La Luz de Las Palmas de Gran Canaria», 6 de octubre 1856, Secc. F.M. (O.P.), leg° 15.151, exp. 35-1, carp. 1856 (AHN).

de unas islas francas ancladas en medio del Atlántico, estímulo de por sí poderosísimo para atraer a los diferentes pabellones marítimos que surcaban las aguas cercanas en ruta hacia América y Africa. De esta forma, era lógico que tras *el dispositivo legal* del libre comercio, surgiera el empeño en proyectar *el medio adecuado* para realizarlo: un puerto *cómodo, seguro* y *eficaz*. Eso fue lo que se intentó conseguir desde mediados del siglo XIX y lo que definitivamente se lograría a partir de 1882.

Aún sin construirse puerto alguno, la *Bahía de las Isletas* o de *La Luz* había sido utilizada como refugio natural o desembarcadero ocasional por conquistadores, colonos y piratas, por mareantes, comerciantes y aventureros, e incluso por los propios pescadores isleños. No era de extrañar, pues, que las miradas se fijaran en aquella Bahía —entonces totalmente infrautilizada— como emplazamiento más apropiado para construir el nuevo puerto.

Pero la distancia que separaba La Luz del núcleo urbano condicionó la realización del proyecto portuario. Frente a los partidarios de aprovechar las magníficas condiciones naturales de la Bahía, otros postularon la terminación del Muelle de San Telmo como solución inmediata a los problemas portuarios de la ciudad (4).

Entre 1857 y 1874, los proyectos de obras se sucedieron, bien en San Telmo o bien en La Luz, pero ninguno de ellos llegó a cuajar. Ya fuera por la falta de apoyos decisivos cerca de la Administración Central o por la indecisión local, ya por la incapacidad del Estado o del Municipio, o por la debilidad de los comerciantes locales para emprender un proyecto que les beneficiaba muy particularmente, lo cierto fue que los sucesivos intentos fracasaron, uno tras otro, debido a lo difícil que resultaba afrontar su financiación (5).

2. La concesión del puerto de refugio

A pesar de los continuos fracasos, los intentos realizados en las décadas de 1850, 1860 y 1870 demostraron ampliamente que la vieja pretensión de dotar a Las Palmas de un puerto moderno cobraba más fuerza con el paso del tiempo.

Así, de la primitiva idea de construir en La Luz un pequeño muelle que sirviera como «auxiliar» al de Las Palmas se había pasado a una más amplia concepción de «puerto de estación, de abrigo y de refugio», orientado de cara al futuro

---

(4) El periódico *El Omnibus*, dirigido por el notario e historiador AGUSTIN MILLARES TORRES, estimuló desde sus páginas la necesidad de construir el Puerto en La Luz desde 1856. El debate alcanzó su máxima expresión entre los años 1876 y 1881, teniendo la *Sociedad Económica de Amigos del País* un papel muy activo en ese momento. Cfr., a tal fin, los *Anales de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas* entre los años 1877 y 1880.

(5) El *Proyecto de un muelle de abrigo y desembarque en el Puerto de La Luz*, redactado por el ingeniero Juan León y Castillo en 1861, y aprobado por *Real Orden de 18 de junio de 1862*, fue el que más lejos llegó. Sus obras comenzaron en 1863 y, tras nueve años de demoras y paralizaciones, su contrata quedó rescindida en 1873. Hasta esa fecha, apenas se había liquidado el 20% del presupuesto total de obras, cantidades que sólo habían servido para construir 136 metros de muelle sin revestir, dejado a medio construir, y sujeto a los embates de vientos y mareas. Su evolución puede seguirse a través de las *Memorias sobre el estado de las Obras Públicas en España*, Madrid (1862-1875), y en Secc. F.M. (O.P.), leg° 15.151, exp. 35-1, carps. 1861 a 1880 (AHN).

y capaz de imprimir un renovado dinamismo a la actividad comercial de Las Palmas (6).

Además, al despuntar la década de 1880, junto a la madurez de la concepción portuaria, se habían producido —o se estaban produciendo— nuevas circunstancias que hacían más necesaria y factible la realización del Puerto de La Luz.

Los siete kilómetros de arenas que separaban la Bahía de Las Isletas del núcleo urbano habían sido salvados con la terminación de la *Carretera de 2° Orden de Las Palmas al Puerto*; el incipiente crecimiento urbano del segundo tercio del siglo XIX proyectaba hacia el norte —hacia la Bahía— el futuro desarrollo urbanístico de la Ciudad; la crisis de la cochinilla en los mercados internacionales aconsejaba la búsqueda de nuevos revulsivos que ayudaran a despejar el sombrío panorama de la economía isleña; y, por si fuera poco, el crecimiento de la navegación a escala mundial reclamaba una urgente adecuación de la infraestructura portuaria, sobre todo si se pretendía recoger los beneficios del régimen de franquicias que disfrutaban las islas desde 1852.

En fin, cuando el líder del Partido Liberal, Práxedes Mateo Sagasta, encargó a Fernando León y Castillo el Ministerio de Ultramar, en febrero de 1881, el político y diplomático grancanario encontró en el Puerto un terreno abonado para cosechar el más rotundo de sus éxitos como «benefactor» isleño, iniciar su política de «concesiones» y avanzar hacia el «engrandecimiento de la Gran Canaria» (7).

Desde esa perspectiva, era conveniente activar los diversos mecanismos que impulsaran —de una vez por todas— el ansiado puerto, empezando por las propias leyes, que eran las que determinaban tanto la categoría como el sistema de financiación de las obras portuarias.

La reorganización legislativa que impuso el régimen de la Restauración a todos los niveles tuvo sus efectos inmediatos en el ramo de Obras Públicas (8); en ese marco es donde cabe insertar la *Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880*, que proporcionó por primera vez una normativa detallada y sistemática a los puertos españoles. Para Las Palmas, en cambio, supuso un duro golpe; al no

---

(6) Veinte años antes del proyecto definitivo del Puerto de Refugio, el 27 de julio de 1861, el Ayuntamiento de Las Palmas dirigió a S.M. La Reina una Exposición en los siguientes términos: «...El puerto de La Luz es sin disputa, no sólo el primero, sino el único de la Provincia, que reúne las más excelentes condiciones, que podrán convertirle un día en puerto de estación, de abrigo y de refugio; siendo también evidente que la importancia del comercio de la Provincia con la Península y con el Extranjero, y la que han adquirido y seguirán adquiriendo las posesiones españolas en Africa y América, harán un día, no muy remoto, de alta conveniencia, y absoluta necesidad que la Provincia tenga un puerto de estación, de abrigo y de refugio como puede ser el de La Luz con ventajas a algunos de la Península», Secc. F.M. (O.P.), leg° 15.151, exp. 35-1, carp. 1861 (AHN).

(7) No vamos a entrar aquí en disquisiciones sobre el tema tan caduco y «manido» de quién fue el gran «conseguidor» del Puerto, si don Fernando o don Juan, su hermano. La polémica contagió a la sociedad isleña a comienzos del siglo XX, cuando surgió la desavenencia política entre los dos hermanos a propósito de la erección de sendas estatuas para inmortalizar sus contribuciones al logro portuario.

Por otra parte, y para la cuestión del dominio ejercicio por Fernando León y Castillo en la política local, cfr. la obra de NOREÑA SALTO, M.T.: *Canarias, política y sociedad durante la Restauración*, Las Palmas, 1977, 2 vols.

(8) Cfr. ALZOLA MINONDO, P.: *Las Obras Públicas en España: estudio histórico*, Bilbao, 1899, pp. 492-501.

Cuadro 1

Legislación relativa a los puertos de Las Palmas y de La Luz en el momento su concesión: 1881-1883

Disposición	Fecha	Extracto del contenido
Real Orden	20 Abril 1881	Ordenando formar la Junta de Obras del Puerto de Las Palmas, quien se encargaría de la continuación de las obras del viejo muelle.
Real Orden	25 Abril 1881	Considerando la omisión de la Ley de Puertos de 1880 al no incluir La Luz como puerto de refugio y ordenando el estudio del proyecto de obras.
Real Orden	3 Mayo 1881	Aprobando el proyecto de reforma del muelle de abrigo y desembarque: continuaban las obras rescindidas en 1872.
Real Orden	10 Mayo 1881	Disponiendo que el proyecto anterior pasara a cargo de la Junta de Obras del Puerto de Las Palmas.
Real Decreto	26 agosto 1881	Estableciendo en Las Palmas la escala de los vapores correos trasatlánticos con destino a America.
Real Orden	3 Marzo 1882	Aprobando el proyecto del Puerto de Refugio de La Luz.
Ley	27 Abril 1882	*Incluyendo a La Luz como puerto de refugio en la clasificación de la Ley de Puertos de 1880.*
Real Orden	28 Abril 1882	Disponiendo que las obras del Puerto de Refugio se ejecutaran directamente por el Ministerio de Fomento. La Junta de Obras quedaba encargada del Puerto de Las Palmas.
Real Orden	28 Abril 1882	Ordenando el anuncio de la subasta de las obras.
Real Orden	16 Junio 1882	Disponiendo se proceda a la liquidación de las obras ejecutadas por la Junta de La Luz.
Real Orden	10 Agosto 1882	Señalando un nuevo plazo para la subasta de las obras y mejorando las condiciones de la misma.
Real Orden	4 Enero 1883	Adjudicando las obras del Puerto de Refugio a los señores *Swanston y Cª*, de Londres.

Fuente: Elaborado a partir de la consulta de las *Memorias de Obras Públicas...* y documentación de Secc. Fondos Modernos, legº 15.151, exp. 35-1, carp. 1881, 1882 y 1883 (AHN).

incluir a su puerto entre los de «interés general», eliminaba cualquier posible financiación a cargo del Estado, y en las condiciones de aguda crisis económica en que se encontraba Canarias resultaba más difícil todavía afrontar sus obras con cargo a los fondos municipales o recabarlos de la iniciativa privada.

La Ley de Puertos —«un mal que produjo muchos bienes» (9)— se convirtió en el principal obstáculo a salvar. De forma inmediata, actuó como revulsivo para reemprender la lucha en pos del puerto con renovados bríos, y desde 1881 con mayor fuerza, puesto que se contaba con la presión directa de un ministro canario en Madrid. Al poco tiempo, una retahíla de disposiciones legales vino a colmar la vieja aspiración portuaria de la ciudad, de tal forma que no sólo se logró un nuevo puerto de La Luz, sino también la continuación de las obras del caduco Muelle de San Telmo.

Resultó muy hábil la declaración de La Luz como «puerto de refugio». Estaba claro, según la ley, que una Bahía casi desierta, distante de una población que ni siquiera era capital de provincia, no podía ser clasificada entre los puertos de «interés general» (10). La solución había sido apuntada por el Ingeniero Juan León y Castillo algunos años antes:

> «...La existencia de un puerto de refugio en estas Islas es una necesidad, no tanto para ellas mismas como para la navegación en general. (...) Así pues, no es descabellado intentar la declaración de puerto de refugio para el de La Luz, y conseguida que sea aquélla, entonces correrían las obras por cuenta del Estado» (11).

Al final, esta fue la alternativa que se impuso. Por *Ley de 27 de abril de 1882* (hito más significativo del logro portuario), La Luz quedaba incluido entre aquellos puertos que, «por su situación y condiciones especiales de capacidad, seguridad y abrigo en los temporales», podían ser declarados «de refugio» (12).

En conjunto, destacaremos cuatro aspectos cruciales sin los cuales no es posible entender el logro del Puerto de Refugio:

1) En primer lugar, *el Puerto de La Luz fue una manifestación más de la adecuación de la infraestructura portuaria española a las nuevas exigencias del crecimiento socio-económico* del último tercio del s. XIX. Ya Vicens Vives ha puesto de manifiesto que «con la Restauración se entra decididamente en una nueva fase de la Marina española», y con ella «los puertos mejoran sensiblemente» (13). La Luz no escapó a esa modernización, de la misma forma que Barcelona, Bilbao, Alicante, Valencia, Sevilla o Vigo, todos ellos remodelados o ampliados

---

(9) Así fue calificada en su momento la referida Ley por la prensa y publicística apologéticas de filiación pro-«leonina». Cfr. su mejor expresión en *El Puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria*, Las Palmas (Tip. «Diario»), 1909, pp. 25-26.

(10) La *Ley de Puertos* de 1880 disponía en su art. 15: «Se consideran puertos de interés general los destinados especialmente a fondeadores, depósitos mercantiles, carga y descarga de los buques que se emplean en la industria y comercio marítimo, cuando el que se verifique por estos puertos *pueda interesar a varias provincias y se hallen en comunicación directa con los principales centros de producción de España*» (el subrayado es nuestro).

(11) «Informe que eleva a la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas el ingeniero Juan León y Castillo», 4 de noviembre de 1879, en Anexo 4 a la Memoria *Orígenes del Puerto de Refugio de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria*, pp. 87-88, Fondo JLC, leg° 14, exp. 1 (AHPLP).

(12) Del cit. art. 15 de la *Ley de Puertos* de 1880.

(13) VICENS VIVES, J.: *Historia económica de España*, Barcelona, 1979, p. 625. Cfr. en idéntico sentido, las obras de Miguel ARTOLA, Miguel MARTINEZ CUADRADO, Gabriel TORTELLA y José Luis GARCIA DELGADO.

durante esta etapa. Por consiguiente, habría que desechar todo análisis estrecho y localista, y no menospreciar los grandes impulsos nacionales que afectaron a la dinámica socio-económica isleña, y al fenómeno portuario en particular.

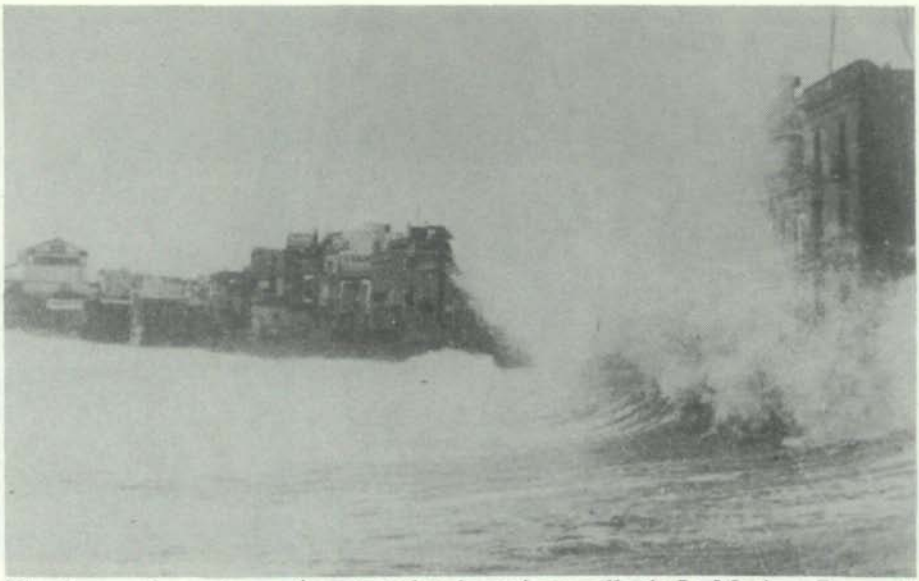
2) En segundo lugar —y aquí es donde caben las matizaciones a la generalidad, *el Puerto de La Luz fue el resultado de una concesión*. No se trató de una conquista de poderosos navieros y comerciantes de probada iniciativa y suficientes capitales para crear una Junta de Obras, recaudar sus propios medios de financiación y acometer la construcción de un puerto, tal y como sucedió en Barcelona o Valencia, por ejemplo (14). En este sentido, no es casualidad que los dos estímulos más poderosos del «crecimiento económico moderno» de Canarias —franquicias y puertos— hayan venido de la mano de sendas concesiones después de haber sido demandados con relativa insistencia; reflejan el interés de los sectores más dinámicos de la sociedad isleña en buscar nuevos incentivos para su crecimiento, aunque también el largo período que medió hasta que el Puerto de Refugio se hizo realidad nos sitúe ante la incapacidad de esos mismos sectores locales para afrontar un proyecto de futuro por sus propios medios.

3) En tercer lugar, *el Puerto se benefició de una determinada coyuntura política;* en concreto, la que dió origen a la formación del primer gobierno liberal de la Restauración y, con él, el ascenso de Fernando León y Castillo al Ministerio de Ultramar. En ello La Luz tampoco supuso excepción alguna en el conjunto de las obras públicas que se emprendieron en aquella España restaurada, donde disponer de un «valedor» era el salvoconducto previo para alcanzar cualquier logro de importancia. Ahora bien, el Puerto de Refugio no fue producto exclusivo de esa coyuntura política, ni el fruto de la voluntad de un solo hombre por encima del sentir colectivo, tal y como se presentó en su época el logro portuario para rentabilizarlo como éxito político; tan sólo que con Fernando León y Castillo en el Gobierno de la Nación se encontró el momento propicio para canalizar y dar forma definitiva a lo que se había venido reclamando desde hacía treinta años.

4) Por último, y no por ello menos trascendental, cabe destacar que el Puerto nació en un momento muy oportuno desde el punto de vista internacional. Justamente, en el período histórico de la expansión colonoal de los europeos en Africa, cuando el prodigioso desarrollo de la marina mercante estaba imprimiendo un ritmo acelerado al comercio marítimo. De ello dependerá, precisamente, el inmediato éxito del nuevo puerto, y a la larga, también su propia decadencia.

---

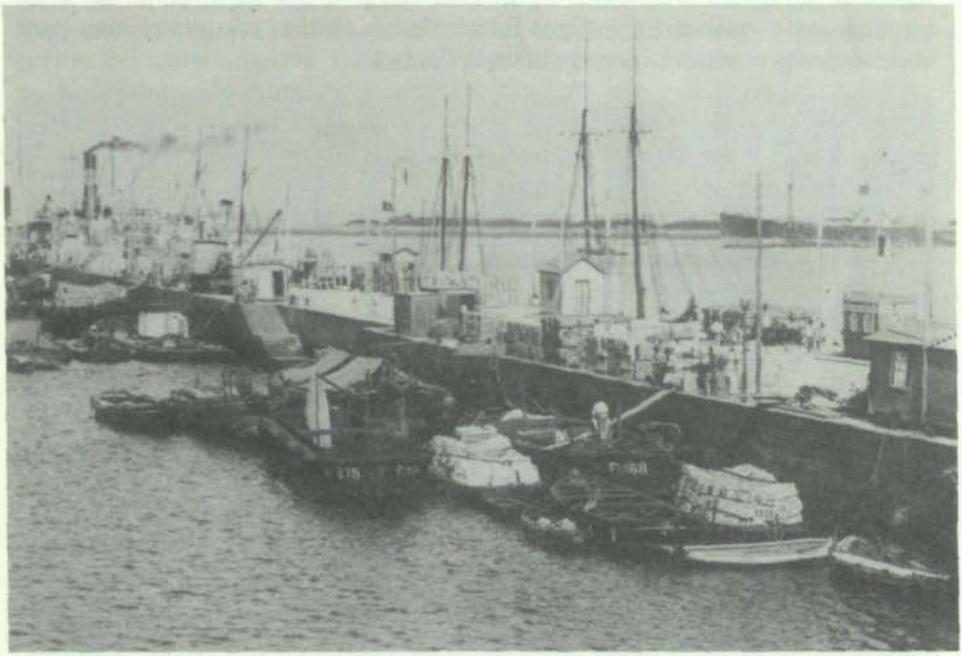
(14) Cfr. ALZOLA MINONDO, op. cit., passim. Para el Puerto de Barcelona, en particular, los trabajos de SANTACANA, M.: *El Puerto de Barcelona*, Barcelona, 1973; y de TRIAS FARGAS, R.: *Análisis económico del Puerto de Barcelona*, Barcelona, 1968.



El *reboso* golpeando con ímpetu sobre la antigua calle de La Marina. Presumiblemente, la foto fue tomada desde el Muelle de San Telmo en un día en el que ondeaba, sin duda, la *bandera negra*. Mal ubicado, inseguro, peligroso y sin terminarse de construir, el antiguo Puerto de Las Palmas era una rémora para el crecimiento marítimo y comercial de la Ciudad.

Inicio de la construcción del *Dique de Abrigo* del *Puerto de Refugio de La Luz*. En primer término, la explanada de bloques artificiales y el conjunto de instalaciones y artilugios mecánicos que convirtieron la desierta *Bahía de Las Isletas* en un oasis de modernidad dominado por la tecnología europea.

El *Dique de Abrigo* y la Bahía de La Luz en un grabado que fue reproducido en tarjetas postales a comienzos del siglo XX.



El *Muelle de Santa Catalina*, la segunda gran obra que contemplaba el Proyecto del Puerto de Refugio diseñado en 1881. Se terminó de construir en 1903 y ha conocido ampliaciones y remodelaciones posteriores. Hoy sigue siendo parte importante de la infraestructura portuaria de La Luz.

3. La dotación de la infraestructura portuaria

La intensa actividad política y legislativa dejó libre el camino a la materialización del Puerto de Refugio. Desde entonces, todos los esfuerzos se centraron en dotar a La Luz de la precisa infraestructura portuaria. Se trataba de un conjunto de obras y servicios complementarios que facilitaran la ardua tarea de convertir aquel desierto de arena en un emporio marítimo de carácter internacional.

Esa infraestructura se consiguió a través de un modelo mixto que combinaba la inversión pública, encargada de la construcción del Puerto, y el capital privado, a quien se dejó amplia iniciativa para establecer almecenes, muelles particulares, varaderos, astilleros y depósitos de carbón.

3.1. *La construcción de los muelles*

El *Proyecto del Puerto de Refugio de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria*, redactado por el Ingeniero Juan León y Castillo en 1881 y aprobado por *Real Orden de 3 de marzo de 1882* (15), pretendía aprovechar las naturales condiciones de la Bahía de Las Isletas (abrigada a los vientos, con bajas mareas y de magnífico fondeadero), y profundizar la idea del muelle diseñado en 1862, aunque ahora ampliada considerablemente. En síntesis, el proyecto contemplaba dos grandes unidades:

a) el *Dique exterior de abrigo*, que partía del muelle dejado a medio construir en 1871 en una extensión de 1.240 metros, y cuyo objeto era proporcionar una amplia superficie abrigada para el desarrollo de las faenas marítimas; y,

b) el *Muelle de Santa Catalina*, de mayor anchura y situado transversalmente al Dique, concebido tanto para las operaciones de carga y descarga de mercancías como para el embarque y desembarque de pasajeros.

Esas dos grandes unidades sufrieron algunas modificaciones durante el transcurso de las obras, modificaciones que no afectaron a las grandes líneas del proyecto inicial, pero que incidieron en el reforzamiento de la construcción y suprimieron los tramos finales de dique y muelle al objeto de prolongarlos en caso necesario (16). Con ello, el presupuesto inicial fijado en torno a los 8 millones de pesetas quedó ampliado y, en conjunto, la construcción del Puerto costó al Estado más de 9 millones de pesetas, hasta entonces la mayor de las inversiones

---

(15) La Casa-Museo Fernando León y Castillo, en Telde, conserva entre sus fondos documentales una copia del proyecto original de 1881. En su momento, la *Revista de Obras Públicas* publicó una amplia reseña del proyecto, reprod. por *La Correspondencia de Canarias*, número 429, 19 abril 1882.

(16) Los sucesivos proyectos que reformaron o completaron el original fueron los siguientes, con sus fechas de aprobación: *Proyecto de revestimiento del talud exterior del muelle de La Luz* (15/1/1886), *Id. de cerramiento de las juntas del Dique de Abrigo...* (14/9/1893), *Id. de variación del Dique exterior de Abrigo...* (1/5/1894), *Id. de variación del Muelle transversal de Santa Catalina...* (29/9/1985), *Id. de los medios de amarre...* (30/8/1898), *Id. de Reforma al de Variación del Muelle transversal...* (9/6/1899), *Id. de Reforma al de Variación del Dique...* (17/11/1899), *Id. de Reforma al de Conducción de aguas...* (12/6/1902), *Id. Adicional al de los medios de amarre...* (30/8/1898), e *Id. Adicional al de Reforma del de Variación del Muelle transversal...* (4/2/1903).

que se habían efectuado en Canarias (17).

Desde el punto de vista técnico, el sistema de construcción empleado en La Luz era único entre los puertos españoles. Los contactos mantenidos por Juan León y Castillo con las técnicas de construcción británicas, bien a través de libros o bien a través de intercambios profesionales con ingenieros ingleses, determinaron la adopción de un sistema típicamente anglosajón que ya había sido experimentado en puertos de la India, como en los de Karachi y Colombo. El propio ingeniero autor del Proyecto escribió en 1910:

> «...Teníamos que elegir la sección transversal del Dique, o sea, su sistema de fabricación. Podríamos haber elegido el perfil, entonces corriente, de los muelles de Marsella (...) Pero, en los años anteriores al 81, obsesionado por la idea de la realización del Puerto de La Luz, estudié los libros nuevos de puertos y recordé los de mi tiempo. Me fijé en un libro de Diques muy elogiado por los ingenieros ingleses (...) Los franceses no lo han empleado y no lo mencionan en sus libros. En España no se había adoptado hasta 1881» (18).

Los artilugios mecánicos que se precisaban para la construcción del Puerto transformaron la desierta Bahía en un islote de modernidad dominado por la tecnología europea. La instalación de la maquinaria para fabricar los morteros y hormigones, el acondicionamiento de la explanada para depositarlos, las grúas para transportarlos y colocarlos en el fondo del mar, la preparación de los aparatos de buzo, y la construcción de vías férreas, hornos, depósitos y edificios complementarios convirtieron la empresa portuaria en la primera industria de la isla. Un informe redactado por Juan León y Castillo en 1887 aludía al carácter novedoso y complejo de las instalaciones previas al comienzo de las obras:

> «... ha sido preciso preparar instalaciones y máquinas complicadas y costosas, que han exigido mucho estudio y tiempo, no sólo por la índole nueva de las obras, sino por la necesidad de proyectar y construir toda la maquinaria en Inglaterra bajo la dirección de distinguidos ingenieros, a quienes encomendó la casa constructora el proyecto de las instalaciones» (19).

Superada la fase preparatoria de los trabajos (1883-86) y tras el acondiciona-

---

(17) El desglose de la cantidad total de 9.146.529,32 pesetas que importaron las obras del Puerto de Refugio, según sus presupuestos de contrata, fue el siguiente:

—Revestimiento del talud exterior del Muelle de arranque del Dique	118.882,85
—Dique exterior de abrigo	5.692.507,84
—Cerramiento de las juntas del Dique y colocación de 20 grapas de acero	90.622,96
—Muelle transversal de Santa Catalina	2.790.977,19
—Conducción y depósito de aguas potables	163.707,10
—Grúas	33.930,00
—Medios de amarre para el Puerto	232.561.36
—Conservación de las obras	23.400,00

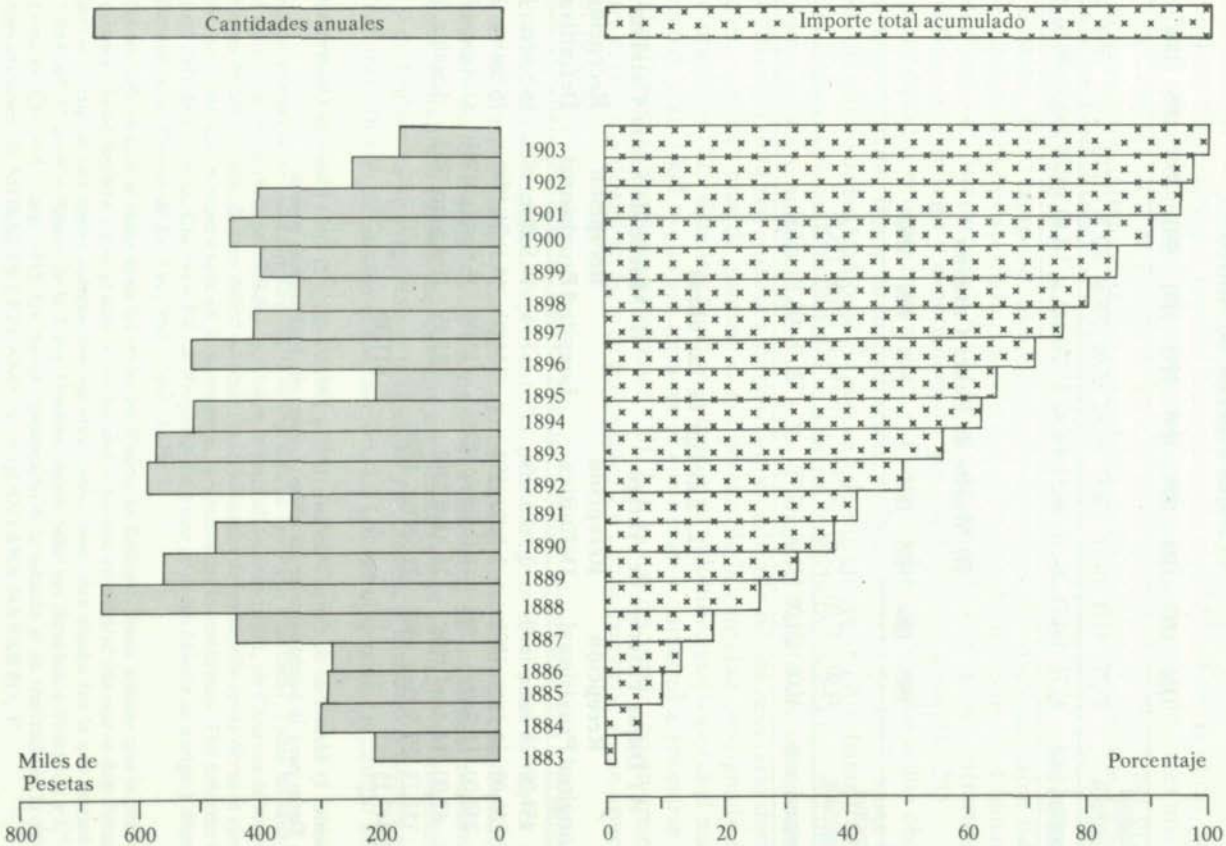
Del «Pliego de Observaciones», en *Datos para la liquidación de las obras del Puerto de Refugio de La Luz*, Secc. O.P., Caja 1086, exp. 101 (AGA).

(18) Del *Proyecto de inyecciones del Dique rompeolas del Puerto de La Luz*, 27 noviembre 1910. Fondo JLC, leg. 9 (AHPLP). En el mismo Fondo se conserva la correspondencia mantenida por Juan de León y Castillo con los ingenieros ingleses que habían proyectado puertos con idéntico sistema de construcción.

(19) «Informe del Ingº Jefe al Dtor. Gral. de O.P. solicitando autorización para introducir modificaciones en el proyecto del Puerto de Refugio», 7 febrero 1887, Secc. O.P., legº 15.151, exp. 35-1, carp. 1887 (AHN).

Gráfico I

Evolución de las liquidaciones efectuadas por el Estado a los contratistas del Puerto de Refugio durante la ejecución de las obras, 1883 - 1903.



Fuente: Elaboración propia a partir de "Datos para la liquidación de las obras ejecutadas en el Puerto de Refugio de La Luz", Secc. O.O., Caja 1086, exp. 101 (AGA).

Cuadro 2

Evolución de las obras del Puerto de Refugio

1. Construcción

A) Dique Exterior de Abrigo

	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897
Longitud construida	43,73	61,00	160,00	134,85	68,82	69,00	106,84	103,76	112,00	—	36,00	151,23
Longitud total	43,73	104,73	264,73	399,58	468,40	537,40	644,24	748,00	860,00	860,00	896,00	1047,23

B) Muelle de Santa Catalina

	1883	1884	1885	1886	1900	1901	1902
Longitud construida	44,00	57,00	27,00	39,75	154,00	110,00	185,55
Longitud total	44,00	101,00	128,00	167,75	321,75	431,75	617,30

2. Entrega de las obras

A) Dique Exterior de Abrigo			B) Muelle de Santa Catalina		
Longitud	Recepción Provisional	Recepción Definitiva	Longitud	Recepción Provisional	Recepción Definitiva
434,00	28 Junio 1890	2 Julio 1891	167,75	14 Sptbre. 1888	16 Sptbre. 1889
250,00	14 Junio 1893	2 Julio 1894	154,00	16 Julio 1900	16 Sptbre. 1901
150,00	11 Sptbre. 1894	14 Octubre 1895	110,00	16 Sptbre. 1901	11 Agosto 1902
62,00	14 Abril 1896	28 Abril 1897	185,55	11 Agosto 1902	5 Sptbre. 1903
151,23	29 Sptbre. 1897	29 Sptbre. 1898			
1.047,23			**617,30**		

Fuente: 1) *Memorias de Obras Públicas*, 1882 a 1901-02-03; y 2) Del «Pliego de Observaciones», en *Datos para la liquidación de las obras...*, exp. cit. Elaboración propia.

miento del primer tramo del Muelle de Santa Catalina, comenzó la construcción del Dique, primera gran obra a acometer con el fin de proporcionar abrigo a la ensenada. No vamos a incidir en los avatares de la construcción (ver Cuadro 2); sólo destacaremos algunos de sus rasgos más significativos.

En primer lugar, hay que reseñar la excepcional *regularidad* de las obras, sobre todo si consideramos los antecedentes negativos de las construcciones marítimas en Canarias (20). Al Puerto de La Luz no le afectaron las dilaciones propias de proyectos anteriores, tales como falta de financiación, demoras en los trabajos, problemas técnicos y de infraestructura, sucesivas prórrogas, y otras muchas dificultades que en la mayor parte de los casos dejaban las obras a medio construir. Pero tampoco, hasta entonces, ninguna obra pública había sido tan reivindicada ni tan apoyada como lo fue el Puerto del Refugio. Y el remate de las obras por *Swanston y Cª* añadió el complemento de unos contratistas con suficientes capitales y experiencia, lo que facilitó su realización (21).

A pesar de la infrecuente regularidad, el Puerto de La Luz resultaría una obra excesivamente *lenta*. Desde su inauguración, el 26 de febrero de 1883, hasta la entrega del último de sus tramos al Estado, el 5 de septiembre de 1903, había transcurrido 20 largos años. Esta lentitud se debió al largo plazo asignado a su construcción —17 años, ampliado después a 20—, ya que el Estado se curó en salud al aprobar una obra tan costosa y dispuso «que cada año no sea necesario destinar a este servicio más de quinientas mil pesetas de la cantidad consignada en el presupuesto» (22). Esta lentitud fue la mayor servidumbre que soportó el nuevo puerto, y en 1900 —aún sin terminarse sus obras— comenzó a formarse el Expediente para su necesaria ampliación (23). Así, la idea de contar con un «puerto para el futuro» quedó atrás, y en pocos años La Luz se convirtió en un «puerto del pasado».

Cabe reseñar, por último, que el Puerto, aunque se construyera con dinero del erario público español, representó la primera gran *inversión británica* de carácter moderno en la isla. En efecto, británico fue su sistema de construcción, a la manera de los diseñados en los puntos preferentes de las obras marítimas inglesas; británicas fueron las técnicas empleadas en el montaje de instalaciones, y de Inglaterra se importaron máquinas y técnicos; y británicos fueron sus contratistas. Desde su misma construcción, La Luz se convirtió en campo abo-

---

(20) «En Canarias no se halla aún terminada ni una sola de sus obras marítimas: todas las sacadas a subasta se encuentran paralizadas, por haberse rescindido la contrata; en Canarias es un problema de complicada, de muy difícil solución, la terminación de un Muelle cuyas obras se ejecutan por contrata: la experiencia así lo demuestra, la historia así lo confirma». Del Informe del Ingº Jefe de Canarias, Clavijo y Pló, al *Proyecto del trozo 1º de un Muelle de abrigo y desembarque en el Puerto de La Luz*, Ibd., carp. 1875.

(21) No sin dificultades se remataron las obras del Puerto de Refugio. Baste señalar que la primera subasta quedó desierta y que gracias a los decididos apoyos en Madrid (de nuevo don Fernando) se consiguió una nueva subasta con mejores condiciones: esta última fue la que remató en 7.983.060,35 pesetas Néstor de la Torre Doreste, quien cedió sus derechos a *Swanston y Cª* de Londres. Cfr. Ibd., carp. 1882. Un mayor comentario de la subasta se ha realizado en la citada comunicación de MORALES LEZCANO, V. y QUINTANA NAVARRO, F.

(22) *Real Orden de 28 de abril de 1882*, anunciando la subasta de las obras del Puerto.

(23) Cfr. «Ampliación del Puerto de La Luz», en *El Puerto de La Luz en Las Palmas...*, op. cit., p. 64.

nado para el establecimiento de las compañías británicas que pujaban por los beneficios del reparto colonial, y si los ingleses pudieron aprovechar de esa forma la inversión pública, aún se destacarían con mayor fuerza en las iniciativas privadas que se emprendieron a su amparo.

3.2. *Las concesiones a particulares*

El Dique de abrigo y el Muelle de Santa Catalina no bastaban para que La Luz contara con la infraestructura necesaria de todo puerto moderno. Era preciso, además, construir una serie de instalaciones complementarias, tales como almacenes de carbón, depósitos de mercancías, astilleros, varaderos y muelles para embarcaciones menores que facilitaran las operaciones comerciales y aseguraran la prestación de los servicios marítimos. La iniciativa privada acometió esta tarea con premura, a sabiendas de que sus inversiones reportarían sustanciales beneficios a sus negocios particulares.

La avalancha de solicitudes, concesiones, proyectos, expedientes de caducidad y trámites a que dio lugar tal fenómeno nos brinda la oportunidad de contar con una completa y borrascosa documentación al respecto, muy aprovechable, por otra parte, para historiar la inversión privada y detectar alianzas y enfrentamientos entre los protagonistas del despegue portuario.

El mecanismo para acceder a concesiones de terrenos de dominio público en la zona litoral quedó regulado por la *Ley de Puertos de 1880*, y La Luz no escapó a ella (24). Ahora bien, el nuevo puerto careció, desde el primer momento, de una mínima planificación que distribuyera las zonas susceptibles de concesión y los espacios reservados al establecimiento de servicios públicos. En este sentido, se desperdició una magnífica ocasión para plantear una ocupación racional del suelo portuario.

Los técnicos del Ministerio, en Madrid, informaron en repetidas ocasiones del grave problema que suponía el hecho de que «...la playa y la zona de servicio aparece dividida en solares y en calles estrechísimas, sin que se sepa quién ha autorizado tal división y sin que el Ayuntamiento de Las Palmas ni el ingeniero jefe den explicación alguna de tales calles y solares que aparecen ocupando terrenos del Estado» (25). Sin embargo, en Las Palmas —y en la *Oficina de Obras Públicas* muy particularmente— fueron desoídas las llamadas a que se formulase un anteproyecto de obras y servicios públicos y se delimitasen las calles con visión de futuro (26). Esta circunstancia, además de repercutir negativamente en el desarrollo urbanístico del núcleo porteño, dejó el litoral marítimo a mer-

---

(24) En virtud de dicha Ley, el Estado se reservaba el control de las concesiones al disponer en su art. 44: «Corresponde al Ministerio de Fomento otorgar la autorización, oyendo a la Autoridad de Marina, para construir dentro de la mar o en las playas y terrenos contiguos, y en los puertos y con destino al servicio particular o público, muelles, embarcaderos, astilleros, diques flotantes, varaderos, y demás obras análogas complementarias o auxiliares de las que existan para el servicio de un puerto. Estas autorizaciones no constituirán monopolio, y podrán por lo tanto otorgarse varias para otras de la misma especie en un mismo puerto, playa o trozo de costa, siempre que con ellas no sufra menoscabo el servicio público.

(25) *Concesiones*, leg° 15.337, exp. 234 (AMOPU).

(26) Como muestra de estos requerimientos formulados por la *Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos*, cfr. Ibd., leg° 15.378, exp. 245.

ced de la iniciativa privada, quien contó con la valiosa colaboración de los poderes locales.

Esa colaboración se fundamentó en la necesidad de atraer capitales a la isla, tal y como lo contó años más tarde Carlos Navarro y Ruiz en sus *Páginas Históricas de Gran Canaria*:

> «...aquí, aún incurriendo en responsabilidades por permitir la iniciación de trabajos sin haber recibido la aprobación superior, se les dio toda clase de facilidades por nuestras autoridades (...) Error grande hubiera sido obstaculizar su instalación (...) El capital extranjero, que sustituye al español, debe ser bien recibido, porque al venir por su propio negocio, presta a la vez servicios apreciables y muchos beneficios» (27).

Y, ciertamente, los resultados de esa colaboración no se hicieron esperar. Los primeros almacenes de carbón construidos en La Luz, los de *Grand Canary Coaling Co.* y *Blandy Brothers*, sirvieron de precedente a todas las concesiones posteriores; sus obras se iniciaron sin la correspondiente autorización oficial, y tras los informes negativos de la *Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos*, se hizo necesario recurrir a las influencias del ministro canario en Madrid para «conjurar el conflicto» (28).

Una auténtica *fiebre de inversiones* se desencadenó a medida que avanzaba la construcción del Puerto. Las compañías británicas encontraron en las concesiones un buen aliciente para su establecimiento en La Luz y, al objeto de no despertar recelos nacionalistas, recurrieron a sus apoderados para solicitarlas en su nombre. Algunos comerciantes locales, con desigual resultado, también se aventuraron a construir sus propias instalaciones.

La demanda de terrenos no siempre obedeció al interés por establecer negocios portuarios. La lentitud en los trámites y requisitos previos y el consentimiento oficial favorecieron los continuos traspasos de concesiones sin la preceptiva autorización. Ya la Administración Central estaba lo suficientemente advertida del «...sistema bastante generalizado en aquella provincia (de Canarias) de pedir concesiones con el deliberado propósito de no construir las obras, sino de obtener primas por los terrenos concedidos» (29). Las denuncias de ocupación ilegal de solares de dominio público se sucedieron. Algunas de ellas hacían hincapié en que «es inútil clamar ante las autoridades locales, ante las autoridades llamadas a mantener el orden y el respeto al Estado en lo que afecta a los derechos dominicales del mismo. Esas autoridades sienten estímulos de familia, indicaciones de la sangre y de parentesco que a otra parte y a otras ocupaciones les llevan...» (30). En fin, tales debieron ser el caos y las irregularidades en

---

(27) NAVARRO Y RUIZ, C.: *Páginas Históricas de Gran Canaria*, Las Palmas, 1933, pp. 155-157.

(28) Cfr. las versiones de CIRILO MORENO, J. sobre «La primera estación carbonera y el primer inglés», en *De los puertos de La Luz y Las Palmas y otros escritos*, Las Palmas, 1947, pp. 109-114; y la de LEON Y CASTILLO, J., en *Orígenes del Puerto de Refugio de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria*, Fondo JLC, leg° 6 y 14. (AHPLP).

(29) Cfr. «Informe del Consejo de Obras Públicas» al exp. promovido por Juan León y Castillo sobre concesión de explanada, almacenes y muelle, en *Concesiones*, leg° 15.432, exp. sin numerar (AMOPU). Curiosamente, el propio ingeniero tenía sólidos intereses en las concesiones: obtuvo dos; una cedida a *Cory Brothers*, y otra fue objeto de caducidad.

(30) Cfr. «Exp. relativo a terrenos de la zona marítimo-terrestre del puerto de La Luz que don Antonio Rodríguez y otros manifiestan que no son ni pueden ser de dominio particular», en *Concesiones*, Secc. O.P., leg° 1780 (AGA).

torno a la cuestión que, tras una visita de inspección, se dictó la *Real Orden de 23 de junio de 1906*, especialmente orientada a la restricción de concesiones en el Puerto de La Luz (31). Su aplicación ocasionó la declaración de caducidad de las concesiones no construidas hasta ese momento y frenó el ritmo de solicitudes durante unos años, aunque ya pocos terrenos quedaban sin ocupar.

Otros litigios se derivaron de la pugna por alcanzar ventajas comerciales en la localización de las concesiones. *Swanston y Cª*, como empresa rematadora de las obras, fue bastante beneficiada en un primer momento. Otras empresas llegaron a detentar tantas concesiones en el litoral marítimo que fueron acusadas de constituir monopolio. Relacionaremos estos conflictos al analizar la dinámica de las actividades y negocios portuarios.

De momento, nos interesa destacar de las concesiones su valor para determinar la importancia de la inversión privada en las instalaciones marítimas del Puerto. La primera relación detallada de concesiones no se formuló hasta 1914 (32); en esa fecha, los solares y playas concedidos a particulares ocupaban una superficie total de 88.047,20 m2. Antes de concluirse el Muelle de Santa Catalina, ya habían sido ocupados más de 65.000 metros cuadrados de superficie del litoral portuario, y de forma casi exclusiva por el capital foráneo.

Aunque no contemos con el total invertido en la construcción de instalaciones particulares, los presupuestos presentados al solicitar las concesiones nos permiten disponer del 88% de las inversiones iniciales en relación a la superficie total ocupada. La estimación de esas inversiones pone de relieve el destacado papel que tuvo la iniciativa privada en la dotación de los servicios marítimos (ver cuadro 3). Del total de las inversiones contabilizadas, *más del 80%* correspondió al capital extranjero (33), lo cual nos da una idea de la atracción ejercida por La Luz para las compañías de navegación que frecuentaban la derrota atlántica. La precariedad de las inversiones nacionales es contundente; sólo en los años finales de la primera década del siglo XX nos encontramos con una cierta participación del capital isleño, y, en conjunto, su aportación a la construcción de edificios, muelles e instalaciones complementarias fue muy reducida.

La dotación de la infraestructura portuaria era una realidad a comienzos de siglo. Se había conseguido con la decisiva intervención de capitales foráneos, y

---

(31) Dicha *Real Orden...* dejaba claro que «...las expresadas concesiones de dominio público no constituyen un derecho que la Ley general de Obras Públicas ni la de Puertos otorgan a los peticionarios, sino que tan sólo es potestad de la Administración el concederlas o negarlas según se estime conveniente a los intereses del Estado...» Por ella se dejó en suspenso la tramitación de los expedientes en curso, se ordenó la formación de expedientes de caducidad, y se prohibía —con menos resultados— las transferencias de concesiones «quedando dicha zona marítimo-terrestre en su parte que se halle libre en la actualidad para el servicio de las obras del Estado o de la Diputación Provincial de ese territorio». «Exp. relativo a caducidad de concesiones en la zona marítimo-terrestre, 1906», en A.M., legº «Solicitud de Terrenos en el Puerto de La Luz» (AHPLP).

(32) Mandada a formar, con carácter general a todo el territorio nacional, en virtud de la *Real Orden de 5 de junio de 1914*.

(33) Las inversiones contabilizadas dan un 79,4% al capital extranjero por un 20,6% al nacional; sin embargo, si tenemos en cuenta que no contamos con los presupuestos de dos depósitos de carbón y sus respectivos muelles (9.709 m2.) en manos extranjeras, por un almacén (43 m2.) en manos nacionales, es lógico suponer que «más del 80%» correspondió al capital foráneo.

Cuadro 3

Estimación de las inversiones realizadas en concesiones portuarias, con especificación de la participación del capital nacional y extranjero, según la situación de las concesiones en 1914

A) Capital Extranjero

Concesionario efectivo	Nº Conc.	Superficie (en m2.)	Valor de las invers. inicial (Ptas.)	
Grand Canary Coaling Co.	4	20.016,50	614.127,58	(1) (2)
Blandy Brothers	3	9.029,50	408.553,99	(1)
Woermann Linie	1	5.525,00	319.140,21	
Wilson Sons y Cª	2	8.252,00	309.637,35	
Miller y Cª	2	3.655,00	277.854,09	
Elder and Fyffes	1	897,75	206.748,94	
Cory Brothers	3	6.546,50	204.924,86	
Elder Dempster	2	6.178,80	160.973,88	
Cª Carbonera de Las Palmas	2	3.291,00	152.392,80	
Totales	**20**	**63.391,95**	**2.654.353,70**	

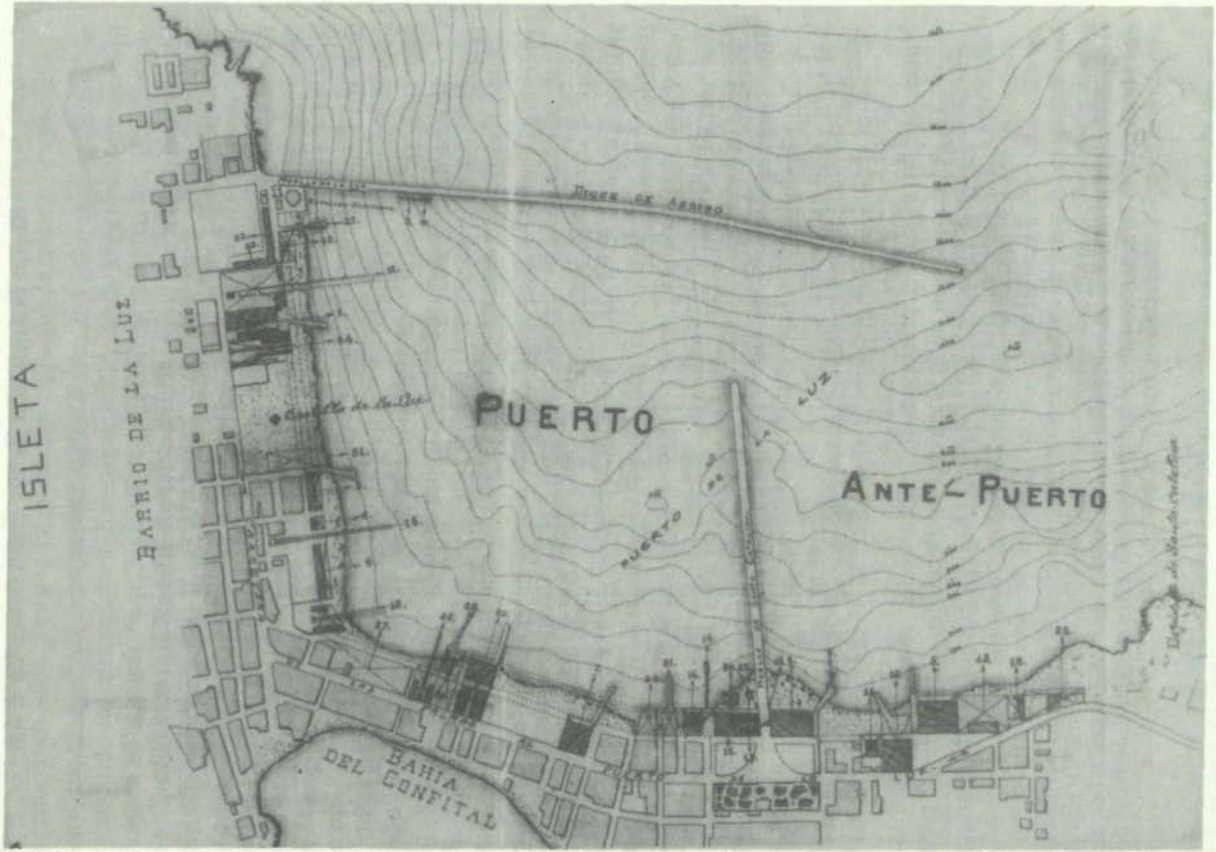
B) Capital nacional

M. Curbelo y Cª	1	6.100,00	216.107,55	
Depósitos Comerciales GC	1	4.499,15	167.275,16	(2)
Juan Ramos Guerra	1	5.600,00	117.790,99	
José Acosta Domínguez	1	1.490,00	76.745,86	
Pesquerías Canario-Afric.	1	2.287,50	59.423,76	
Rafael González Díaz	1	3.345,60	52.761,26	
Real Club Náutico G.C.	1	840,00	—	
José León y Castillo	1	43,00	—	
Total	**8**	**24.655,25**	**690.104,58**	

Notas: (1) No figura el presupuesto de una de las concesiones.
(2) A la concesión de la *Sociedad de Depósitos Comerciales de Gran Canaria* se le ha descontado la extensión y el valor de la parte segregada en 1909 y vendida a *Grand Canary Coaling Co.*

Fuente: Elaborado a partir de los datos de la «Relación detallada de las concesiones para aprovechamientos e instalaciones dentro del mar o en las costas, playas, terrenos continuos o puertos de interés general a que se refiere la disposición primera de la R.O. de 5 de junio de 1914», Secc. O.P., legº 11.875 (AGA). Se hizo necesario completar esta relación con datos procedentes de documentación diversa relativa a Concesiones (AGA) y (AMOPU).

Plano general del Puerto de La Luz y de sus concesiones en 1914



El Plano permite apreciar el alto porcentaje de terrenos de dominio marítimo-terrestre cedidos a particulares en el interior del Puerto. Desde el Dique de Abrigo hasta el Castillo de Santa Catalina, y siguiendo el orden de los números en el Plano, sus usufructuarios eran los siguientes: 3 y 4: Cª Carbonera de Las Palmas; 22 y 32, Cory Brothers; 11, 1 y 24, Grand Canary Coaling Co.; 31, 2, 6 y 13, Blandy Brothers; 12, Cª Carbonera de Las Palmas; 27, Ayuntamiento de Las Palmas; 25, José Acosta Domínguez; 26, Miguel Curbelo y Cª; 20, Woermann Linie; 7, Elder Fyffes y Cª; 28, Cory Brothers; 21, Elder Dempster; 16, Cª de Almacenes Generales de Depósito de Gran Canaria; 30, Real Club Naútico de Las Palmas; 17, Grand Canary Coaling Co.; 23, Mr. Priestley; 19, Bartolomé Juan Roca; 8 y 9, Miller y Cª; 14, Sociedad de Pesquerías Canario-Africanas; 10, Elder Dempster; 5, Wilson Sons y Cª; 15, Juan Ramos Guerra; 18, Wilson Sons y Cª; y 29, Rafael González Díaz. Para más detalles, véase Apéndice Estadístico VI, Relación Detallada de las Concesiones a particulares existentes en el Puerto de La Luz en 1914.

más particularmente de los británicos, quienes aprovecharon al máximo la oportunidad de solicitar terrenos de dominio público para instalar sus propios servicios.

•••

Construcción de Dique y Muelle por el Estado y amplias instalaciones complementarias a cargo de la iniciativa privada configuraron un puerto moderno, que, además de *seguridad*, ofrecía *comodidad* y *eficacia* en las faenas marítimas. El resultado inmediato de tal combinación de fuerzas fue un impresionante crecimiento del tráfico marítimo, convirtiéndose La Luz en pocos años en un destacado puerto de escala para la navegación internacional.

4. *El crecimiento del tráfico marítimo*

Las ventajas naturales que podía ofrecer el nuevo puerto ya se conocían con anterioridad a su construcción; el abrigo que proporcionaba frente a los alisios reinantes y un fondo arenoso y de suave declive hacia el mar fueron las poderosas razones que se arguyeron para su definitiva ubicación en la ensenada de La Luz (34). La construcción del Muelle y Dique cerraba artificialmente aquel refugio natural y lo hacía apto para la realización de las faenas marítimas. A ello se añadieron las facilidades dadas a la iniciativa privada. Pronto, distintas líneas de navegación que tenían sus estaciones de repuesto en Funchal, San Vicente o Santa Cruz de Tenerife eligieron La Luz como enclave idóneo para abastecer a sus buques «a medio camino» de las largas travesías que, desde Europa, se dirigían a Africa o América.

El crecimiento del tráfico marítimo fue inmediato. Las navieras no esperaron a que los muelles estuvieran acondicionados para hacer recalar sus barcos en aguas de La Luz; tan sólo cuatro años después del comienzo de las obras, en 1887, el Puerto de Refugio se había convertido en el primer puerto del Archipiélago por su tráfico marítimo, con un registro de vapores y tonelaje a punto de triplicar los índices de 1883. Con la excepción del ligero descenso que se produjo a finales del siglo XIX como consecuencia de la Guerra de Cuba, estos índices continuaron aumentando de forma ininterrumpida hasta la Gran Guerra. En 1913, ápice de la curva de crecimiento, vapores y tonelaje habían multiplicado por 21 sus valores iniciales. Desde mucho antes, La Luz ya ocupaba el primer puesto entre los puertos de escala situados en el Atlántico Oriental. Las cifras por sí solas explican tan claramente la significación y dimensiones de este crecimiento que huelgan comentarios al respecto (35).

---

(34) Sobre las condiciones naturales de los fondeaderos de la Ciudad, cfr. GONZALEZ QUEVEDO, M.: «Algo de historia. Fondeaderos de los puertos de Las Palmas y La Luz», *Aguayro*, núm. 146, marzo-abril 1983, pp. 21-28. Al autor de este artículo debemos, además, su apoyo y colaboración continuos a nuestro proyecto de investigación, así como su experimentado conocimiento del Puerto a la hora de localizar fuentes documentales y orales.

(35) A partir de los datos recogidos por BURRIEL DE ORUETA, E. en op. cit. (Apéndice I), hemos elaborado una tabulación del movimiento marítimo del Puerto. Para ello, completamos los datos —hasta el límite de las fuentes disponibles— con los reseñados, dispersa y aisladamente, en la prensa local (*Revista Comercial, El Liberal, Diario de Las Palmas*) y variada publicística sobre el tema (recogida en la Bibliografía General). Los datos finales han sido convenientemente ponderados. **(Veáse Cuadro 4).**

La curva del tráfico marítimo en «la etapa del despegue» del Puerto —tal y como ha caracterizado E. Burriel los años 1883-1914— nos da tres fases de crecimiento bien delimitadas; a saber:

a) Período 1883-1890, en el que el número de vapores y tonelaje de arqueo se multiplicaron por seis. Fue la *fase del impulso inicial* del Puerto, a raíz del comienzo de sus obras y del establecimiento de las primeras casas carboneras.
b) Período 1891-1909, años en los que el crecimiento sostenido (a excepción del bache de 1898) hizo que el número de vapores y el registro de tonelaje se doblaran con respecto al período anterior. Representó una *fase de consolidación* del Puerto a todos los niveles: en sus obras y servicios complementarios, en su papel como estación internacional y en los distintos negocios emprendidos.
c) Período 1910-1913, en el que número de vapores y tonelaje volvieron a doblarse en apenas cuatro años. *Frase prebélica*, por excelencia, en la que el Puerto se convirtió en un instrumento más de la competencia colonial en vísperas de la Primera Guerra Mundial.

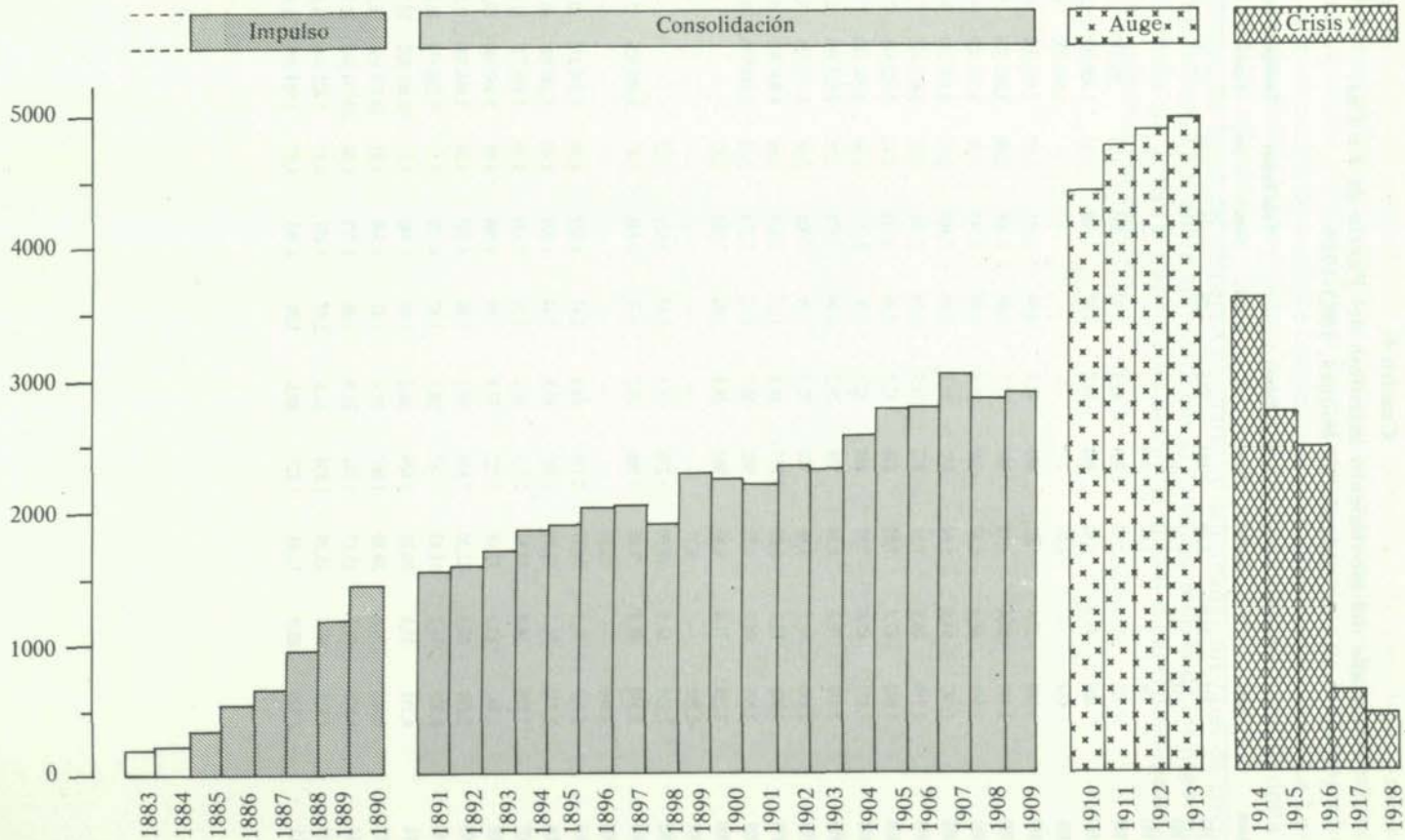
El espectacular incremento del tráfico portuario se dejó sentir en todos los parámetros de referencia a los que acudamos: en el volumen de mercancías descargadas, en los transbordos, en el número de tripulantes y de pasajeros, etcétera. En fin, el Puerto de La Luz desarrolló también un *efecto multiplicador* sobre el conjunto de la actividad económica, y, en particular, en el crecimiento de importaciones y exportaciones, hecho éste que sobrepasa con creces el marco fijado a nuestro trabajo.

Hay que destacar, por último, que La Luz se colocó en pocos años a la cabeza de los puertos españoles en el número de vapores y en el tonelaje de arqueo, indicadores que subrayaron, en su momento, la proyección internacional del recién estrenado puerto.

Durante las tres décadas de continuo crecimiento, entre 1883 y 1913, las reseñadas estadísticas del tráfico marítimo que tanto proliferaron, para regocijo público y colectivo, en la prensa y variada publicísta al uso estuvieron siempre acompañadas de manifestaciones triunfalistas y planteamientos eufóricos sobre el porvenir del Puerto. Pronto la Primera Guerra Mundial se encargaría de demostrar lo contrario; en apenas cuatro años, se invirtió radicalmente la tendencia al crecimiento y los índices de vapores y tonelaje volvieron a situarse en los niveles de la década de 1880. La Gran Guerra provocó el primer "gran parón" que conoció el Puerto, cuestionó las débiles bases sobre las que se apoyaba su rápido crecimiento, y mostró, con toda su crudeza, los negativos efectos que se derivaban de la excesiva supeditación del Puerto -y del Archipiélago mismo- a las coyunturas del comercio internacional, a las crisis generales del capitalismo europeo y a los conflictos bélicos del siglo XX.

Gráfico II

Evolución de los vapores entrados en el Puerto de La Luz, 1883 - 1918



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Cuadro 4 (véase nota 35).

Cuadro 4
Detalle del movimiento marítimo del Puerto de La Luz: entrada de buques, 1883-1915

	Vapores			Veleros			Total buques		Tonelaje de arqueo	
Años	Núm.	%	I. crec.	Núm.	%	I. crec.	Núm.	I. crec.	Tonel.	I. crec.
1883	235	21,0	1,00	884	79,0	1,00	1.119	1,00	512.163	1,00
1884	238	—	1,01	—	—	—	—	—	—	—
1885	336	—	1,42	—	—	—	—	—	—	—
1886	522	37,7	2,22	863	62,3	0,97	1.385	1,23	788.272	1,53
1887	660	41,0	2,80	948	59,0	1,07	1.608	1,43	1.400.000	2,73
1888	954	—	4,05	—	—	—	—	—	1.860.000	3,63
1889	1.180	57,4	5,02	875	42,6	0,98	2.055	1,83	2.458.000	4,79
1890	1.441	62,4	6,13	867	37,7	0,98	2.308	2,06	3.063.506	5,98
1891	1.558	66,4	6,62	787	33,6	0,89	2.345	2,09	3.222.509	6,29
1892	1.562	64,9	6,64	845	35,1	0,95	2.407	2,15	3.190.219	6,22
1893	1.719	66,3	7,31	872	33,7	0,98	2.591	2,31	3.637.105	7,10
1894	1.842	67,8	7,83	876	32,2	0,99	2.718	2,42	3.922.645	7,65
1895	1.873	67,9	7,97	884	32,1	1,00	2.757	2,46	4.000.100	7,81
1896	2.032	70,8	8,64	838	29,2	0,94	2.870	2,56	4.423.090	8,63
1897	2.036	67,7	8,66	970	32,3	1,09	3.006	2,68	4.717.538	9,21
1898	1.902	65,2	8,09	1.017	34,8	1,15	2.919	2,60	4.804.902	9,38
1899	2.282	69,7	9,71	992	30,3	1,12	3.274	2,92	5.288.476	10,32
1900	2.258	71,4	9,60	904	28,6	1,02	3.162	2,82	—	—
1901	2.202	—	9,37	—	—	—	—	—	—	—
1902	2.351	64,9	10,00	1.270	35,1	1,43	3:621	3,23	—	—
1903	2.340	60,8	9,95	1.508	39,2	1,70	3.848	3,43	4.085.926	7,97
1904	2.569	—	10,93	—	—	—	—	—	—	—
1905	2.767	56,2	11,77	2.155	43,8	2,43	4.922	4,39	5.200.537	10,15
1906	2.772	56,2	11,79	2.157	43,8	2,44	4.929	4,40	5.240.897	10,23
1907	3.020	58,8	12,85	2.119	41,2	2,39	5.139	4,59	5.930.727	11,57
1908	2.841	62,2	12,08	1.727	37,8	1,95	4.568	4,08	5.460.740	10,66
1909	2.891	63,9	12,30	1.632	36,1	1,84	4.523	4,04	5.664.706	11,06
1910	4.423	71,7	18,82	1.747	28,3	1,97	6.170	5,51	9.230.974	18,02
1911	4.751	73,8	20,21	1.689	26,2	1,91	6.440	5,71	10.601.802	20,70
1912	4.888	74,6	20,80	1.661	25,4	1,87	6.549	5,85	10.378.656	20,26
1913	4.976	74,1	21,17	1.741	25,9	1,96	6.717	6,00	10.734.989	20,96
1914	3.617	66,4	15,39	1.834	33,6	2,07	5.451	4,87	7.422.316	14,49
1915	2.740	60,0	11,65	1.823	40,0	2,06	4.563	4,07	5.984.395	11,68

En resumen, un conjunto de factores y de actores de todo tipo —socioeconómicos, político-coyunturales, e incluso internacionales— hicieron realidad la vieja aspiración portuaria de Las Palmas tras la concesión de 1882. Logrado esto, la construcción de muelles e instalaciones complementarias dotó a La Luz de la imprescindible infraestructura para iniciar y consolidar su papel de destacada estación atlántica.

Sentadas las bases del despegue portuario, y delimitadas sus fases de crecimiento, intentaremos ahora aproximarnos al complejo mundo de los negocios y actividades que genera el Puerto, para descubrir en ellos el papel desempeñado por los comerciantes canarios.

—Capítulo II—

LA ESCALA INTERNACIONAL Y EL CONTROL DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

Resulta imposible entender el despegue portuario —y los negocios y actividades que en él se insertan— sin considerar que La Luz es un prototipo perfecto de lo que W. Minchington ha definido como «port of call»; esto es, un puerto enclavado en el cruce de diferentes derrotas marítimas que asume la especialísima función de servir como estación de aprovisionamiento y de repuesto a los buques en tránsito de larga travesía (1). Y no es preciso insistir aquí en la determinación «tricontinental» en Canarias, ni en su condición de preciado «enclave geoestratégico», para explicarnos la rápida conversión del Puerto de Refugio en escala internacional (2). Sólo bajo estas coordenadas podemos afrontar el análisis de los principales servicios portuarios y determinar la mayor o menor importancia de sus negocios.

Aunque La Luz desarrolló desde el primer momento múltiples funciones, al ser un puerto *de carga y descarga* (por el que se canalizaban las importaciones y exportaciones del mercado isleño), *de pasaje* (por el que salían emigrantes y entraban turistas europeos), *de depósito* de mercancías (que luego eran transbordadas a otros puertos africanos o europeos), *de redistribución* a escala interinsular (por el que se recibían y remitían productos y mercancías a otros puertos de las islas), y hasta puerto *pesquero* (donde tenía su base la pequeña flota pesquera del banco sahariano), no cabe duda que todo su éxito lo basó en aprovechar al máximo la «renta de situación» canaria y desarrollar satisfactoriamente las principales misiones que se le asignaron: *aprovisionar* y *reparar*. Es más, para eso fue construido, ya que se atendió a «...la importancia de este Puerto como punto de escala no sólo entre España y sus posesiones de las Antillas y del Golfo de Guinea sino entre otras naciones de Europa y el continente americano» (3).

Y entre las «otras naciones de Europa», una de ellas estaba situada en inmejorables condiciones para servirse del nuevo puerto. Por sus impulsos industriales, su dominio del mar y su poderío naval, sus históricas vinculaciones con el Archipiélago, y sus intereses coloniales en la vecina costa occidental de Africa, Gran Bretaña usó La Luz como un eslabón más de su dilatado Imperio.

Desde el inicio de las obras del Puerto hasta la primera década del siglo XX, *más de la mitad* de los vapores entrados en La Luz eran británicos. Estos índices sólo descendieron en los años previos a la Gran Guerra, de forma paralela al fuerte crecimiento de los capitales e intereses alemanes en Africa (lo que se reflejó de inmediato en el Puerto) y a la mayor presencia española (aunque con vapores de pequeño porte) en Marruecos y Guinea. Aún con todo ello, la bandera británica figuró siempre a la cabeza del tráfico marítimo del Puerto.

---

(1) Cfr., sobre el particular, la ponencia de MINCHINTON, W.E. «Ports of Call in the XIXth. Century and British Ports of Call in the XIXth. Century» en *Les Grandes Escales*, Coloquio Internacional de Historia Marítima, Bruselas, 1974, 2 vols.

(2) Cfr. la obra de CARBALLO COTANDA, A. y la síntesis ofrecida por MORALES LEZCANO, V. en «Fragilidad económica y utilización estratégica en Canarias», *Gaceta de Canarias* núm. 1, 1982, pp. 11-16.

(3) *Real Orden de 28 de febrero de 1882*, disponiendo el anuncio de la subasta de las obras del Puerto de Refugio de La Luz.

Cuadro 1

Vapores entrados en el Puerto de La Luz, clasificados por banderas

A) En los inicios del Puerto

Pabellón	1885 Núm.	1885 %	1889 Núm.	1889 %
Inglaterra	224	66,6	652	55,3
España	97	28,9	274	23,2
Francia	11	3,3	89	7,6
Alemania	2	0,6	57	4,8
Italia	1	0,3	85	7,2
Otros	1	0,3	23	1,9
Totales	**336**	**100,0**	**1.180**	**100,0**

B) En el Puerto de comienzos de siglo

Pabellón	1903 Núm	1903 %	1903 Tonelaje	1909 Núm	1909 %	1909 Tonelaje
Inglaterra	1.356	58,4	2.765.205	1.400	48,4	3.218.532
España	428	18,3	367.262	633	21,9	441.882
Alemania	240	10,3	414.354	424	14,7	1.025.779
Francia	101	4,3	139.256	112	3,9	258.800
Italia	55	2,3	129.413	95	3,3	279.215
Noruega	29	1,2	27.249	89	3,1	92.799
Austria	25	1,1	44.046	36	1,2	94.637
Otros	96	4,1	104.562	102	3,5	170.665
Totales	**2.340**		**3.991.347**	**2.891**		**5.582.309**

Fuente: Elaboración a partir de: A) Vaciado de las secciones portuarias de la *Revista Comercial* y de *El Liberal*; y, B) *Anuarios comerciales...*, 1905 y 1910.

1. *Los pioneros del Puerto*

Realmente, el despegue portuario no vino sino a capitalizar y dar nuevas dimensiones a un fenómeno secular en la historia del comercio canario. A lo largo del siglo XIX, y mucho antes, una serie de familias europeas, que inicialmente tenían fijadas sus aspiraciones en la «aventura americana», recalaron de paso por las islas y decidieron establecer sus negocios de forma definitiva. Después de la concesión del Puerto de La Luz, ya no serían pequeñas familias, sino grandes compañías, con poderosos intereses comerciales y financieros; ni se trataba de ninguna «aventura», sino de una auténtica «expansión» moderna, la propia de la fase imperialista del capitalismo europeo.

Entre las familias «adelantadas» a la posterior penetración británica destacó una saga escocesa establecida en la isla desde comienzos de la pasada centuria. Sus iniciadores fueron los primos carnales Diego Swanston Miller y Tomás Miller Swanston, nombres a los que necesariamente hay que añadir el de Juan Bautista Ripoche Hernández para completar una trilogía de comerciantes que asumió un gran protagonismo en el inicio del despegue portuario, y particularmente en el remate de las obras del Puerto de Refugio en 1882 (4).

Tendríamos que remontarnos a las primeras décadas del siglo XIX para descubrir los antecedentes de la intensa colaboración que había existido entre los tres pioneros del Puerto. Fue entonces cuando Diego Swanston, después de sus primeros escarceos en el comercio local, se asoció con Ripoche para fundar *Diego Swanston y Cª*, casa de comercio a la que también se incorporó Tomás Miller desde su llegada a la isla en 1824 —como dependiente en un primer momento, y en calidad de socio a partir de 1831 (5). Durante los años que permanecieron asociados, Swanston, Ripoche y Miller habían conocido una dinámica de crecimiento continua que les valió sólidas fortunas personales y los cimientos de su prosperidad posterior. A partir de la comercialización de vinos, aguardientes, orchilla, barrilla, y otros productos isleños, adquirieron diversas propiedades rústicas y urbanas, a menudo procedentes de bienes desamortizados (6); expandieron sus actividades a otras islas, en particular a Tenerife, Lanzarote y Fuerteventura, y dispusieron de sus propios representantes y apoderados en las plazas extranjeras adonde remitían los productos canarios, tales como Londres, Marsella y Boston.

---

(4) El establecimiento de los «pioneros» en la isla ha sido reseñado por HERRERA PIQUE, A. en «La Colonia Inglesa en Gran Canaria», *Aguayro*, diciembre 1977; y en *La Ciudad de Las Palmas. Noticia histórica de su urbanización*, Las Palmas, 1978; por RODRIGUEZ Y DIAZ DE QUINTANA, M., en «El Círculo Mercantil en la historia insular», *Diario de Las Palmas*, octubre-noviembre 1979; y, con mayor tratamiento documental, por MILLARES CANTERO, A. et alii, en la ponencia «Reflexiones acerca del comercio canario y la burguesía mercantil isleña durante la primera mitad del siglo XIX», *V Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas, octubre 1982 (en prensa).

(5) Para este simple esbozo de la evolución de las casas de comercio de *Swanston y Cª*, *Tomás Miller e Hijos* y *Miller y Cª* hemos consultado los *Protocolos Notariales* de Sebastián Díaz, Manuel Sánchez y Vicente Martínez, legº 2150-2155, 2160, 2232-2238 y 3351-3371 (AHPLP).

(6) Cfr. OJEDA QUINTANA, J.J.: *La Desamortización en Canarias*, en Las Palmas, 1977, passim.

Los tres socios habían tomado caminos diferentes desde mediados del siglo XIX. En 1854 Tomás Miller decidió establecerse por su propia cuenta para dedicarse a comerciar con toda clase de géneros, efectos y frutos extranjeros y del país. El viejo Swanston falleció en 1855, por lo que la sociedad *Swanston y C*ª, si bien prosiguió sus actividades por unos años, acabó disolviéndose en 1863, cuando Ripoche adquirió la parte que habían heredado los parientes de Swanston por casi dos millones y medio de reales de vellón (7). Estos últimos, por otra parte, habían decidido establecerse definitivamente en Londres, donde tenían comercio.

Con el telón de fondo de los puertos francos y el apogeo de cultivo de la cochinilla, Ripoche y Miller, cada uno al frente de su respectivo negocio, continuaron incrementando sus bienes y ampliando sus originarias casas de comercio. Mientras Ripoche se convirtió con el paso del tiempo en uno de los más poderosos prestamistas locales, Tomás Miller fundó la empresa familiar *Tomás Miller e Hijos* en 1865, con un capital inicial superior a los dos millones de reales de vellón y en la que se forjará el continuador de la saga, Diego Miller Vasconcellos. La expansión de la «Casa Miller» será ininterrumpida desde entonces; sólo citar, como datos relevantes, que la sociedad amplió su capital inicial, adquirió una flota de pequeños veleros, e inició el suministro de combustible a los vapores que hacían escala en Las Palmas con la instalación de un depósito de carbón junto al Muelle de San Telmo, todo ello antes de la construcción del Puerto.

Con tales antecedentes, no es de extrañar que Miller y Ripoche, a través del apoderado de este último, Néstor de la Torre Doreste, convencieran a los Swanston de Londres para rematar las obras del Puerto de Refugio después de haberse conseguido una apreciable mejora de las condiciones de la subasta, gracias a la intervención de los hermanos León y Castillo (8). Una larga experiencia anterior avalaba la operación, y los descendientes del primer Swanston retomaron sus vinculaciones con el Archipiélago a través de las obras del Puerto, con cuya contrata obtuvieron, además, importantes ventajas comerciales en La Luz (9).

A la trilogía Swanston-Miller-Ripoche habría que añadir el nombre de otro destacado pionero del Puerto, Juan Bautista Carlo y Guersi, también de procedencia extranjera, aunque de origen italo-fracés, y establecido más tardíamente en la ciudad, en 1864 (10).

---

(7) Exactamente 2.487.981,63 reales de vellón, cifra que nos sitúa ante el gran volumen de negocios manejado por la sociedad. Una evaluación exhaustiva de todos los bienes comprados por Ripoche a los herederos de Swanston puede obtenerse en *Protocolos Notariales*, Manuel Sánchez, 1863, Legº 2232, núm. 21, fols. 69-137 (AHPLP).

(8) Cfr. *Orígenes del Puerto de Refugio de La Luz*, cit., pp. 15-19.

(9) En ocasiones, *Swanston y C*ª *London* aprovechó su condición de contratista de las obras del Puerto para obtener ventajas comerciales frente a otras compañías que operaban en La Luz. Así nos lo da a entender, e.g., el largo expediente a que dio lugar la concesión de un depósito de carbón adosado al Dique de Abrigo a favor de la empresa británica; la concesión fue protestada fuertemente por otros comerciantes, como J.B. Carlo, quienes aducían la situación de privilegio en la que se colocó la casa contratista al utilizar —en consorcio con *Miller y C*ª— los raíles tendidos para las obras del Puerto, y el mismo Dique de Abrigo, para el transporte y suministro de carbón a sus buques. *Concesiones*, legº 15.378, exp. 242 (AMOPU).

(10) Sobre el establecimiento de Carlo en la isla, cfr. la escueta reseña que ofrece RODRIGUEZ DORESTE, J.: *El pintor Juan Carlo (Ensayo de Biografía)*, Las Palmas, 1982, pp. 15-16.

En general, todos estos extranjeros canarizados —o descendientes de extranjeros que se establecieron muy tempranamente en las islas— supieron rentabilizar al máximo sus conexiones europeas, imprimiendo a sus casas de comercio un dinamismo hasta entonces desconocido en la isla. Todos se ligaron estrechamente a la actividad marítima del caduco muelle capitalino, debido a su condición de *importadores* y *exportadores*, lo que les convirtió de paso en *armadores* y *agentes* de compañías de navegación extranjeras. Se insertaron en la sociedad isleña de su tiempo, e incluso dieron vida a una institución consagrada a la defensa de sus intereses específicos, el *Círculo Mercantil de Las Palmas* (11).

El resultado de todo ello fue que acumularon las mayores fortunas nacidas del comercio, alcanzaron un considerable prestigio social, y se colocaron en vanguardia de las nuevas aspiraciones burguesas, entre las cuales se encontraba la aspiración portuaria de la Ciudad, a la que apoyaron y defendieron en todo momento.

De ahí que estos pioneros se encontraran en inmejorables condiciones de aprovechar las nuevas posibilidades que se abrían para el comercio con la construcción del nuevo puerto, por lo que también fueron los primeros *consignatarios* que se establecieron en La Luz. Así, la experiencia de Carlo la rentabilizó *Blandy Brothers* al nombrarle su «hombre de confianza» cuando la compañía decidió instalar una sucursal en Las Palmas. *Swanston y C*ª se hizo cargo de las consignaciones de las líneas de vapores nacionales que había representado Ripoche hasta su muerte, en 1885. Y la «Casa Miller», por último, se adaptó mejor que nadie a la moderna fase expansiva de los negocios portuarios; el viejo pionero dejó paso a la nueva generación representada por Diego Miller y, desde 1887, la constitución de *Miller y C*ª inauguró una nueva etapa en la vida de la histórica casa de comercio, que pasó desde entonces a integrarse activamente en el frente de las grandes compañías del Puerto (12).

---

(11) Sobre el *Círculo Mercantil*, cfr. RODRIGUEZ DORESTE, J. y OJEDA QUINTANA, J.J. *Centenario del Círculo Mercantil*, Las Palmas, 1979; así como RODRIGUEZ Y DIAZ DE QUINTANA, M. arts. cit. en *Diario de Las Palmas*.

(12) Aunque los Miller siempre se consideraron «súbditos de Su Graciosa Majestad», algunas razones pueden servir para no caracterizar el comercio de *Tomás Miller e Hijos* como «compañía extranjera»; entre ellas, parecen tener peso el hecho de que no fuera «sucursal» de compañía foránea alguna, o el que sus capitales se forjaran y se invirtieran en Canarias. Ahora bien, a partir de 1887 la constitución de *Miller y C*ª transformó el antiguo comercio familiar hasta tal punto que se integró plenamente en el frente amplio de las compañías extranjeras, tanto en intereses y relaciones, como en comportamiento y actuación en el Puerto, por lo que aquí las estudiaremos conjuntamente. De todas formas, la «Casa Miller», por sus vinculaciones comerciales y portuarias hasta la mismísima actualidad, es merecedora de un completo estudio monográfico, teniendo en cuenta la bibliografía británica sobre el particular, aunque es de lamentar la no existencia del archivo histórico de la empresa.

Cuadro 2

Líneas de vapores con escala en Las Palmas en 1881

Cía. Naviera	Itinerario	Expedic. anuales	Consignatario
British and African Steam Navigation Co.	—Liverpool, Madera, Las Palmas, C.O. Africa, Fernando Poo y regreso	24	J. Bta. Ripoche
	—Hamburgo, Plymonth, Madera, Las Palmas, C.O. Africa, Loanda y regreso	6	J. Bta. Ripoche
African Steam Ship Company	—Liverpool, Madera, Las Palmas, C.O. Africa, Fernando Poo y regreso	24	J. Bta. Carlo
	—Hamburgo, Plymonth, Madera, Las Palmas, C.O. Africa, Loanda y regreso	6	J. Bta. Carlo
Mersey Stean Ship Company	—Londres, Madera, Las Palmas y regreso; o Londres, Madera, Marruecos, Las Palmas y regreso	24 24	Tomás Miller e Hijos
Chapman Line of Steaniers	—Londres, Las Palmas, Marruecos y regreso	12	J. Bta. Ripoche
N. Paquet Anie y C.ª	—Marsella, Gibraltar, Casablanca, Mazagan, Saffi, Mogador, Las Palmas y regreso	24	Tomás Miller e Hijos
Cía. de Mabée des Deux Mondes	—Marsella, Las Palmas, Pesquerías africanas y regreso	—	Tomás Miller e Hijos
Sociedad de Navegación e Industria de Barcelona	—Cádiz, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas y regreso	24	J. Bta. Ripoche
Vapores Correos de la Compañía Trasatlántica (antes *Antonio López y C.ª*)	—Cádiz, Las Palmas, Puerto Rico y La Habana	12	J. Bta. Carlo

Fuente: *Contestación por el Círculo Mercantil de Las Palmas a los folletos que han visto la luz pública en Santa Cruz de Tenerife combatiendo la escala de los Vapores Correos Trasatlánticos, antes de A. López y Compañía, en este Puerto.* Las Palmas, 1881, págs. 20-22.

2. *Las compañías extranjeras y su estrategia en el Puerto*

El establecimiento de las compañías extranjeras en el Puerto de La Luz se tuvo que inscribir necesariamente en la dinámica expansiva del capitalismo central durante el período 1870-1914. La clarificadora síntesis del profesor J.L. Miège (13) ha puesto de relieve la trama de factores económicos, políticos e ideológicos que motivaron el triunfo de la ideología colonial en los estados europeos, entre los que Gran Bretaña, por su preponderancia industrial y financiera, figuró a la cabeza. Las transformaciones en los transportes marítimos, «decisivas en los años 1880-1885», convirtieron La Luz —por su situación y condiciones, y por las facilidades ofrecidas— en una excelente *estación carbonera* al servicio de las poderosas sociedades capitalistas que hicieron del tráfico colonial su principal fuente de beneficios (14).

Todos los análisis historiográficos han aludido al decisivo papel desempeñado por las firmas extranjeras en el amplio y complejo proceso de crecimiento *versus* dependencia operado en Canarias desde finales del siglo XIX. Aunque se han adelantado algunas líneas sobre el tema (15), aún no contamos con el amplio, documentado y riguroso estudio que el fenómeno exige. Por nuestra parte, sólo esbozaremos la estrategia desplegada por las grandes compañías foráneas en el Puerto de La Luz, como marco previo para abordar el análisis de los comerciantes isleños.

Las siete grandes firmas extranjeras del período 1883-1913, con fuertes apoyos financieros e insertas en los grupos de presión de sus respectivos países, usaron La Luz como puerto de aprovisionamiento y de repuesto. Progresivamente

---

(13) MIEGE, J.L.: *Expansión europea y descolonización de 1870 a nuestros días.* Traducción española en Labor (Nueva Clío, Barcelona, 1975, 364 pp.)

(14) El triunfo del vapor sobre la vela fue un hito decisivo en la revolución de los transportes marítimos, sobre todo tras la apertura de Suez (cfr. FLETCHER, M.E. «The Suez Canal and World Shipping», en *The Journal of Economic History*, Vol. XVIII, 1958, nº 4). Para La Luz supuso la razón de su despegue: «Los barcos —ha escrito Miège—, con mayor capacidad, más rápidos, obligados a una ocupación más rigurosa, necesitaban un flete abundante y regular. Por otra parte, debían proveerse de carbón y recurrir a estaciones regularmente abastecidas. Estos barcos, costosos, dedicados a un empleo estricto, aparecieron a partir de entonces cada vez más ligados a los intereses industriales y financieros (así, la *Compañía Paquet* a las Refinerías de San Luis, la *Elder Dempster* a las empresas comerciales y algodoneras y al *Bank of British West Africa*, etc.), que desempeñaron a menudo un papel decisivo en la política de expansión colonial», op. cit. p. 5.

(15) En este sentido, destaca la labor pionera de MORALES LEZCANO, V., en «Inversiones inglesas en Canarias durante el siglo XIX» en *Revista Moneda y Crédito*, núm. 118, Madrid, septiembre, 1971, pp. 101-121; su «Esbozo de Canarias en la edad contemporánea (1850-1936)», en MILLARES TORRES, A.: *Historia General de las Islas Canarias*, Las Palmas, 1977, Tomo V, pp. 292-298; y, más recientemente, «Capitalismo industrial e inversiones extranjeras en Canarias (1850-1954)» en *Anuario del Centro Asociado de la UNED de Las Palmas*, 1979, núm. 5, pp. 143-162. También, MILLARES CANTERO, A., en «Sobre el papel de las compañías imperialistas en Gran Canaria. Canary Islands: Unión, Coppa, City, Selp, Cicer, Unelco y Tranvías», en *Aguayro*, Las Palmas, abril-julio 1978.

irrumpieron *Elder Dempster* desde 1884, *Blandy Brothers* desde 1885, *Wilson Sons* desde 1889, *Cory Brothers* desde 1904, *Woermann Linie* desde 1906 —aunque con escala desde 1886—, y *Cª Carbonera de Las Palmas* desde 1909 (16). A ellas se unió pronto *Miller y Cª*, a la que consideraremos como una compañía británica más (17). Todas respondían, o bien a la necesidad de disponer de una base de operaciones para el apoyo de sus flotas y de sus intereses coloniales en Africa (es el caso de *Elder* y de *Woermann*) y en América (*Wilson Sons*), o bien servían de agencias a importantes navieras atraídas por las ventajas del «La Luz Port» (*Blandy, Miller...*) (18). En este sentido, el *Manager* de *Wilson Sons* escribió en 1909:

> «... El principal objeto que se propuso nuestra Sociedad al establecer la Sucursal de Las Palmas fue, como de todos es sabido, completar el servicio en los puertos del Atlántico, ofreciendo a las compañías Armadoras de su clientela un nuevo puerto de aprovisionamiento de carbón para que de este modo los buques de las Compañías que trafican con la América del Sur se encontraran en cada puerto de la escala un depósito de la Sociedad. Establecida en las islas de Madeira y San Vicente era a todas luces conveniente crear un depósito en Las Palmas, pues así las compañías podrían elegir entre estos tres puertos intermedios el que más ventajas les ofreciese, sin tener para ello que tomar carbón a otras empresas». (19)

Si nos atenemos al comportamiento que siguieron las compañías extranjeras desde su instalación en la isla, podemos detectar la existencia de una *estrategia de actuación*, común a todas ellas (salvo el caso excepcional de *Miller y Cª*, establecida desde antiguo), y caracterizada por los siguientes pasos:

—Primero: *controlar los servicios portuarios*, como objetivo inmediato de su establecimiento en La Luz.

—Segundo: *expandirse a los sectores punta* de la economía insular en busca de beneficios «extra»; para ello se aseguraron el control de las exportaciones, y diversificaron sus actividades como banqueros, aseguradores, comisionistas y grandes almacenistas.

A nuestro objeto interesa que nos detengamos en el primer paso.

Los principales servicios portuarios fueron los derivados de las funciones esenciales de todo puerto de escala: aprovisionar a los buques en tránsito, para lo que se necesitaban rápidos y eficaces servicios de *carboneo, aguada y víveres*; y reparar las averías ocasionales, realizar carenas, limpiar fondos, o construir las embarcaciones del servicio interior, tareas que precisaban la instalación de *varaderos y astilleros*. De todos ellos, el carboneo era el objetivo fundamental de la escala.

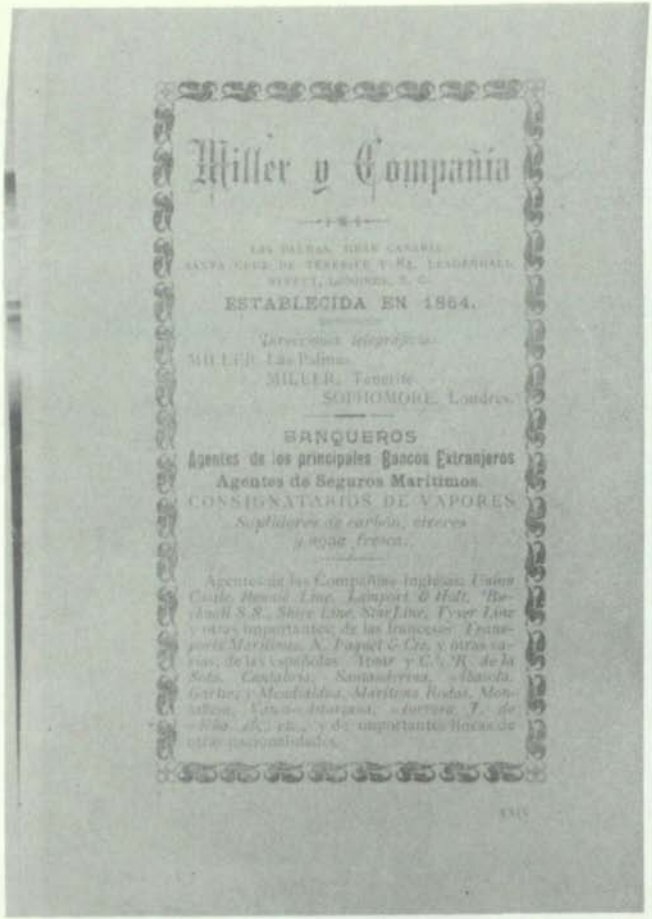
---

(16) Sobre la base de los arts. de MOROTE, L. «Las cinco industrias del Puerto» en *La Mañana*, Las Palmas, nº 1676, 14 diciembre, 1906; y «Las Casas carboneras establecidas en el Puerto de La Luz», en *España Nueva*, Las Palmas, abril, 1934, cfr. el art. de MILLARES CANTERO, A., «Las casas carboneras del Puerto de La Luz», en *El Eco de Canarias*, 28 octubre 1979.

(17) Cfr. nota 12.

(18) Sobre la *Elder* y sus intereses coloniales, cfr. la monografía de DAVIES, P.N.: *The Trade Makers. Elder Dempster in West Africa, 1852-1972*, Londres, 1973.

(19) Carta de *Wilson Sons* al Inspector Provincial de Hacienda, 18 febrero 1909, *Utilidades*, legº 18, exp. «Sociedades» (AHLP).



Miller y Compañía

ESTABLECIDA EN 1864.

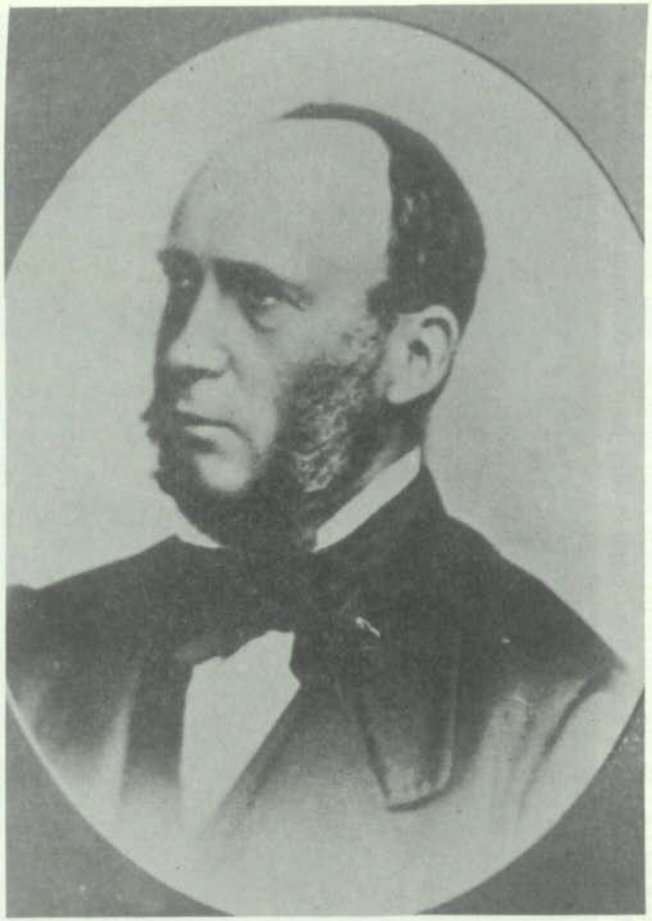
BANQUEROS

Agentes de los principales Bancos Extranjeros

Agentes de Seguros Marítimos

CONSIGNATARIOS DE VAPORES

Suplidores de carbón, víveres y agua fresca.



El escocés *Tomás Miller Swanston*, quien llegó a Canarias en 1824 para trabajar como dependiente en el comercio de su primo, Diego Swanston Miller, con el que se asoció posteriormente. Treinta años después fundó su propia casa de comercio, *Tomás Miller e Hijos*, transformada a partir de 1887 en *Miller y Cª*.

El poderío comercial y financiero de la Casa Miller se cimentó en el Puerto

El carbón es el elemento que mejor puede simbolizar el mundo de los negocios portuarios en la primera etapa del Puerto de La Luz. En la foto, el Muelle particular de *Grand Canary Coaling Company* con las gabarras dispuestas para efectuar el carboneo a los buques.

El carbón —o «pan negro» del Puerto, como le llamó Luis Morote (20)— constituye el índice más elocuente para apreciar el despegue de La Luz y el auge de sus negocios marítimos. Si en 1881 el depósito flotante establecido por *Miller* había despachado 300 toneladas, dos años después —el del inicio de las obras— la cifra ascendió a 4.500 toneladas, y, desde entonces, los índices se multiplicaron por 4 en 1885 (18.390 toneladas), por 30 en 1888 (128.173 toneladas), y por 46 en 1892 (206.378 toneladas), siempre muy superiores a los índices de entrada de vapores y de arqueo (21). En 1900 las importaciones de carbón alcanzaron 279.385 toneladas, 706.475 en 1910, y 823.376 en 1913, lo que da un crecimiento del 18.408% con respecto a 1883 (22).

Todo el carbón ofertado en La Luz procedía de Inglaterra, de sus cuencas carboníferas de Gales, y muy particularmente de Cardiff. Dos poderosas razones respaldaban esta elección: la primera de ellas, su calidad, ya que el carbón de Cardiff, e incluso el de Newcastle, eran los apropiados para la navegación a vapor, al proporcionar mayor número de calorías; siendo la segunda su costo, puesto que los bajos fletes entre Canarias e Inglaterra permitían disponer de buen carbón a bajo precio y, además, convenientemente estivado en carboneras. Ante tales supuestos, resultaban impensables los carbones nacionales:

> «... El *desideratum* sería el que en beneficio y provecho de nuestra producción nacional, fuesen los españoles los carbones que se faciliten a los buques; pero, por desgracia, no sólo no sucede así, sino que nos hallamos muy distantes de poderlo conseguir en razón a que en Cardiff se encuentra de superior calidad a 15 chelines toneladas mientras que (...) los carbones de Bélmez, que son sin disputa de los mejores que se han quemado en los hornos de nuestros buques y que más condiciones reúnen para el servicio de la Marina de guerra, no bajarían en La Luz de 50 a 52 pesetas, lo cual no es posible aceptar cuanto que allí mismo los tenemos ingleses de superior calidad por 19 ó 20 pesetas menos». (23)

De esta forma, los puertos canarios, o más bien las compañías que operaban en ellos, se convirtieron en destacados clientes del carbón británico. Según datos del Consulado español en Cardiff, del total de 1.049.198 toneladas de carbón exportado a los dominios españoles durante 1900, el 52% lo fue con destino a Canarias, un 47,8% a los puertos peninsulares y Baleares, y un 0,2% a Fernando Poo (24).

Una vez descargados los buques carboneros en operaciones que duraban varios días, el carbón era depositado en los almacenes construidos al efecto junto a la dársena y antepuerto, instalaciones que acaparaban más del 40% de la superficie ocupada por concesiones a particulares. Posteriormente, los remolcadores se encargaban de conducir y abarloar las gabarras a los vapores que deman-

---

(20) MOROTE, L.: «El Puerto de La Luz», en *El País*, Las Palmas, 5 octubre 1908.

(21) Cfr. Los resúmenes anuales reseñados por *El Liberal* hasta 1892.

(22) Cfr. BENITEZ DE LUGO, R.: Estudio sociológico y económico de las Islas Canarias, Bibl. Canaria, Vol. II, Madrid, 1904, p. 85; y CAMARA DE COMERCIO DE LAS PALMAS: *La Navegación y el comercio en 1923-24 (Memoria Comercial)*, Las Palmas, 1924, p. 12.

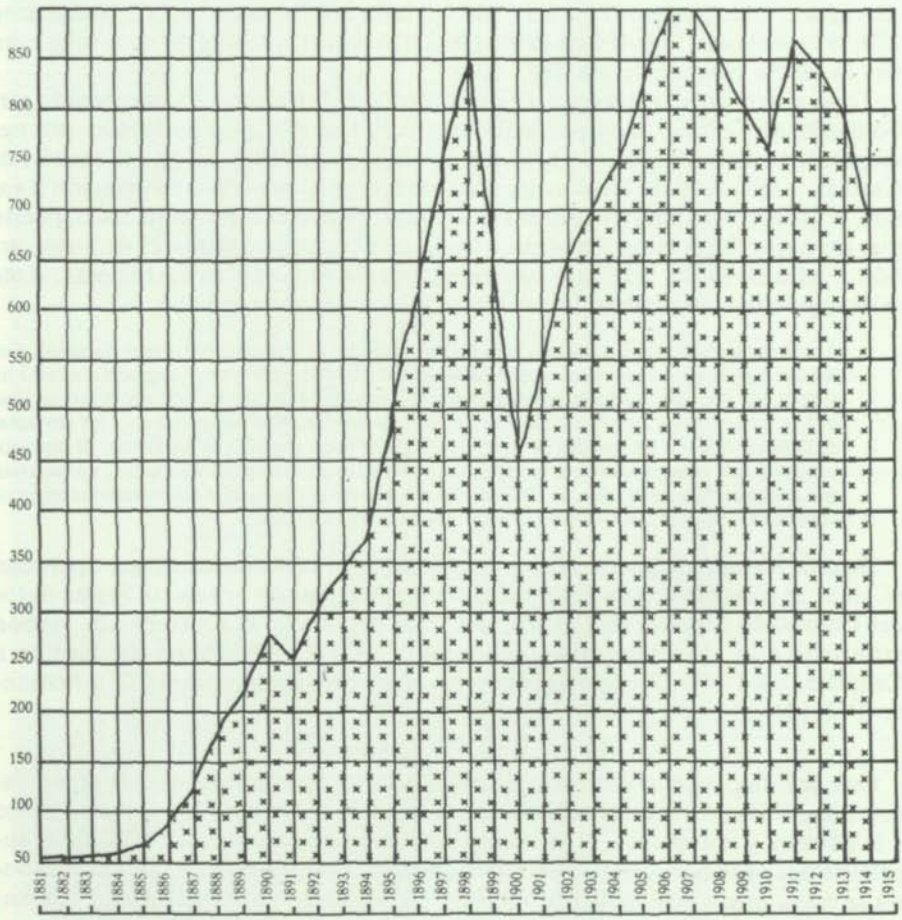
(23) REVUELTA Y VALCARCEL, A.: «El Puerto de La Luz en la isla de Gran Canaria», en *Revista General de Marina*, reprod. por *El Liberal*, Las Palmas, núm. 867, 8 abril 1891.

(24) «Consulado de España en Cardiff. Carbones y Navegación», en *El Fomento Industrial y Mercantil*, Madrid, núm. 404, 20 junio 1902, p. 993.

Gráfico III

Miles de Toneladas

Evolución del suministro de carbón efectuado en el Puerto de La Luz, 1881 - 1914.



Fuente: "Datos estadísticos sobre el Puerto de La Luz", 1917, exp. Junta de Obras del Puerto de La Luz, Secc. O.P., Caja 693, exp. 35 (AGA).

daban el preciado combustible. Estas operaciones se efectuaron siempre con rapidez y eficacia, aspecto decisivo en la competencia ofrecida por La Luz frente a otros puertos del área. Para ello las compañías dispusieron, además de una barata mano de obra sometida a penosas condiciones de trabajo (25), de una considerable cantidad de material flotante dedicado a las faenas carboneras, como remolcadores, falúas a vapor, grúas móviles, barcazas y, sobre todo, gabarras (26).

Las gabarras son, precisamente, las que nos van a servir como parámetro de análisis para determinar quienes controlaban el negocio del carbón en el Puerto de La Luz. La tabulación que hemos elaborado (27) aporta datos concluyentes: salvo un par de gabarras en manos de comerciantes isleños (que además no contaban con depósitos de carbón ni se dedicaban al carboneo), *el carbón fue un servicio monopolizado exclusivamente por las compañías extranjeras*. Entre ellas, cabe destacar, por un lado, el inicial dominio de *Miller* hasta la configuración del «Imperio Elder» —con *Grand Canary Coaling* en un primer momento, y *Compañía de Embarcaciones Canarias* posteriormente— que pasó a controlar la mayor flota de gabarras del Puerto; y, por el otro, el espectacular crecimiento de los intereses alemanes —canalizados por *Woermann Linie*— durante los años previos a la Gran Guerra.

El monopolio del servicio clave del Puerto se reforzó con el establecimiento del precio único del carbón, concertado por las casas carboneras; este convenio, que comenzó con *Miller, Grand Canary* y *Blandy*, se amplió progresivamente a todas las compañías tras su irrupción en La Luz: *Wilson, Cory, Woermann* y *Cª Carbonera de Las Palmas* (28).

---

(25) «En un Puerto como el de La Luz (...) se necesitan un gran número de obreros para esta operación, siendo más de 100 los que como término medio se dedican a este rudo y poco limpio trabajo. (...) Tanto la carga como la descarga se efectúa por medio de cacharros de hierro volteadores, de una capacidad aproximadamente de un cuarto de metro cúbico, o con sacos del tamaño corriente. Fácilmente se comprende el gran número de obreros que exigen estas operaciones, y las malas condiciones higiénicas en que éstos trabajan, pues el polvo del carbón les envuelve, ensuciándoles las ropas y todo el cuerpo, siendo lastimoso el espectáculo que ofrecen al dejar el trabajo los numerosos grupos de hombres completamente cubiertos de tenue polvo de carbón, y el pensar que al llegar a sus casas no tendrán medios, la mayor parte de ellos, de asearse, unos por falta de agua y otros por falta de lugar adecuado, o por ambas cosas, pues el agua es escasa o les cuesta dinero, y las viviendas que habitan sólo tienen una o dos habitaciones, y en ellas tiene que contenerse toda la familia, por lo general muy numerosa». Así se expresaba un jugoso informe de los «obreros de la **carga** negra» —como se les conocía— en la «Memoria» al *Proyecto de Pabellón de higiene de los obreros carboneros*, 1919, Secc. O.P., Caja 693, exp. 35 (AGA).

(26) Cfr. MOROTE, L. «Las cinco industrias del Puerto», art. cit. y la serie de *Anuarios Comerciales*...

(27) El *Cuadro 3* ha sido elaborada a partir del *Registro de Buques*, Lista 4ª, Libros 1-9 (ACMLP), seleccionando para ello las gabarras matriculadas entre 1883 y 1913.

(28) El acuerdo entre las compañías carboneras sólo se rompió entre los años 1910-1913, los de mayor competencia en plena carrera colonial, al desatarse la llamada «guerra del carbón». Sobre el particular, contamos con el testimonio de Mr. Gerard Miller: «... en el año 1910 tuvimos una guerra del carbón que duró 3 años, que venía contra nosotros. Había un arreglo que se llamaba 'Atlantic Islands Depot Arrangement' entre todas las casas carboneras. En este arreglo a cada compañía se le daba un porcentaje del negocio total, un cupo... Todos teníamos un cupo... La guerra comenzó en 1910, duró 3 años seguidos...», testimonio cedido por gentileza de D. Cayetano Cuyás, actual Director de la «Casa Miller».

Cuadro 3

Número y capacidad de gabarras para el aprovisionamiento de carbón en puerto en los años indicados

(Capacidad: *tonelaje neto*)

Propietario	1890 Nº	1890 Capac.	1895 Nº	1895 Capac.	1900 Nº	1900 Capac.	1905 Nº	1905 Capac.	1910 Nº	1910 Capac.	1913 Nº	1913 Capac.
Miller y Cª	3	134,56	4	242,50	9	666,43	13	1.040,35	14	921,42	23	1.704,89
Blandy Brothers	—		5	292,13	14	923,76	15	934,68	19	1.179,97	23	1.473,90
Grand Canary Coaling	—		19	1.174,86	30	2.155,73	25	1.968,81	—		1	63,49
Cª Embarc. Canarias	—		—		—		—		26	2.057,75	32	2.584,98
Wilson Sons	—		—		9	582,72	12	974,71	10	785,35	—	
Cª Nacional Carbones	—		—		—		—		—		10	785,35
Cory Brothers	—		—		—		6	509,16	6	509,16	10	925,49
Woermann	—		—		—		1	88,26	10	945,25	14	1.066,69
Cª Carbonera L. Palmas	—		—		—		—		11	849,09	11	849,09
Fco. Gonçalves Silva	—		—		—		2	179,91	—		—	
Cª Explot. y Salvto.	1	36,10	1	36,10	1	36,10	2	99,10	—		—	
José Torrent Serra	—		—		—		—		2	109,10	2	109,10
Totales	**4**	**170,66**	**29**	**1.745,59**	**63**	**4.364,74**	**76**	**5.812,98**	**98**	**7.357,09**	**126**	**9.562,98**

Algunos comerciantes isleños intentaron luchar contra la poderosa «alianza carbonera» de las firmas extranjeras. Uno de ellos escribía en 1901:

> «... Concretándonos al tráfico de carbón mineral, éste, hasta hoy, se halla en manos de cuatro casas 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». (29)

Sin embargo, «las casas de otras procedencias» se limitó sólo a la alemana *Woermann*. Ninguna empresa española suministró carbón en el momento del despegue portuario.

Además, las casas carboneras se comportaron siempre como un frente único para la defensa de sus intereses específicos. *Miller, Blandy, Grand Canary Coaling* y *Wilson* intentaron establecer depósitos flotantes de carbón en 1900, cuando el Gobierno había concedido la instalación de otro igual a la *Compañía Trasatlántica* (30). Juntas lucharon contra el impuesto sobre transportes de carbones minerales y de cock que estableció la *Junta de Obras del Puerto* nada más ser constituida (31). Y juntas, también, reclamaron que las operaciones de suministro de carbón a los buques se consideraran como transbordo, a fin de eludir las cargas que gravaban tales operaciones (32). En general, hicieron causa común en todas sus reivindicaciones y se ampararon siempre en la desastrosa consecuencia, «lógica y forzosa» de que «los vapores retiraran su escala, prefiriendo otros puertos más baratos y situados en la misma ruta de navegación, y quedando siempre para los armadores el enigma indescifrable de que, mientras en Las Palmas hay que pagar un impuesto que aumenta el precio de los carbones, en otro puerto español, situado a unas cuantas millas de distancia, no hay que pagar semejante gravamen» (33). Se referían, sin duda, a Santa Cruz de Tenerife, argumento poderoso de presión ante unos poderes locales tan comprometidos en el «pleito insular».

En definitiva, el carbón era «el más lucrativo y espléndido negocio que en el mismo se realiza» y «la industria de más seguros rendimientos» (34). Su control estuvo en manos de las compañías foráneas y, en torno a su comercio, se forjaron sustanciosos beneficios que ampliaron el campo de acción del capital extranjero.

---

(29) Miguel Curbelo Espino, solicitando concesión de un depósito de carbón en el Puerto de La Luz, *Concesiones*, Secc. O.P., Caja 1098, exp. 141 (AGA).

(30) Ibd., leg. 1779, exp. 4.

(31) «Reclamación ante la propuesta de arbitrios de la Junta de Obras del Puerto por las Casas Carboneras *Grand Canary, Cory, Woermann, Wilson, Blandy y Miller*» Ibd. Caja 731 (antes leg° 1690), exp. sin numerar.

(32) «Reclamación de los señores comerciantes de carbón mineral establecidos en este puerto, para que se les considere como transbordos las operaciones de suministro a los buques» Ibd., Caja 690, exp. 7.

(33) De la instancia «Al Señor Gobernador Civil de la Provincia de Canarias», 29 septiembre 1906, en exp. cit. en nota 29.

(34) Así consideró la *Junta de Obras del Puerto* el negocio del carbón, en el «Informe a la reclamación de los Sres. Comerciantes de carbón...», exp. cit. en nota 31.

La aguada era otro servicio básico para la escala de los buques en el Puerto. Su dotación quedó regulada en 1886 con la cesión del Ayuntamiento de Las Palmas al Estado de un caudal de 2,16 litros de agua por segundo y la aprobación del *Proyecto de conducción y depósito de aguas potables*, que cubrió las necesidades del momento (35).

Sin embargo, un servicio como el agua, de carácter público —incluso en un puerto—, contó desde el primer momento con la intervención del capital privado, que vino a sustituir la ausencia de planificación de los servicios portuarios, y controló su conducción y suministro desde el depósito situado en el arranque del Muelle de Santa Catalina hasta los buques fondeados en la dársena y el antepuerto. El transporte del agua se efectuaba por medio de aljibes flotantes construidos al efecto, lo que nos permite —al igual que sucedía con las gabarras para el carbón— determinar la participación del capital privado (ver Cuadro 4) (36).

Hasta 1894 los propietarios de aljibes eran todos canarios; sin embargo, cuando el aumento del tráfico marítimo dio mayor rentabilidad al servicio, comenzó la participación del capital extranjero, y, desde entonces, se observa una *tendencia a la concentración de la aguada en manos foráneas*: de no contar con aljibes en 1890, pasaron a detentar el 58,7% de la capacidad total de la flota en 1895, el 73,7% en 1900, y el 96% en 1905; por otra parte, la participación canaria aumenta ligeramente en 1910, hasta alcanzar un 28% en 1913.

En las décadas de los años 80 y 90 del siglo pasado el caudal de agua llegado al Puerto era suficiente para asegurar su abastecimiento; pero desde comienzos de siglo la escasez del suministro en la Ciudad —viejo problema siempre de actualidad— afectó al servicio de forma agobiante (37). A la escasez se vino a añadir su lógica consecuencia, la carestía, reforzada por el «concierto» de precio único que impusieron las compañías extranjeras (al igual que sucedió con el carbón) tras su intervención en el servicio de aguada. Los propietarios de aljibes —explicaba un informe de la *Junta de Obras*— «...cobran el precio de este servicio, que en algunos casos llega a ser de 5 a 7 pesetas por metro cúbico; debido a que no hay competencia de venta de agua entre los propietarios de los aljibes por tener con tal fin constituida una liga, que monopoliza prácticamente dicha venta; monopolio que perjudica grandemente al Puerto de La Luz» (38). Por todo ello, «...evidente es que tuvo que surgir el conflicto, cada año planteado con caracteres de mayor apremio» (39).

---

(35) Proyecto redactado por Juan León y Castillo y aprobado por *Real Orden de 10 de agosto de 1886*. Secc. F.M. (O.P.) leg. 15.151, exp. 35-1, carp. 1886 (AHN).

(36) Tabulación confeccionada en base a los aljibes inscritos en el *Registro de Buques*, Lista 4ª, Lib. 1 al 9 (ACMLP).

(37) «... debe ante todo observarse que el caudal de 2,16 litros por segundo que se calculó como un consumo máximo hasta un provenir muy lejano, es ya deficiente, pues las necesidades del tráfico actual del Puerto de La Luz exige un caudal casi el doble del citado...» De la «Propuesta sobre abastecimiento de agua al Puerto de La Luz y servicio de suministro a los buques», Junta de Obras del Puerto, 30 noviembre 1907, Secc. O.P. Caja 278, exp. R/51 núm. 2 (AGA).

(38) Ibd. La liga de propietarios tomó la forma de compañía, regentada por *Grand Canary Coaling*, cfr. *Anuarios Comerciales...*, 1909 y 1910.

(39) «Proyecto de mejora de los tomaderos para suministro de agua a los buques», Junta de Obras del Puerto, 18 junio 1909, Secc. O.P., Caja 1096, exp. 129 (AGA).

Cuadro 4

Número y capacidad de aljibes flotantes para el servicio de agua en puerto en los años indicados

(Capacidad: tonelaje neto)

	1885		1890		1895		1900		1905		1910		1913	
Propietario	**Nº**	**Capac.**	**Nº**	**Capac.**	**Nº**	**Capac.**	**Nº**	**Capac.**	**Nº**	**Capac.**	**Nº**	**Capac.**	**Nº**	**Capac.**
Miller y Cª	—		3	54,46	4	137,40	3	192,33	3	218,79	3	218,79		
Blandy Brothers	—		—		—		—		3	119,23	2	136,73	2	136,73
Grand Canary Coaling	—		—		4	115,11	4	196,69	3	162,21	1	16,13	1	16,13
Cª Embarc. Canarias	—		—		—		—		—		2	186,25	2	186,25
Torrent Serra, J.	2	21,55	3	54,46	—		—		—		2	35,63	3	53,24
León Alemán, J. y Hnos. García Sarmiento	1	16,13	3	67,07	—		—		—		—		—	
Cuyás Prat, S.	—		1	36,09	3	119,23	3	119,23	—		—		—	
Cª Explot. y Salvamento	—		—		—		—		1	19,33	—		—	
Gonçalves y Cª	—		—		—		—		—		2	166,26	2	166,26
Totales	**3**	**37,68**	**7**	**157,62**	**10**	**288,80**	**11**	**453,32**	**10**	**493,10**	**12**	**759,79**	**13**	**777,40**

Fuente: *Registro de Buques*, Lista 4ª, Libros 1 al 9. Elaboración propia.

La *Junta de Obras del Puerto*, cuando decidió atajar el problema, se encontró ante una situación caótica: servicio escaso, atrasado técnicamente, y bajo el control del capital privado. Los intentos por regular el servicio se sucedieron, y, aunque no consiguieron solucionar el problema de forma definitiva, contribuyeron a frenar las inversiones de las compañías extranjeras en la adquisición de nuevos aljibes, lo que explica el descenso de su participación a partir de 1910. En definitiva, el agua estuvo en manos foráneas mientras resultó ser un negocio rentable.

Junto al carbón y el agua, *los víveres* completaban la trilogía que hizo posible el avituallamiento de los buques en Puerto. De ellos se decía en 1890 que eran «buenos y baratos» (40), y, sin duda, Las Palmas ofrecía frutas, verduras y carnes de superior calidad y en mejores condiciones que otros puertos cercanos, como San Vicente o Dakar. Todas las consignatarias —locales o foráneas— dispusieron de lanchones de suministro, y, aunque no contemos con suficientes datos para determinar la participación de unas y otras, sí podemos adelantar la incuestionable supremacía del capital extranjero, debido al superior volumen de sus consignaciones y al hecho de que los servicios se prestaran globalmente. Por último, procede reseñar que las mejoras introducidas desde comienzos de siglo vinieron, en su mayor parte, de mano de las grandes empresas; así, *Miller y Cª* construyó los mejores almacenes de suministro del Puerto, y el portugués Francisco Gonçalves Silva instaló la industria del frío (41).

De los tres servicios de aprovisionamiento, los valores del carbón superaron con creces a los del agua y los víveres; no en vano La Luz fue —ante todo— una *estación carbonera* (ver Cuadro 5).

Por último, la instalación de *astilleros* y *varaderos* en el interior del Puerto respondía a la propia dinámica expansiva de las grandes compañías, tendentes a insertarse en la totalidad de los servicios portuarios, y era una consecuencia lógica del crecimiento del tráfico marítimo.

La mayor afluencia de buques, y el continuo movimiento de mercancías, exigió tanto la construcción de un mayor número de embarcaciones menores para realizar las faenas en el interior del Puerto, como el ofrecimiento a los buques en tránsito de unos mínimos servicios de reparación y de limpieza y pintado de sus fondos. Las compañías se prepararon para afrontar estas necesidades hacia finales de siglo. En 1896, *Grand Canary Coaling* obtuvo la concesión de terrenos para construir un varadero que admitía buques de hasta 80 metros de eslora (42); y poco tiempo después, la emuló *Blandy Brothers*, quien contó, además, con el primer gran astillero moderno del Puerto (43). Estas fueron las dos grandes empresas dedicadas a la construcción y reparación navales, aunque en la primera década del siglo XX también *Wilson, Cory* y *Miller* construyeron sus propios varaderos.

---

(40) Así lo exponía *The Journal of Commerce*, en «Las Palmas como puerto de escala», reprod. en *El Liberal*, núm. 688, 20 junio 1980.

(41) Sobre las cámaras frigoríficas, cfr. MOROTE, L.: «Las cinco industrias del Puerto», art. cit.

(42) «Proyecto reformado de un varadero en el Puerto de Refugio de La Luz», en *Concesiones...*, Secc. O.P., Caja 1075, exp. 49 (AGA).

(43) «Proyecto de varadero en el Puerto de Refugio de La Luz que desea construir D. Francisco Azopardo...», en Ibd. Caja 1079, exp. 25.

Cuadro 5

Avituallamiento de buques en 1910

Artículos	Unidad	Cantidades	Valor (en pesetas)
Carbón mineral, trasbordado.....	Kgs.	678.160.441	27.086.418
Agua.....	Litros	72.000.000	216.000
Plátanos y frutas frescas.....	Kgs.	389.000	58.350
Tomates.....	Idem	75.000	15.000
Hortalizas y legumbres.....	Idem	130.000	16.900
Patatas.....	Idem	115.000	11.500
Naranjas.....	Iem	64.000	19.680
Vinos comunes.....	Litros	129.000	45.150
Pescados frescos.....	Kgs.	41.000	15.000
Mariscos.....	Idem	3.700	4.440
Pan y galletas.....	Idem	405.000	324.000
Aguas minerales.....	Litros	65.000	26.000
Carnes frescas.....	Kgs.	229.000	229.000
Aves y caza.....	Idem	19.000	57.000
Huevos.....	Idem	73.000	85.000
Queso.....	Idem	7.000	4.200
Conservas de todas clases.....	57.000	114.000	
Colores preparados.....	Idem	113.000	169.500
Total.....		752.075.141	28.497.138

Fuentes: SALAS FABRELLAS DE IBARROLA, F.: *El Puerto de Las Palmas de Gran Canaria en 1910: datos estadísticos de navegación, comercio, tránsito, trasbordos y recaudación*. Tip. del «Diario», Las Palmas, 1912, p. 279.

Hasta entonces, la industria naval era un sector eminentemente artesanal, de fuerte tradición en la isla, estructurado sobre la base de «pequeñas unidades de producción y trabajo», y cuya demanda se limitaba a las necesidades de la flota canaria, dedicada en su mayor parte al tráfico de pesquerías y al cabotaje interinsular (44). Las embarcaciones se construían en el litoral de la Ciudad «desde el muelle antiguo hasta la desembocadura del barranco Guiniguada» y allí mismo, «o en las playas de la ensenada del Confital, junto al Puerto de La Luz», se realizaban las carenas, siempre a la intemperie, con sistemas tradicionales de trabajo y sin ningún tipo de infraestructura técnica (45).

El despegue del Puerto transformó profundamente la industria naval. De forma progresiva, las actividades se desplazaron hacia las playas de La Luz, y las nuevas instalaciones construidas por las compañías extranjeras —dotadas de modernos sistemas de tracción, maquinaria y talleres de fundición y carpintería— impusieron la modernización del sector. Las transformaciones sociales acompañaron a las innovaciones técnicas y, a medio plazo, se produjo la desintegración del viejo sector de «los mareantes de San Telmo».

Hubo intentos isleños de participar en esa modernización, sobre todo por parte de los carpinteros de ribera de mayor capacidad económica. Así, por ejemplo, Manuel Márquez López solicitó en 1894 una concesión para construir un varadero porque «urge favorecer esa industria del país ofreciéndole no sólo nuevos sitios para sus faenas, sino también, montados con los aparatos y utensilios necesarios al objeto, acabando con los imperfectos sistemas de que disponían...» (46); o José Acosta Domínguez, quien apeló al beneficio que reportaría su varadero para la maestranza local «...pues hasta la fecha, monopolizado el negocio por importantes casas extranjeras, los operarios del país, que son en realidad el alma de la industria, no han pasado nunca de recibir un modesto jornal en pago de sus constantes e inteligentes servicios...» (47). Sin embargo, resultaron intentos fallidos: el varadero concedido a Márquez lo explotó *La Carbonera Hespérides*, y José Acosta acabó trabajando en los astilleros de *Blandy Brothers*.

En fin, también los servicios de construcción y reparación navales estuvieron bajo el control de las firmas extranjeras.

---

(44) Cfr. SUAREZ GRIMON, V. «Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria en la segunda mitad del siglo XVIII», en *IV Coloquio de Historia Canario-Americana (1980)*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 1982, Tomo II, pp. 783-879.

(45) De la «Memoria del Proyecto de un varadero para embarcaciones menores y costeras...», solicitado por Manuel Márquez López, 6 noviembre 1894, en *Concesiones*..., Secc. O.P., Caja 1075, exp. 48 (AGA).

(46) Ibd.

(47) «Proyecto de un varadero para embarcaciones menores y costeras que solicita Don José Acosta Domínguez», en Ibd., Caja 1102, exp. 156.

WUILSON, SONS Y Co., LIMITED

Comerciantes y propietarios de depósitos de carbón

LONDRES

SUCURSALES en Cardiff y Barry

Madeira.	Bahia.	Montevideo.
Las Palmas.	Rio Janeiro.	La Plata.
San Vicente C. V.	Santos.	Buenos Aires
Pernambuco.	San Pablo.	Rosario.

Y BAHIA BLANCA

Unicos agentes de la

Compagnie Francaise des Charbonnajes de Dakar

Y DE LA

Petsali Coal C.ª en Alexandria

EXISTENCIAS constantes en los Depósitos de la mejor clase de carbón de Cardiff.

REMOLCADORES en todos los puertos de Depósito y grandes facilidades para aprovisionar los vapores con prontitud.

TALLERES MECANICOS en Las Palmas, San Vicente, Bahia, Pernambuco y Rio Janeiro, con maquinaria moderna y suficiente para hacer toda clase de reparaciones.

Oficinas en Las Palmas

"ALMACENES DE WILSON" Santa Catalina

68

The Grand Canary Coaling C.º

Puerto de La Luz

GRANDES ALMACENES DE CARBÓN

Contratistas con el Gobierno inglés

Varadero para buques de 270 piés de largo y peso de 1.500 toneladas

SERVICIO DE SALVAMENTO MARÍTIMO

Consignatarios de importantes líneas de vapores nacionales y extranjeros

SANTA CATALINA

48

Anuncios de las compañías extranjeras del Puerto en los anuarios comerciales que se editaban en las islas a comienzos de siglo.

Sir Alfred Lewis Jones, máximo exponente de los capitales británicos comprometidos en la expansión colonial en Africa occidental, y - de paso - en Canarias. En 1884 se hizo con el control de *Elder Dempster*, imperio comercial que se proyectó, a partir del Puerto, en el plátano, el turismo, los servicios, la banca, los seguros, y los "correillos" del transporte marítimo entre las islas.

Cuadro 6

Relación de actividades de las compañías extranjeras establecidas en el Puerto de La Luz 1900-1913

	Agencias			Servicios portuarios							Almacenistas								
	Consignatarios	Comisionistas	Seguros	Carbón	Agua	Víveres	Armadores	Astilleros Varaderos	Banca	Importación Exportación	Abonos	Maderas	Empaque frutos	Maq.ª agrícola	Efectos navales	Aguardientes y coloniales	Tejidos	Quincalla	Cereales
Miller y Compañía	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x
Elder Dempster	x		x				x		x	x	x	x	x	x					
Grand Canary Coaling	x			x	x		x	x	x				x						
Blandy Brothers	x		x	x	x		x	x	x	x			x	x					
Wilson Sons	x	x		x						x			x						
Cory Brothers	x			x															
Woermann	x			x															
Yeoward	x									x	x		x						x

Fuente: *Anuarios Comerciales...*, 1902, 1905, 1908, 1909, 1910, 1911 y 11914. Elaboración propia.

Carbón, agua, víveres, astilleros y varaderos fueron, pues, los principales servicios del Puerto en el momento de su inicial despegue. Todos ellos controlados por firmas extranjeras, sirviendo a la principal misión que se le había encomendado a La Luz desde su concepción: ser una escala de la navegación internacional en el Atlántico oriental. Y esa fue la razón del establecimiento del capital extranjero: rentabilizar esos servicios en un momento de fuerte demanda,lo que les permitió disponer de sustanciales fuentes de beneficios. Por eso se establecieron en el Puerto, y desde él se difundieron al conjunto de la economía insular.

No vamos a entrar en esa expansión, puesto que rebasa con mucho nuestro marco portuario, pero merece la pena reseñar, a modo de ejemplo, el imperio forjado por *Elder* bajo la égida de su «manager» más emprendedor, Sir Alfred Lewis Jones (48). Al establecimiento de la sucursal de *Elder Dempster* en 1884, con el objetivo de servir a la escala de las líneas *British and African Steam Navigation Co.* y *British and African Steamship Co.*, siguió la fundación de *Grand Canary Coaling Company* en 1886 para el aprovisionamiento de carbón: fue el primer eslabón. Luego vino toda la trama de sociedades que vincularon las actividades de la casa matriz de Liverpool a diferentes sectores económicos isleños; así surgieron *la Compañía de Correos Vapores Interinsulares Canarios* en 1889

(48) DAVIES, P.N.: op. cit. pp. 73-91.

—«Spanish in name, but British in management», como señalaba un folleto publicitario (49)— con el objetivo de ocuparse de la subvencionada navegación interinsular; la sucursal del *Bank of British West Africa Ltd.* en 1894, como soporte financiero; *Elder and Fyffes, Ltd.* en un primer momento, y *Fyffes Limited* a partir de 1908, para la exportación de plátanos a gran escala hacia los mercados británicos; la *Compañía de Embarcaciones Canarias* en 1908, para cubrir la amplia gama de servicios flotantes en el interior del Puerto; y, por último, la infraestructura turística con la construcción del *Hotel Metropole*. En pocos años, Elder y sus empresas filiales detentaban consignaciones, agencias, casa carbonera, naviera, aljibes flotantes y todo tipo de embarcaciones menores, varaderos, astillero, seguros, banca, almacenes de madera, almacenes de frutos, transporte de mercancías, hoteles, fincas de plataneras y sólidos canales de exportación... ¿se podía aspirar a más? (50).

Los puertos francos facilitaron los negocios pioneros en el momento de la previa acumulación, y el Puerto de Refugio activó idéntico mecanismo para esos poderosos imperios comerciales y financieros en el momento de la expansión. Sus iniciativas y actividades convirtieron «La Luz Port» en un emporio internacional en su etapa del despegue inicial. En ese contexto, ¿qué papel jugaron los comerciantes canarios?

---

(49) *Ocean Highways. A Description of the Enterprises of the Largest Shipowners in Britain*, Ilustred Souvenir of Elder, Dempster & Co., Liverpool, s.f., p. 32. Folleto cedido por gentileza de Mr. Eugenio Pavillard.

(50) Para las sociedades *Compañía de Embarcaciones Canarias, Fyffes Limited, Grand Canary Coaling Company* y *Elder Dempster*, cfr. *Sociedades*, Libs. 13 (hoja 290), 14 (h. 300), y 16 (hs. 355 y 356) (ARPMT).

—Capítulo III—
LOS NEGOCIOS CANARIOS DEL PUERTO

Al asumir las compañías británicas la principal función del Puerto —la escala internacional— y controlar sus principales servicios —sobre todo el carbón—, la burguesía canaria quedó relegada a desempeñar un papel de segundo orden en el conjunto de las actividades y negocios portuarios. A pesar de ello, la Bahía de La Luz, del mismo modo que sirvió como vía de penetración de capitales y técnicas foráneas, también fue testigo excepcional de un hito histórico sin el cual no podemos abordar la dinámica y evolución contemporánea de la sociedad canaria; nos referimos a la configuración definitiva de una burguesía comercial que, desde el Puerto y a través de él, abandona sus pautas de comportamiento mercantilistas para transformarse en clase social de corte capitalista.

Ese progresivo proceso de transformación que se operó en la burguesía portuaria la convirtió desde entonces en un sector importante de la clase dominante, con todas las dependencias y ataduras propias de las limitaciones económicas y de la fragilidad estratégica del Archipiélago, pero detentadora, a la postre, de una capacidad económica que le confirió poder político y social. Desvelar ese complejo proceso, con el Puerto como telón de fondo, es el propósito central de nuestro trabajo y al que prestaremos mayor atención.

Para ello trataremos de descubrir, en un primer paso, cuál fue la participación de los comerciantes canarios en las actividades portuarias, analizando la mecánica de su actuación y, de manera especial, los negocios que emprendieron, los medios de que dispusieron y los resultados que consiguieron. Y lo haremos con nombres y apellidos, estudiando caso por caso el origen, la dinámica y la significación de sus principales protagonistas (1). Cierto es que tropezamos con un escollo importante, cual es la ausencia de series documentales propias de las casas comerciales isleñas; no obstante, intentaremos abordar un estudio aproximativo del tema —significativo, pero de ningún modo definitivo.

Las voces que acogieron la concesión del Puerto de Refugio en 1882 con el «entusiasmo» propio de una obra que significaba «el comienzo de la época gloriosa» (2), eran las voces de la precaria burguesía del momento, nacida al calor de las franquicias de 1852 y de la exportación de cochinilla. Se trataba «de la *burguesía mercantil canaria*, dedicada al comercio al «menudeo» y a una serie de transacciones varias (insertas dentro del circuito de la importación-exportación) y, también, de la incipiente *burguesía proto-industrial* (fábricas de harinas, salazones pesqueras, pequeña industria naval) que prosperó en Canarias sólo a partir de la segunda mitad del siglo XIX» (3).

---

(1) Para el estudio de las élites políticas y económicas, se ha señalado la necesidad de abordar «una minuciosa localización de orígenes regionales, sociales, educacionales, de profesión, relaciones, medio ambiente, etc., tratando de precisar una trama de vínculos políticos, económicos, familiares, etc., sumamente completa», cfr. TUÑON DE LARA, M.: *Metodología de la Historia Social de España*, Madrid (Siglo XXI, 4ª ed.), 1979, p. 219. Lo intentaremos aplicar al caso de la burguesía portuaria.

(2) En estos términos se expresaba la prensa de filiación pro-«leonina» del momento, como *La Correspondencia de Canarias* y *El Liberal*. Cfr. para ello, *El Puerto de La Luz...* (1909), op. cit., pp. 30-54.

(3) MORALES LEZCANO, V. «Capitalismo industrial e inversiones extranjeras...», art. cit., p. 149.

La depreciación de la grana de la cochinilla en los mercados internacionales (4) había sumido a las islas en una profunda crisis, de tal modo que se ha aludido a la existencia de un «*crack* económico» para los años 1870-80 (5). Queda por hacer un serio análisis de las consecuencias globales y particulares de tal crisis, aunque ya se ha apuntado que afectó a todos los sectores sociales gravemente (6). Al descenso del valor de la propiedad, se añadió «la dificultad insuperable de movilizar valores» y el «quebranto de fortunas» (7). A nuestros efectos, nos interesa resaltar su incidencia en los sectores mercantiles; la cancelación de las remesas y el descenso de las exportaciones llevó a la liquidación de sociedades de comercialización, y acarreó la pérdida de sustanciales fuentes de beneficio.

En tales circunstancias, el Puerto de Refugio suponía un excelente revulsivo y actuó a modo de «tabla de salvación» para la expansión de los sectores burgueses, confirmándoles su orientación comercial y vinculándoles estrechamente a los circuitos internacionales (8).

La elaboración de la lista de mayores contribuyentes de Las Palmas por concepto de industria y comercio para el año 1882 nos confirma esta hipótesis. Al margen de los pioneros del Puerto que, como hemos visto, desempeñaron un papel importante en el proceso inicial del Puerto, los más destacados comerciantes de la Ciudad, o bien se orientaron hacia actividades portuarias de forma predominante, o bien lo hicieron de forma complementaria. Entre los primeros cabe destacar a Salvador Cuyás, Tomás Bosch y los hermanos Romero Henríquez. Otros, como Juan Rodríguez González, Federico Smith, Francisco Bethencourt López o los hermanos Gómez Navarro se dedicaron también a las consignacio-

---

(4) Cfr. MORALES LEZCANO, V. «Producción, precios y distribución de la cochinilla» en *Revista Canaria de Economía*, núm. 4, 1972, pp. 191-215.

(5) BERGASA, O. y GONZALEZ VIEITEZ, A.: *Desarrollo y subdesarrollo de la economía canaria*, Madrid, 1969, pp. 27-28.

(6) Cfr. las referencias a ella en MILLARES CANTERO, A.: *Aproximación a una fenomenología de la Restauración en la isla de Gran Canaria* (CIES, Caja Insular de Ahorros, Boletín nº 19) Las Palmas, 1975, pp. 49-53; BRITO, O. y HERNANDEZ, J.: en la «Introducción» a la ed. facsimil de DELGADO, Secundino: *¡Vacaguaré...!*, Tenerife, 1980, y, últimamente, MACIAS HERNANDEZ, A. en «Algunas consideraciones sobre la economía canaria entre 1900-1936», en *Canarias, siglo XX*, Las Palmas, 1983, pp. 275-304.

(7) Así se expresaron varios propietarios isleños para describir la situación económica que padecían, *Protocolo Notarial*, Vicente Martínez, 1878, legº 3366, núm. 421, fols. 2383-2394. También el Director de la Sucursal del *Banco de España* en Las Palmas, al explicar las causas de la imposibilidad de conocer la situación económica de los pueblos de la isla, comentaba en 1890: «...el valor que tuvo la propiedad cuando el apogeo del cultivo de la grana y el descenso de un 50 ó 75% que ocasionó desués de la baja de este artículo», Secc. Sucursales, Las Palmas, legº 3, exp. «Primer copiador de actas» (AHBE).

(8) Es la «hipótesis de partida» de MORALES LEZCANO, V. en «Capitalismo industrial...», art. cit. pp. 149-152.

Cuadro 1

Relación de los mayores contribuyentes de Las Palmas por la industria y el comercio. (Desglosada por conceptos)

(Cantidades: pesetas) Contribuyente	Importador Exportador	Al. Carbón	Al. Madera	Al. Guano	Consignat.	Naviero	Cº Quincal.	Cº Frutos Coloniales	Cº Tejidos	Cº Pescado	Fª Harinas	Carros de Transporte	Agente de S. Anónima	Contribución Total
Tomás Miller e Hijos	1.246,56	224,38	302,74	—	—	530,91	—	—	—	—	—	—	—	2.304,59
Juan Bta. Ripoche	1.246,56	224,38	302,74	195,89	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.959,57
J. Rodríguez Falcón	1.246,56	—	—	—	—	—	—	544,92	—	—	—	—	—	1.791,48
Diego Wood	1.246,56	—	302,74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.549,30
Tomás Bosch Sastre	1.246,56	—	—	—	—	125,08	—	—	—	—	30,01	75,06	—	1.476,71
J. Rodríguez González	1.246,56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32,15	1.278,71
Federico Smith	1.246,56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.246,56
F. Bethencourt López	1.246,56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.246,56
J. Perdomo Rancel	1.246,56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.246,56
Peñate Hermanos	1.246,56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.246,56
Salvador Cuyás Prat	—	—	—	—	614,38	—	—	544,93	—	—	—	—	—	1.159,31
Eduardo Briganti	—	—	—	—	—	—	—	—	820,66	—	—	—	—	820,66
Gómez Navarro, Hnos.	—	—	—	—	—	197,36	—	544,93	—	—	—	—	—	742,29
Diego Quintana y Cª	—	—	—	—	—	—	726,57	—	—	—	—	—	—	726,57
Antonio Baez González	—	—	—	—	—	—	726,57	—	—	—	—	—	—	726,57
Carbacho y Pérez	—	—	—	—	—	—	726,57	—	—	—	—	—	—	726,57
Romero Henríquez, Hnos.	—	—	—	—	—	170,95	—	—	—	544,92	—	—	—	715,87
Juan Bta. Carló	—	—	—	—	614,38	—	—	—	—	—	—	—	—	614,38

Fuente: *Matrícula de la contribución industrial y de comercio. Año económico de 1882 a 1883*, Archivo Municipal, Secc. Contribuciones, Legº 8, exp. 17 (AHPLP). Elaboración propia.

nes, aunque en menor medida (9). En definitiva, prácticamente la totalidad de los mayores contribuyentes del comercio en 1882 se vincularon, de una u otra forma, al nuevo Puerto de Refugio.

Ahora bien, no es igual la participación de comerciantes locales en el Puerto sin construir de la década de los años 80 que la desarrollada en el Puerto del siglo XX, dotado ya de una poderosa infraestructura y con una posición consolidada internacionalmente. De igual modo que el despegue de La Luz facilitó el paso de una ciudad provinciana y recluida a otra abierta y de perfiles modernos, la propia dinámica portuaria se encargó de modelar esa inserción de la burquesía bajo formas y mecanismos de actuación diversas, que fueron transformando la imagen del comercio local paulatinamente. Sin llegar a romper del todo su inicial inferioridad con respecto a las firmas extranjeras, la participación canaria se torna más agresiva y ambiciosa una vez superados sus primeros escarceos portuarios y tras un largo período de aprendizaje. Hemos situado en torno a 1900 ese momento de mayor acometividad de los capitales canarios, sin que ello suponga trazar una línea divisoria rígida que signifique corte alguno en su progresivo proceso de incorporación a los negocios generados por el Puerto.

1. *Las primeras incursiones de comerciantes locales en los negocios portuarios, 1883-1900*

La aportación canaria durante este período se caracterizó por su extremada debilidad, debido a su precaria capacidad económica inicial, y por su escasa incidencia en el conjunto de las actividades portuarias. Salvo particulares excepciones, podemos enumerar los siguientes rasgos generales (10):

a) Participación protagonizada por una serie de *comerciantes individuales* que regentaban unas casas de comercio organizadas familiar o patriarcalmente, propias de una estructura precapitalista del negocio comercial. Su disposición a formar sociedades fue mínima, y cuando decidieron establecerlas fueron de tipo colectivo o comanditarias.

---

(9) Sobre Juan Rodríguez González, el Director de la sucursal del *Banco de España* decía que era «...el comerciante de mayor capital que hay en ellas. Es activo, inteligente y goza de gran crédito. Su casa rivaliza, si no supera, a las mejores casas inglesas establecidas en esta plaza». *Carta del Director de la Sucursal en Las Palmas al Gobernador del Banco de España* sobre las personas propuestas para el Consejo de Administración, 4 mayo 1889, Secc. Secretaría, leg° 1027 (AHBE). Como la intervención de Rodríguez González en el Puerto es baja comparada a la de otros comerciantes locales, no lo analizaremos en nuestro trabajo. Sobre su figura, ya se tienen algunas noticias en OJEDA QUINTANA, J.J.: «Burguesía comercial canaria en el siglo XIX. Fines, medios, figuras», *IV Coloquio de Historia Social de Canarias, op. cit.*, pp. 67-74.

Por otra parte, sobre los hermanos Gómez Navarro, mientras Antonio continuará con su propio comercio, su hermano, Cástor, quedará vinculado a la Casa de los Bosch desde su matrimonio con una hija del naviero mallorquín.

(10) Como modelos de análisis, cfr. las caracterizaciones de grupos sociales de DAUMARD, A. «Une réference pour l'étude des sociétés urbaines en France aux XVIII et siécles. Projet de code socio-professionnel», en *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, jul.-sept., 1963, pp. 184-210; y CALERO, A.M.: «Estructura socio-profesional de Granada: 1846-1936», en *Cuadernos de Geografía* de la Universidad de Granada, n° I, 1972, pp. 37-58.

b) Se trataba de comerciantes nacidos fuera de las islas, por lo general *de origen peninsular*, que habían llegado a Canarias atraídos por las mayores expectativas comerciales alentadas por las franquicias y que se habían afincado definitivamente en Las Palmas. No obstante, su adaptación a la sociedad isleña fue absoluta, y sus capitales se forjaron y se vincularon a ella, por lo que les consideraremos como «comerciantes canarios».

c) Sus establecimientos centrales *se localizaban en Triana*, en el histórico núcleo mercantil de la ciudad, al tiempo que adquirían solares y construían almacenes en Arenales, a medio camino entre el núcleo urbano y el nuevo Puerto, pero sin tomar la decisión de instalarse en La Luz de forma definitiva.

d) Consiguientemente, sus *inversiones en infraestructura portuaria* fueron *reducidas*, con una mínima participación en la «fiebre» de las concesiones a particulares; y cuando las obtuvieron, o bien fueron de escasa entidad, o bien las transfirieron a compañías de capital foráneo.

e) En el mercado local, sus *comercios* se orientaban tanto *al menudeo* como *al por mayor*, por lo que sus clientes abarcaban una amplia gama de destinatarios, desde los comerciantes minoristas al gran público de la ciudad, pasando por los propietarios y comerciantes rurales.

f) Sus vinculaciones al Puerto se establecieron a través de su participación en *un tipo de actividad concreta*: o consignatario, o naviero, o pequeño armador, sin generalizarse una ampliación a otros sectores económicos, y cuando ésta afloró fue bastante débil.

g) En su calidad de exportadores, sus remesas y su proyección comercial externa se orientaron a *la Península o a las Antillas* como mercado de actuación preferente, consecuencia de la pervivencia del viejo comercio de la vela con América, y de sus conexiones con los puertos del Mediterráneo y con el núcleo comercial de Cádiz-Sevilla.

h) Por último, los comerciantes canarios de este período tuvieron una *sujeción absoluta* a las compañías extranjeras y para nada se atrevieron a cuestionar su dominio en el Puerto. Antes al contrario, estimaron que el capital foráneo era altamente beneficioso para Gran Canaria, por lo que había que facilitar su establecimiento en Las Palmas.

En síntesis, fue un período previo, *de aprendizaje*, para la posterior configuración de empresas portuarias más ambiciosas. Ceñiremos nuestro análisis a consignatarios, navieros y armadores, y a través de ellos, aludiremos a la escala de las líneas de vapores nacionales, al comercio de cabotaje interinsular y a la industria pesquera, omitiendo conscientemente el análisis de la actividad artesanal de los carpinteros de ribera y los sectores marginales que surgieron al amparo del desarrollo portuario, como el del comercio del «cambullón» (11).

---

(11) Sobre la maestranza local ya hemos aludido a la pérdida de su poder tras la instalación de los grandes astilleros y varaderos de las compañías británicas; suprimimos un mayor análisis de este importante sector artesanal por considerarlo de escaso relieve para la configuración de una «burguesía» portuaria, remitiendo al lector, para más detalle, al Apéndice Documental, X. En cuanto a los «cambulloneros» del Puerto, hemos incluido un valioso informe sobre su situación, también en el Apéndice Documental, XI, cuya lectura no tiene desperdicio alguno.

1.1. *Consignaciones y consignatarios.*

A través de las consignaciones algunos comerciantes isleños entraron en contacto con el mundo del Puerto, se relacionaron con las firmas extranjeras, incidieron en los servicios marítimos, y, sobre todo, participaron de una actividad que les reportó beneficios y una amplitud de miras superior a la de sus tradicionales casas de comercio.

Inicialmente, para ser consignatario de buques no era imprescindible disponer de grandes capitales ni de medios técnicos considerables. La consignación significaba, básicamente, una *intermediación*, representando a la compañía armadora en todos los asuntos, gestiones y gastos ocasionados por la escala del buque en puerto. Sus actividades consistían en mantener una mínima comunicación telegráfica, admitir carga y pasaje con destino al puerto de destino, prever el atraque o fondeo del barco, tener a punto el avituallamiento y carga en el momento de la arribada, pagar gastos y tasas devengadas por la estancia en puerto, y extender una factura a la naviera con el correspondiente porcentaje de beneficios.

Pero, además, para lograr consignar era esencial contar con buenas relaciones en los puertos-sede de las principales compañías; por ello, en un principio, sólo hombres como Miller, Ripoche o Carlo, con representaciones de negocios extranjeros, accedieron a las consignaciones. El inicio de la construcción del Puerto permitió nuevos contactos y posibilidades para aquellos individuos de mayor iniciativa, y una serie de comerciantes locales (Cuyás, Cantero, Medina o Rodríguez) completaron la nómina de consignatarios junto a los pioneros y a las firmas extranjeras.

Sin embargo, los consignatarios canarios no podían equipararse a las compañías inglesas. De entrada, tenían cerrado el camino a la consignación de las grandes líneas británicas, francesas o alemanas, que aportaban el mayor volumen de tráfico en un puerto de escala como La Luz. Además, al no contar con sus propios depósitos de carbón se situaron en condiciones de franca dependencia. En tales circunstancias, su campo de actuación quedaba prácticamente reducido a la consignación de las líneas de vapores nacionales.

La escala de las líneas de vapores nacionales

Aunque siempre a la zaga de las británicas, las navieras españolas también incluyeron el Puerto de La Luz entre sus escalas atlánticas. Convendría aludir al hecho de que la marina mercante nacional continuaba con sus principales servicios orientados al comercio americano, sin propiciar una penetración en Africa que hubiera reportado mayores beneficios para los intereses hispanos en la zona y, consecuentemente, mayor presencia de sus buques en La Luz: el débil africanismo español del momento tuvo la culpa de ello (12).

---

(12) Cfr. MORALES LEZCANO, V.: *León y Castillo, embajador (1887-1918). Un estudio sobre la política exterior de España*, Madrid-Las Palmas, 1975.

Con todo, el aumento de las líneas nacionales en el Puerto se hizo notorio desde el primer momento. En 1880, sólo los vapores de la *Compañía Trasatlántica* y de la *Sociedad de Navegación e Industria* hacían su escala en Las Palmas; siete años después llegaba a la decena el número de compañías españolas que recalaban en aguas de La Luz, sumándose a las dos anteriores los Vapores Correos del Marqués del Campo, *Pinillo Saenz y Cª*, *E. Pí y Cª*, *Cª Sala Vidal, Roca y Cª*, Vapor «Benicarló», *Cª Mercantil Hispano-Africana* y *Cª Bilbaína Ibarra* (véase Cuadro 2).

Si bien el establecimiento de esta decena de líneas significó un aumento de las comunicaciones con la Península en relación al período anterior, el vertiginoso crecimiento de líneas e intereses extranjeros —esencialmente británicos— relativizó al máximo la presencia hispana en Canarias, situando a las islas en condi-

Cuadro 2

Líneas de vapores españolas con escala en el Puerto de La Luz (1887)

Compañía	Línea	Exp./Año	Consignatario
Compañía Trasatlántica	De Barcelona y Cádiz A Puerto Rico, Habana y Veracruz	12	*Swanston y Cª*
Vapores-Correos del Marqués del Campo	De Barcelona y Valencia Al Río de la Plata	12	Ignacio Cantero Molet
Compañía de Navegación e Industria de Barcelona	De Cádiz A las Islas Canarias	24	*Swanston y Cª*
Pinillo Saenz y Compañía	De Cádiz A Puerto Rico y Cuba	12	Ildefonso Medina Santana
E. Pí y Compañía	De Barcelona A Puerto Rico y Habana	12	Salvador Cuyás Prat
Compañía Sala Vidal	De Barcelona A Montevideo y B. Aires	8	Salvador Cuyás Prat
Roca y Compañía	De Barcelona A Montevideo y B. Aires	12	Salvador Cuyás Prat
Vapor «Benicarló»	De Barcelona A Montevideo y B. Aires	12	Salvador Cuyás Prat
Compañía Mercantil Hispano-Africana	De Sevilla A Las Palmas	12/24	Francisco V. Reina Lorenzo
Compañía Bilbaína de Ibarra	De Barcelona y Tarragona Al Río de la Plata	No fijas	Swanston y Cª

Fuente: *El Liberal*, núm. 357, 25 marzo 1887, y anuncios en la prensa local de ese año.

ciones de extrema fragilidad, tal y como la coyuntura del 98 se encargó de demostrar (13). En términos absolutos, la escala de las líneas nacionales contribuyó modestamente al crecimiento portario, dato que habría que añadir a las limitaciones de los consignatarios canarios. Durante el período 1885-1898, la bandera española sólo aportó un 17% del total de los vapores entrados en La Luz; la elocuencia de las cifras es clara al comparar número de vapores, porcentajes e índices de crecimiento en el movimiento marítimo del puerto.

La limitada capacidad de los consignatarios canarios se acusa más si comparamos el tonalaje que aportó la bandera nacional frente al resto de los pabellones con presencia en La Luz; para ello contamos con escasos datos, pero muy significativos para apreciar el progresivo descenso de la aportación hispana en relación a la creciencia afluencia de líneas internacionales. Así, en 1883 el porcentaje correspondiente a los vapores nacionales fue un 22,7%, para pasar al 14,6% en 1887, al 9,3% en 1890, y al 8,7% en 1892, al contrario de lo que sucedía con el tonelaje anotado por las banderas extranjeras, que aumentó su participación en el registro de arqueo del Puerto, pasando del 77 al 91,3% en los mismos años (14).

Cuadro 3

Vapores españoles entrados en Puerto en comparación a la entrada total de vapores

	Total vapores		Vapores españoles		
Años	Núm	Indice	Núm.	%	Indice
1885	336	1,00	97	28,9	1,00
1886	522	1,55	93	17,8	0,95
1887	659	1,96	103	15,6	1,06
1888	962	2,86	149	15,5	1,53
1889	1.180	3,51	275	23,3	2,83
1890	1.441	4,28	265	18,4	2,73
1891	1.558	4,63	270	17,3	2,78
1892	1.562	4,64	278	17,8	2,86
1893	1.719	5,11	287	16,7	2,95
1894	1.841	5,47	302	16,4	3,11
1895	1.882	5,64	287	15,2	2,95
1896	2.033	6,05	331	16,3	3,41
1897	2.035	6,05	288	14,2	2,96
1898	1.902	5,66	323	17,0	3,32

Fuente: a) 1885-1890: *El Libral*, resúmenes mensuales del Movimiento Marítimo; y b) 1891-1898: «Canarias, el peligro y sus remedios (II)», en *Diario de Las Palmas*, nº 1538, 27 julio 1889, Elaboración propia.

---

(13) Sobre la crisis del 98 en Canarias, cfr. MILLARES CANTERO, A.: *Aproximación a una fenomenología...*, op. cit. passim.; y MORALES LEZCANO, V.: «Canarias en la encrucijada colonial española, 1898-1975», en *Canarias, Siglo XX*, Las Palmas, 1983, pp. 87-100.

(14) *El Liberal*, núm. 451, 24 febrero 1888; y núm. 1388, 19 enero 1893.

DETALLE DE LAS CONSIGNACIONES DE VAPORES ENTRADOS EN EL PUERTO DURANTE EL AÑO DE 1889.-

CONSIGNATARIAS	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL
A) EXTRANJERAS													
Miller y Cª	12	19	18	26	19	21	17	24	14	20	16	21	227
Elder Dempster	17	14	17	17	14	18	19	21	13	22	21	13	206
Grand Canary Coal	14	18	21	20	16	8	17	16	14	12	19	22	197
Blandy Brothers	11	12	9	8	11	9	8	12	5	14	11	18	128
Swanston y Cª	4	4	3	4	4	3	4	4	3	5	5	3	46
J. Ladeveze	-	1	1	2	3	2	2	3	2	4	3	1	24
B) CORREOS (ELDER)													
Cía. Correos Vapor	14	11	15	11	14	13	14	14	14	14	12	15	160
C) ESPAÑOLAS													
Salvador Cuyás	14	11	16	12	15	12	12	11	8	8	10	8	137
I. Medina	-	1	2	1	2	1	-	-	2	-	1	-	10
Fdo. González S.	1	1	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	4
J. Ródriguez González	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Ignacio Cantero	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
A. Navarro	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
D) ESPECIALES													
A los Cónsules	4	3	3	-	-	1	-	2	3	-	3	5	25
A la Orden	-	-	1	1	-	1	-	-	-	-	1	-	4
TOTALES	91	95	106	103	99	89	94	108	78	99	103	106	1171

FUENTE: Elaboración a partir de los datos facilitados por la "Revista Comercial", Las Palmas, núm. 60-84, 16 enero 1889 - 16 enero 1890.

Cuadro 5

Detalle de las consignaciones de vapores entrados en Puerto durante el año 1899

Consignatarias	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
A) EXTRANJERAS													
Blandy Brothers	53	54	63	48	52	48	43	43	62	65	49	50	630
Grand Canary Coaling	35	43	74	48	45	43	38	33	36	49	58	71	573
Miller y Cª	25	23	30	35	37	31	19	27	24	39	31	47	368
Elder Dempster	16	12	18	13	20	18	17	15	13	15	14	16	187
Swanston y Cª	5	8	9	7	8	6	6	5	6	3	2	2	67
Wilson Sons	7	8	4	4	4	4	7	4	2	6	9	7	66
J. Ladeveze	2	3	6	2	5	2	6	2	4	4	3	2	41
Otros	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4	4	11
B) CORREOS (ELDER)													
Cía. Vapores Correos Interinsulares	12	11	13	11	13	11	13	12	12	13	10	14	145
C) ESPAÑOLAS													
Salvador Cuyás	—	2	1	1	2	1	3	2	—	2	3	3	20
Díaz Falcón/Curbelo	1	2	1	2	2	—	—	1	1	—	—	—	10
M. Curbelo y Cª	—	—	—	—	—	—	3	1	—	2	3	7	16
I. Medina	2	1	—	2	2	1	1	1	1	1	1	2	15
Vda. Tomás Bosch	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	1	1	4
S. Rodríguez Pérez	1	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	—	4
J. Rodríguez González	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
Rafael González	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
D) ESPECIALES													
A los Cónsules	6	3	2	4	6	1	—	3	3	12	16	19	75
A la Orden	1	6	2	3	3	6	3	3	1	1	5	2	36
Totales	166	177	223	180	199	172	160	154	168	215	209	247	2.270

Fuente: Elaborado a partir de los datos de la Sección «Movimiento del Puerto», en *Diario de Las Palmas*, 1899.

Teniendo en cuenta estos datos de estimaciones indirectas, conviene ahora que nos centremos en el volumen de consignaciones efectuadas. En este sentido, la precariedad de las fuentes disponibles nos ha obligado a realizar un vaciado exhaustivo de la prensa diaria, en un intento de reflejar para dos fechas concretas —1889 y 1899— la capacidad de los consignatarios canarios frente a las compañías extranjeras (15). De las tabulaciones realizadas se desprende lo que sigue:

a) En términos absolutos, hubo un descenso de la participación de los comerciantes locales (de un 13,1% en 1889 a un insignificante 3,1% en 1899), y una tendencia a la concentración de las consignaciones en manos de las firmas extranjeras a medida que se acentuó la internacionalización del Puerto (de un 84,4% al 92% para los mismos años).

b) Sin embargo, esta apreciación hay que matizarla en un doble sentido. Por un lado, el descenso de la participación canaria fue el descenso de un consignatario, Salvador Cuyás, el único que logró representar vapores extranjeros, detentando en 1889 el 89% del total de las consignaciones en manos canarias; así, ese 13,1% de 1889 es un espejismo, puesto que indica sólo los intentos individuales realizados por Cuyás. Por otra parte, los restantes consignatarios locales experimentaron un crecimiento, al pasar de 17 vapores en 1889 a los 51 de diez años después, leve aumento que responde a la coyuntura más propicia de finales de siglo con la introducción de consignatarias como *M. Curbelo* y *Vda. de Tomás Bosch*.

c) Por último, y en cuanto a las compañías extranjeras, se destacan dos grandes fuerzas en 1889 con alto volumen de consignaciones: el imperio de Sir Alfred L. Jones con *Elder Dempster, Grand Canary Coaling* y *Cª de Vapores Correos Interinsulares* de una parte, y el consorcio *Miller - Swanston* de la otra. El año 1899 refleja la irrupción de nuevas firmas como *Wilson*, y el crecimiento de *Blandy*, debido a la consignación de líneas alemanas que empezaban a competir con fuerza hacia finales de siglo, y que luego pasaron a *Woermann*.

Analizar, pues, las consignaciones canarias en el Puerto nos induce a pensar en términos de precariedad, cuando no de insignificancia. Y referirnos a consignatarios canarios en este período nos lleva a centrar nuestro análisis en el protagonismo evidente de Salvador Cuyás y Prat.

Los intentos de Cuyás

Sobre la llegada y establecimiento en las islas del catalán Salvador Cuyás y Prat tenemos datos muy vagos; las escasas referencias de sus actividades durante estos años nos impiden conocer en detalle sus primeros pasos. Al parecer, llegó a Canarias muy joven —con 18 años—, reclamado por una familia catalana establecida en Las Palmas, los Comella; posteriormente se trasladó a Lanzarote con el fin de administrar los intereses que dicha familia poseía en aquella isla (16). Sea como fuere, conviene destacar dos datos relevantes: sus modestos orí-

---

(15) Hemos ponderado las cifras de la prensa con las de RAMONELL Y OBRADOR, J., en op. cit., y, si bien no coinciden exactamente, sus limitados errores (9 vapores en 1889 y 12 en 1899) nos permiten una aproximación al volumen de consignaciones que consideramos válida.

(16) Notas del Archivo genealógico de Miguel RODRIGUEZ Y DIAZ DE QUINTANA.

genes económicos y sociales, y la adquisición de una experiencia comercial junto a otros catalanes que habían emprendido negocios en las islas con anterioridad.

Establecido de forma independiente, en 1882 figuraba al frente de un comercio de granos y frutos coloniales en la calle de San Francisco, sintiéndose atraído desde el primer momento por las posibilidades de expansión que generaba la construcción del nuevo puerto (17).

Cuyás realizó sus primeras consignaciones a veleros catalanes de paso por Las Palmas en sus periplos atlánticos; después, se hizo con la representación de diferentes líneas de vapores. Sus orígenes y sus conexiones con el mundo comercial y naviero de Barcelona le situaron en inmejorables condiciones para rentabilizar los intentos catalanes de mantener su hegemonía en el comercio americano.

En 1884 era agente de la *Compañía Barcelonesa de Vapores Trasatlánticos*, que dos años después se transformó en la naviera *E. Pí y Cª*, con línea regular entre el puerto catalán y las Antillas a través de los vapores «Hernán Cortés», «Cristóbal Colón» y «Ponce de León» (18). Como consignatario de la también catalana *Sala y Vidal*, estableció en 1885 una nueva línea de vapores entre Marsella, Barcelona y Canarias con el objetivo de comercializar granos procedentes de Fuerteventura y Lanzarote en los mercados mediterráneos (19). Otra importante naviera, la gaditano-bilbaína *Pinillo Saenz y Cª*, inauguró su escala en Las Palmas con Cuyás, aunque pronto se hará con su consignación otro comerciante local, Ildefonso Medina (20). En fin, salvo las subvencionadas *Cª Trasatlántica* y *Sociedad de Navegación e Industria*, ambas controladas por *Swanston y Cª*, prácticamente todas las líneas fijas entre la Península y América irrumpieron en el Puerto de la mano de Cuyás. Pero estas pequeñas compañías catalanas aportaban sólo un pequeño volumen de sus consignaciones.

Cuyás alcanzó su mayor éxito en 1886, cuando se hizo consignatario de *La Veloce*, presumiblemente también a través de Barcelona. Los vapores de la naviera italiana («Nord América», «Sud América», Mateo Bruzzo», «Napoli», «Regina», «Europa») eran por entonces los de mayor tonelaje con escala en La Luz, y zarpaban desde Génova con escalas en Barcelona y Las Palmas hacia Brasil, Uruguay y Argentina (21). Tras *La Veloce*, Cuyás también obtuvo la escala de *La Navegazioni Generale Italiana*. Con ellas conoció su época dorada: en 1889 consignaba más buques que *Blandy Brothers*, y en tonelaje alcanzaba mayores dimensiones que *Elder Dempster* y *Grand Canary Coaling*, si las consideramos separadamente.

Estas grandes compañías, subvencionadas por el Gobierno italiano, canalizaban la diáspora emigratoria hacia el Río de la Plata, y a su paso por Las Palmas tomaban abundante agua y grandes partidas de víveres debido al gran contin-

---

(17) Sobre su comercio en Triana, cfr. *Matrícula de la contribución industrial y de comercio...*, exp. cit.

(18) Reseñas y anuncios en *El Noticiero de Canarias. Diario de Avisos de Las Palmas*, 1884 y 1885.

(19) *El Noticiero de Canarias*, núm. 114, 13 marzo 1885.

(20) Ibd. 1884 y 1885; y *Revista Comercial*, 1886-1890.

(21) La línea quedó inaugurada el 24 de junio de 1886 con el vapor «North América». A su paso por Las Palmas conducía «...1.041 pasajeros de tránsito. Tomó 640 toneladas de carbón, agua, 5 reses vacunas y otros víveres». Del *Diario de Avisos de Las Palmas*, núm. 426, 18 junio 1886.

gente de pasajeros que transbordaban, lo cual debió reportar a Cuyás sustanciales beneficios (22).

Con las consignaciones llegó la irrupción de Cuyás en los servicios portuarios. El intento de establecer un depósito de carbón por cuenta de la compañía *Sala y Vidal* en 1886, resultó imposible ante la fuerte competencia británica, y los vapores de *La Veloce* tuvieron que abastecerse de combustible en los depósitos de *Grand Canary* (23). En cambio, otros servicios estaban más al alcance de sus posibilidades; en 1886 adquirió cinco lanchones con el fin de procurar el rápido avituallamiento de víveres y asegurarse la carga y descarga de las mercancías, y a partir de 1890 logró su independencia en el servicio de aguada con la compra de varios aljibes flotantes.

Cuadro 6

Volumen de consignaciones de Cuyás en comparación a las firmas extranjeras, 1889

Consignatarios	Núm.	Tonelaje
Miller y Cª	227	466.935
Elder Dempster	206	364.469
Grand Canary Coaling	197	385.242
Salvador Cuyás Prat	137	417.677
Blandy Brothers	128	251.288

Fuente: *Revista Comercial*, núms. 60 a 84, 16 enero 1889 a 16 enero 1890. Elaboración propia.

Las actividades de Cuyás en el Puerto estaban imprimiendo una nueva dinámica a su reducida casa de comercio de Las Palmas, y tuvo que ampliarla. Sus exportaciones de plátanos, papas, cereales, pieles, cebollas y legumbres se hacían cada vez más frecuentes a puntos como Barcelona y Marsella en el Mediterráneo, o a Puerto Rico y La Habana en las Antillas. En estas plazas contaba con sus representantes y apoderados, y las letras de cambio y pagarés ya no procedían sólo de Lanzarote y de Fuerteventura (24). Sus negocios conocieron una expansión que le llevó a nuevas inversiones.

Cuyás intentó obtener la concesión de unos almacenes desde 1885, pero su solicitud fue denegada como todas las del primer momento (25). Cuando la presión política de los hermanos León y Castillo dejó vía libre a la iniciativa priva-

(22) Cfr. «Buques despachados por el Puerto de Las Palmas», en *Revista Comercial*, 1886-1890.

(23) «Noticias marítimas», en *Noticiero de Canarias. Diario de Avisos de Las Palmas*, núm. 110, 9 marzo 1885.

(24) Cfr., al respecto, las secciones portuarias de la *Revista Comercial*, *El Liberal* y *Noticiero de Canarias* durante estas fechas. Con respecto a sus apoderados en el extranjero, tenía en Santiago de Cuba, por ejemplo, a los *Sres. Jaca y Friedu*, *Protocolo Notarial*, Vicente Martínez, 1885, núm. 59, fols. 410-412 (ACNLP).

(25) *Concesiones*, Legº 15.377, exp. 245 (AMOPU).

da, no se quedó a la zaga y fue de los primeros en lanzarse a construir en la zona portuaria. La concesión de una explanada, almacenes para depósito de mercancías y muelle de desembarque en Santa Catalina llegó con la *Real Orden de 25 de noviembre de 1889*, tras dos años de espera; se trataba de una inversión de 150.000 pesetas aproximadamente (26).

A la altura de 1890, muchos indicios hacían pensar en la consolidación de Cuyás como uno de los grandes «businessmen» del Puerto: consignación de líneas catalanas, agencia de importantes navieras italianas, exportación de frutos al extranjero, decorosa flota de embarcaciones menores, aljibe flotante y concesión portuaria. A excepción de depósitos de carbón, eran los pasos dados por cualquier firma extranjera establecida en La Luz. Todo ello conseguido, además, en pocos años, representaba algo excepcional entre los comerciantes locales.

Sin embargo, la empresa de Cuyás fue efímera; de forma tan meteórica como había progresado, sus consignaciones se redujeron, sus inversiones se derrumbaron y sus negocios fracasaron. En 1890 tuvo que pedir oxígeno a prestamistas locales, hipotecando hacienda y casas que poseía en el barrio de los Arenales (27). En 1891, *La Veloce* y *La Navegazione* pasaron a manos de *Grand Canary Coaling*, quedando Cuyás tan sólo con las líneas de *E. Pí y Cª* y los *Vapores Trasatlánticos de Serra*. Y en 1895, con sus posibilidades al mínimo, traspasó explanada y muelle de Santa Catalina a *La Carbonera Hespérides* (28).

Cuyás quedó a la altura del resto de los consignatarios locales. Unos cuantos datos nos confirman su eclipse a comienzos del nuevo siglo; los 137 vapores que había consignado en 1889 pasaron a ser 20 diez años después; para sus faenas marítimas ya no necesitaba sus cinco lanchones de más de 8 toneladas y adquirió pequeños botes de reducida capacidad; y en 1905 abandonó definitivamente su participación en el servicio de agua del Puerto.

Ante estos datos, ¿cómo interpretar el ascenso y caída de Salvador Cuyás en los negocios portuarios? El ascenso se explica si acudimos a su personalidad; hombre de presencia activa en la vida política y social isleña, y promotor de iniciativas en todos los frentes donde actuó (campañas divisionistas, mítines federales, *Cámara de Comercio*, tertulias culturales, etcétera), es lógico que también lo fuera en sus propios negocios, a los que imprimió, además, esa visión del riesgo comercial propia de sus orígenes y conexiones catalanas. El fracaso de un consignatario «que fue a la ruina tres veces en su vida» hay que situarlo en un contexto más amplio: en el de la debilidad de los comerciantes locales frente a las firmas extranjeras (29).

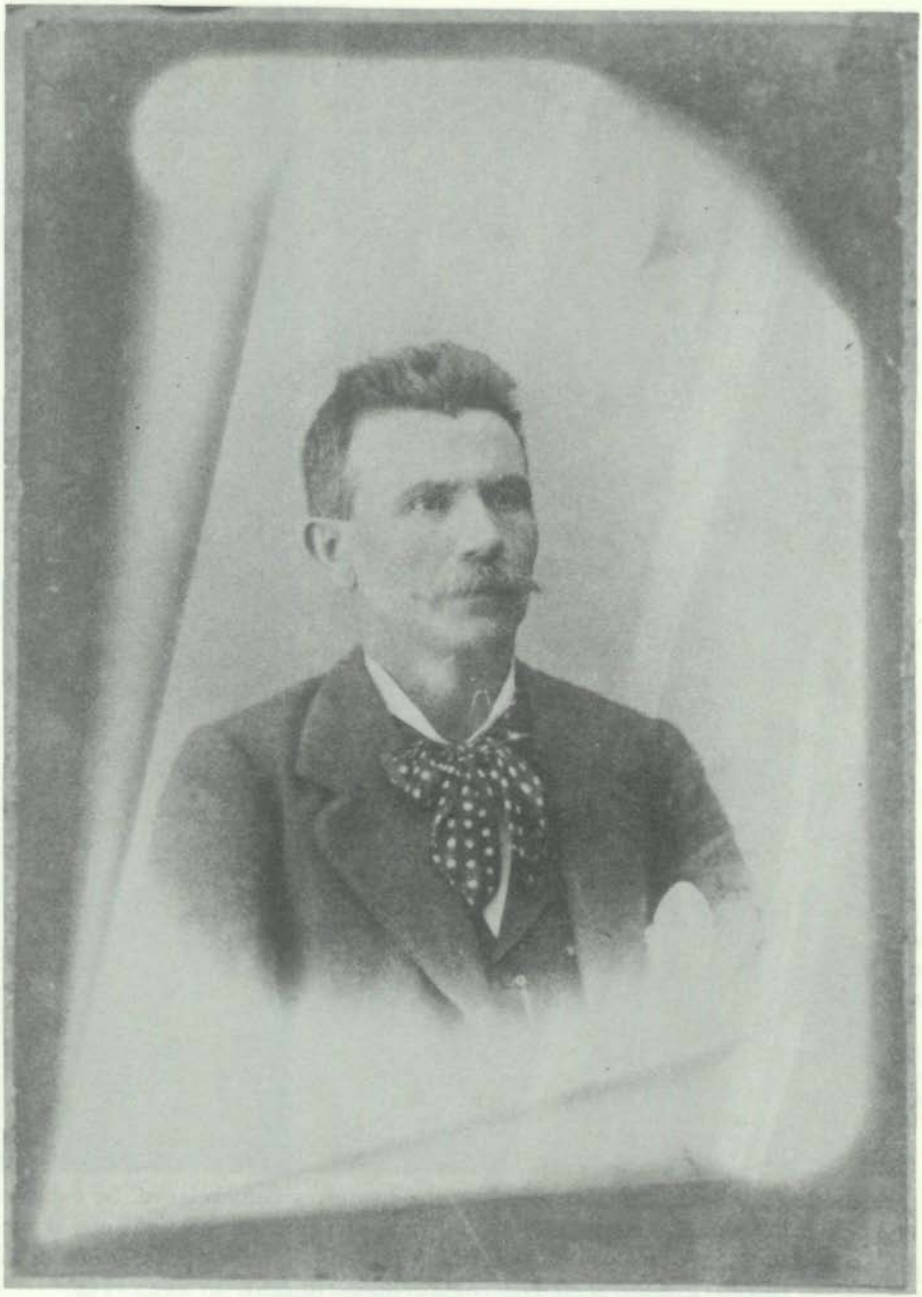
---

(26) La R.O. autorizaba la ocupación por Cuyás de 5.040 m2 de superficie en la zona del antepuerto. Ibd., Legº 15.419, exp. 1.008.

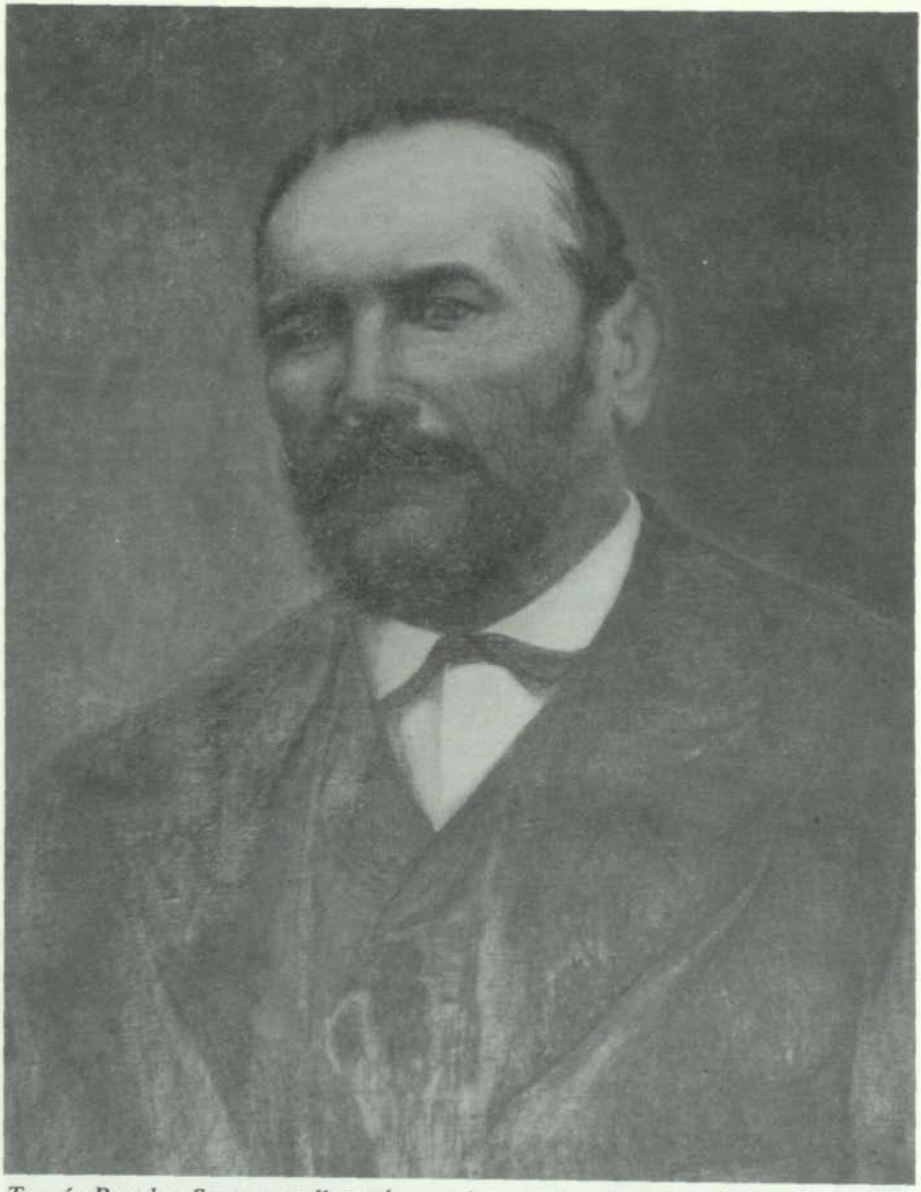
(27) *Protocolos Notariales*, Vicente Martínez, 1890, núm. 38 y 334, fols. 256-265 y 1867-75 (ACNLP).

(28) El «valor convenido de las obras realizadas» por Cuyás hasta ese momento fue de 50.000 pesetas. Cfr. *Protocolo Notarial*, Vicente Martínez, 1895, nº 159, fols. 863-869 (ACNLP) y autorización posterior del traspaso en *Concesiones*, exp. cit.

(29) La definitiva «ruina» del comercio de Cuyás se produjo como consecuencia del incendio del «Circo Cuyás». Testimonio oral facilitado por D. Cayetano CUYAS HIDALGO.



Salvador Cuyás y Prat, de origen catalán, comerciante, miembro del *Partido Republicano Federal Canario*, vicepresidente de la *Cámara de Comercio de Las Palmas*, y destacado consignatario del Puerto hasta finales del siglo XIX.



Tomás Bosch y Sastre, mallorquín, marino, naviero y comerciante. Se estableció en Las Palmas en la década de 1860, fundó una casa de comercio con sucursales en Arrecife y Casablanca, y también fue consignatario de buques en el Puerto de La Luz (Retrato al óleo de Tomás Gómez Bosch).

En efecto, sus mejores consignaciones y sus lanchones pasaron a la empresa que le suministraba el carbón, la *Grand Canary Coaling*; sus aljibes flotantes, a *Blandy Brothers*; su concesión de muelle particular, a *La Carbonera Hespérides* (30). Estos datos nos permiten concluir que Cuyás no alcanzó una consolidación comercial porque no estuvo en condiciones de competir con unas empresas que contaban con la financiación de sus propios bancos y disponían de fuertes apoyos en Liverpool, Londres o Marsella. Su limitada capacidad financiera actuó como freno, y no pudo competir en la dinámica de los negocios portuarios de fin de siglo.

A menor escala, otros comerciantes locales también se orientaron hacia los negocios portuarios. Entre ellos cabe citar a Ignacio Cantero Molet, de origen murciano, aunque llegado a Las Palmas procedente de Andalucía, quien estableció un comercio de tejidos y consignó los *Vapores Correos del Marqués del Campo* desde 1887 (31); a Ildefonso Medina Santana, que logró las líneas de vapores de *Pinillo - Saenz y C^a* (32); y más tardíamente, a Juan Bautista González, quien estableció una casa de comercio en 1892 (también orientada a la venta de tejidos y ferretería) y fue consignatario de la *Compañía Austro-Americana* (33).

Los consignatarios de este período tuvieron una característica general: su incapacidad, y hasta su irrelevancia, frente a la fuerte presencia británica. Sus actividades se orientaron a consignar alguna pequeña línea y a continuar con sus comercios de Triana, dedicados tanto a la venta al menudeo como al por mayor; solicitaron pequeñas concesiones en el Puerto, que generalmente traspasaban antes de llegarlas a edificar; participaron en las importaciones y remitieron al extranjero los restos de la capitidisminuida cochinilla y los nuevos cultivos. Pero, en conjunto, su incidencia global fue floja, sus inversiones infrecuentes, y su campo de actuación portuario estuvo mediatizado por las grandes compañías.

1.2. *Los últimos navieros de la vela*

La construcción del Puerto coincidió con los últimos coletazos de este viejo sistema de transporte que había conocido una reanimación a lo largo del siglo XIX (34). Hacia 1880 Gran Canaria contaba con un total de 11 naves dedicadas

(30) Cfr. anuncios de *Grand Canary Coaling* en la prensa local como abastecedores de *La Veloce* y *Navegazione Generale* antes de 1891, y como consignatarios desde ese año. Sobre los lanchones, *Registro de buques*, lista 4ª, fols. 76-80, 172 y 280-281 (ACMLP). Y sobre los almacenes y el muelle particular, *Concesiones*, exp. cit.

(31) «Movimiento marítimo en el Puerto...» en *Revista Comercial*, 1887-1890.

(32) Cfr. Anuncios en *El Liberal*, 1891.

(33) *Anuario Comercial de Gran Canaria...*, 1910, p. 89.

(34) Reanimación iniciada con la habilitación de los puertos canarios y los decretos de libre comercio con América, tal y como han puesto de relieve los estudios de RUMEU DE ARMAS y de PERAZA DE AYALA. Las sucesivas corrientes inmigratorias de franceses, malteses e ingleses, y, por último, las franquicias alentaron una apertura al exterior que dinamizó el comercio marítimo y convirtió a Canarias en zona propicia para el establecimiento definitivo de marinos y comerciantes que recalaban a su paso para América.

al comercio de altura que sumaban 2.385 toneladas (35). De la consulta practicada en el *Registro de Buques* se desprende un aumento en el número y tonelaje de las embarcaciones inscritas a partir de 1875 y un estancamiento definitivo desde comienzos del siglo XX (36). Ceñiremos, pues, nuestro análisis de los navieros de la vela a los últimos 25 años del siglo pasado.

Los veleros matriculados en la isla eran, por lo general, propiedad de pequeños armadores, cuyas actividades se ceñían a las costas antillanas y que habían irrumpido en el comercio desde su condición de marinos y a través de fuertes vinculaciones de familia con el mundo del mar; era habitual que de piloto se accediera a patrón, y de aquí a armador, forjándose «sagas» que perduraron con el paso del tiempo (37).

Al margen de los pequeños armadores dedicados a la navegación de altura, en el período que nos ocupa destacó la presencia de un naviero que dispuso de una flota de veleros de cierta capacidad en el sector: el mallorquín Tomás Bosch y Sastre. Como iniciador de una casa de comercio vinculada estrechamente al Puerto, su estudio nos proporciona algunas claves para nuestro intento de descubrir la participación de comerciantes locales en el despegue portuario.

El comercio de los Bosch.

Como consecuencia de su participación en el comercio americano, el Levante español —Mallorca incluida— conoció un gran auge entre 1830 y 1850 (38). El desarrollo de la flota mercante mallorquina hizo surgir una amplia y esmerada escuela de marinos y comerciantes donde el joven Bosch adquirió los conocimientos precisos para su posterior éxito comercial en Canarias.

Más allá de una arribada circunstancial que luego se convirtió en definitiva, el establecimiento de Tomás Bosch y de otros mallorquines en Canarias se relacionó directamente con la crisis padecida por la marina mediterránea a partir de los años sesenta y setenta de la pasada centuria (39). En efecto, incapaces de

---

(35) En concreto, se señalan:
4 Fragatas: 1.366 toneladas
2 Bergantines: 355 toneladas
3 Berg-goletas: 420 toneladas
2 Goletas: 244 toneladas
Contestación del Círculo Mercantil..., cit., p. 25.

(36) *Registro de Buques*, Lista 1ª, Libro 1º, fols. 23-64 (ACMLP). Cfr. *Relación detallada de embarcaciones dedicadas a la navegación de altura con inscripción en Las Palmas*, en Apéndice Estadístico, VII.

(37) Una de ellas es la de los Reina, cuya personalidad más relevante en el sector fue Luis Reina Lorenzo, quien también participó en el comercio de cabotaje y en la industria pesquera.

(38) Cfr. VICENS VIVES, J.: *Historia económica de España*. Barcelona, 1979, pp. 623-624; y, para el caso concreto de Mallorca, el trabajo de POU MONTANER, J.: *La Marina en Baleares. Síntesis histórica*, Mallorca, 1977, pp. 39-55.

(39) Tomás Bosch no partió de Mallorca con la intención de establecerse en Canarias. Las dos versiones que hemos podido obtener, a base de testimonios orales familiares, señalan el propósito de Bosch de establecerse en Cádiz, la una, o en Marruecos, la otra. En cualquier caso, parece claro que un contratiempo es lo que motivó la arribada de la nave de Bosch en Las Palmas, y, desde entonces, se estableció en la isla de forma definitiva.

sostener su efímero apogeo ante la competencia del vapor, y sometidos a la servidumbre de un sector estructurado a base de pequeñas navieras escasamente rentables, algunos mallorquines emigraron en busca de mejores perspectivas. Para Bosch y otros pequeños armadores deseosos de no abandonar una actividad con la que se sentían plenamente identificados, Las Palmas brindaba la oportunidad de ser plaza comercial con escaso nivel de competencia y, por su enclave geográfico, con amplias posibilidades de expansión hacia el mercado americano (Cuba, Fernandina) y las ciudades atlánticas del Imperio Marroquí (Casablanca, Mazagán, La Güera).

Al igual que sucediera con los pioneros de la penetración británica en la isla, Bosch tampoco poseía grandes capitales cuando decidió, en 1863, establecerse definitivamente en Las Palmas. De origen más bien modesto, su matrimonio con una hija del propietario José Sintes Nadal le había permitido disponer de algunos capitales al asociarse con éste en compañía colectiva con el objetivo de «... especular en toda clase de negocios comerciales, incluso la imposición de capitales a riesgo marítimo, y el desempeño de comisiones para España, Ultramar y el Extranjero». (40) La sociedad, que resultó *non nata* al disolverse dos años después en Las Palmas, sirvió a Bosch para obtener en crédito los 120.000 reales de vellón aportados por su suegro al capital social de la empresa; con ellos, y 60.000 reales más de su propiedad, comenzó su singladura canaria vinculado activamente a los intereses del comercio local (41).

La actividad que ofreció a Tomás Bosch la posibilidad de dinamizar su negocio se centró en un comercio de distribución a reducida escala, realizado por veleros de pequeño porte y orientado a productos de fácil colocación en mercados reducidos que necesitaban del continuo abastecimiento por mar. Con base en Canarias, se trataba de proseguir las actividades mercantiles impulsadas por el Levante español con el continente americano, y cuyo éxito consistía en cargar al máximo bodegas y cubiertas para vender aquí y acullá al mejor precio posible a través de su representante inmediato, el patrón del buque. No formaba parte de la red del comercio especializado, ni exigía grandes inversiones de capital ni esmeradas previsiones; bastaba el conocimiento de las necesidades de cada plaza y amplios contactos con medianos comerciantes dispuestos a comprar toda clase de productos, desde los de primera necesidad (cereales, papas y legumbres) hasta los más diversos materiales de construcción (maderas, losas, baldosas, azulejos y barro).

La evolución del comercio de los Bosch tuvo un ininterrumpido crecimiento a juzgar por la evolución de su flota mercante. A Canarias llegó con un solo barco y en 1876 comenzó su participación —ya sea de forma exclusiva o asociado con comerciantes locales y mallorquines— en la propiedad de distintos vele-

(40) La sociedad se constituyó en Mallorca el 1 de junio de 1863 y no fijaba residencia alguna hasta presentar la escritura en la ciudad elegida. Transcrita en *Protocolo Notarial*, Manuel Sánchez, 1865, leg° 2235, fols. 631-637 (AHPLP).

(41) Ibidem.

Cuadro 7

Flota mercante de Tomás Bosch y Sastre

Tipo de Embarc.	Denominación	Dimensiones Eslora	Manga	Punt.	Tonalaje Total	Neto	Valor Ptas.	Año de Adquis.	Participación ppdad.	Observaciones
Goleta	S. José (a) Casualidad	21,98	6,03	3,04	100,00	95,00	5.200	1876	La mitad, en unión de la casa «Moll y Sintes»	Perdida en Lanzarote en 1886
Pailebot	S. Antonio (a) Posible	30,57	8,47	2,86	157,78	149,89	52.281	1877	La mitad, en unión de la sociedad «Gómez Hermanos»	Pasó a sus herederos
Goleta	Joven Antonio	29,95	8,45	4,70	249,78	237,29	12.500	1882	La 1/3 parte, junto a Rafael Moll y Guillermo Sintes. Desde 1895, las 2/3 partes por compra a Moll.	Pasó a sus herederos
Goleta	San Mariano	27.95	7,58	3,41	154,40	146,68	5.000	1888	Las 3/4 partes, en unión de Andrés Roca y Felany.	Naufragó en el Puerto de Casablanca.
Goleta	Sensat	27,78	7,88	3,74	176,99	168,14	10.000	1890	La totalidad del buque	Pasó a sus herederos
Goleta	Margarita Sintes	32,20	7,90	4,00	256,18	223,17	14.000	1893	La totalidad del buque	Desguazado en Lanzarote en 1902
Goleta	Juanita	24,20	6,60	3,35	104,30	99,09	9.500	1895	La mitad del buque, en unión de Angel Saavedra Marino y Jaime Palmés y Ferrer	Pasó a sus herederos

Fuente: *Registro de buques*, Lista 1ª, Libro 1º (ACMLP). Elaboración propia.

ros, adquiridos generalmente en ocasiones excepcionales y siempre de segunda mano, gracias a sus relaciones familiares y sus conexiones mercantiles con los diferentes puertos del Mediterráneo (42). De esta forma dispuso en 1895 de una flota de cinco veleros: el pailebot «San Antonio (a) Posible», y las goletas «Joven Antonio», «Sensat», «Margarita Sintes» y «Juanita».

Con ellos sus actividades se extendieron geográficamente a lo largo de todo el Levante español, la costa noroccidental de Africa, las Canarias orientales, las Antillas, y algunos puertos del litoral norteamericano. Como recoge el valioso testimonio de uno de sus descendientes, sus veleros estaban continuamente navegando entre el Mediterráneo y el Atlántico:

> «...podían estar bien en Palma de Mallorca, cargando los ladrillos de azotea, que tanta aplicación tuvieron aquí, tinajas y alfarería mallorquina; bien a Tarragona, adonde algún velero había ido para descargar barrilla, para la fabricación del jabón, procedente de Fuerteventura; bien a La Habana, donde habían descargado el cargamento de cebollas de Lanzarote que había costado de 2,50 a 5,00 pesetas el quintal, para regresar con aguardiente de los alambiques de Cardenas y demás productos de aquella rica isla de Cuba; bien a algún puerto en el Atlántico, de los Estados Unidos de América del Norte, adonde había ido para retornar con un cargamento de magnífica madera, con la que en aquella época se fabricaban las casas» (43).

Con las informaciones que suministran algunos periódicos locales sobre el movimiento de buques y mercancías en el Puerto de La Luz, hemos elaborado un mapa indicativo de este tipo de comercio que proporcionó a los Bosch las bases de su expansión durante el último tercio del siglo pasado (44).

Estos veleros realizaban hasta tres periplos anuales a La Habana y escalas, regresando a Canarias a través de los puertos del Mediterráneo con cargamentos destinados a la creciente demanda urbana y a los propietarios y comerciantes rurales que acudían a la Ciudad para su abastecimiento. A partir de 1880, se detecta un crecimiento de los medios dispuestos por Bosch para la distribución de sus mercancías en el mercado local, tras la apertura de unos almacenes en el barrio de los Arenales, y la adquisición de nuevas lanchas y carros para las faenas de carga y descarga en el Puerto (45).

---

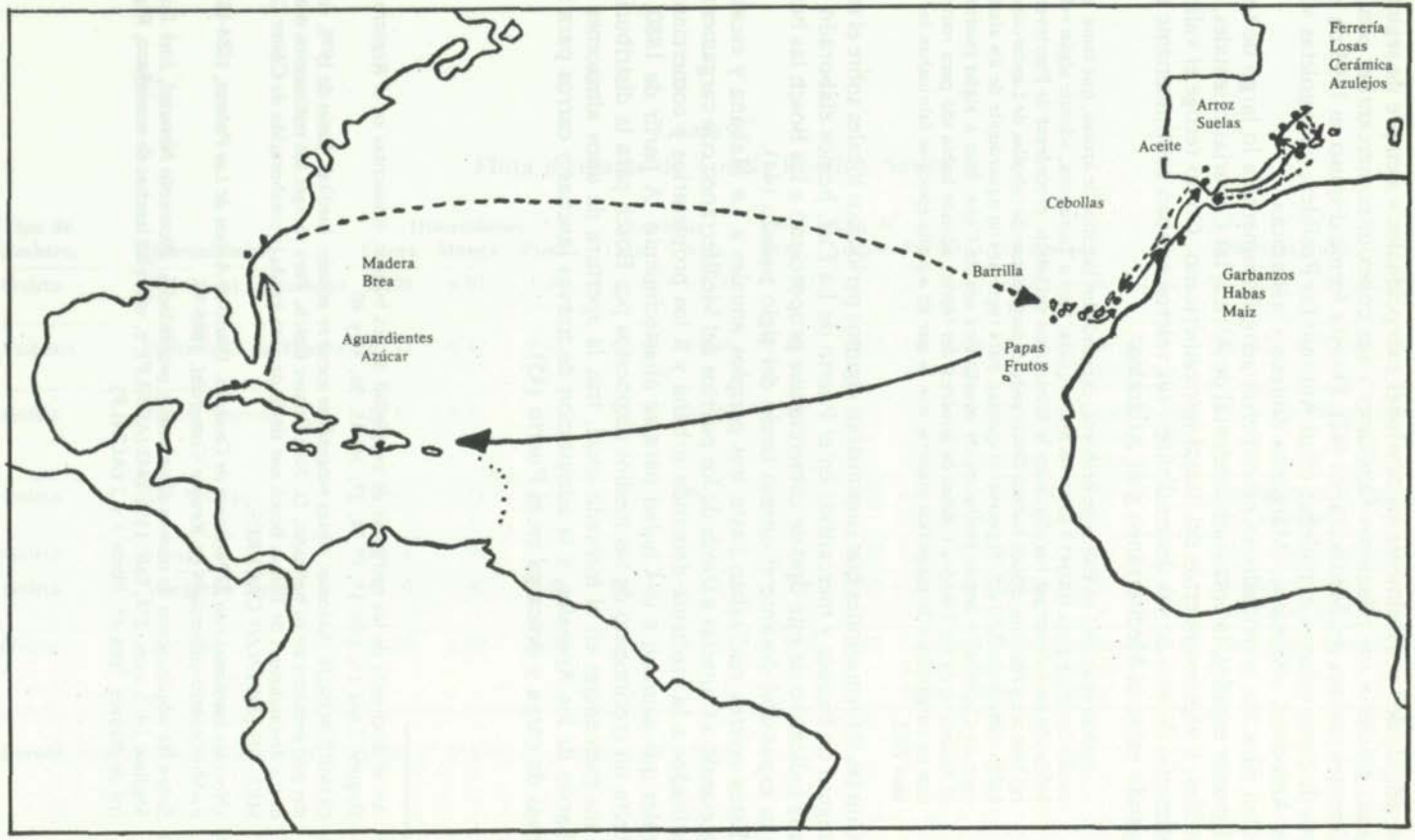
(42) Así se desprende de las escrituras de propiedad de sus buques, transcritas en el *Registro de Buques*, Lista 1ª, Lib. 1º, fº 24, 27, 34, 35, 36, 39 y 40.

(43) GOMEZ BOSCH, Antonio: *Notas biográficas sobre su abuelo*. Inéditas, junio de 1976, cedidas por gentileza de su hermano, D. José Gómez Bosch. Para recoger los testimonios orales de los descendientes de Tomás Bosch nos sirvió de gran ayuda la colaboración de Cástor GOMEZ DE LORENZO CACERES.

(44) «Noticias marítimas» en *El Noticiero de Canarias. Diario de Avisos de Las Palmas*, 1884-1885, y «Movimiento comercial» en *Revista Comercial*, 1886-90.

(45) Sobre las adquisiciones de nuevos almacenes y propiedades, *Protocolo Notarial*, José Jaime Medina, 1913, núm. 278, fols. 1356-1442 (ACNLP); y, sobre las lanchas de suministro, *Registro de Buques*, lista 4ª, libros 1 y 2 (ACMLP).

Mapa I: ***El comercio de los Bosch***



El crecimiento de las actividades en Las Palmas impulsó a los Bosch a establecer sucursales del negocio en Arrecife y Casablanca. El centro arrecifeño respondía a los buenos beneficios que obtenían con la comercialización de las cebollas conejeras y que les llevó a la adquisición de casa y almacenes en 1885 y 1903 (46). Casablanca, por su parte, no era un mercado desconocido para los mallorquines, donde, al igual que en Mazagán tenían establecidos varios negocios desde mediados de siglo; la conveniencia de contar allí con facilidades para la compra de maíz, habas y garbanzos, que después colocaban hábilmente en las Antillas, les hizo fundar una sucursal a partir de 1885 (47).

Tanto en la casa central de Las Palmas, como en las sucursales de Arrecife y Casablanca, los Bosch contaron con una estructura comercial interna de tipo patriarcal, basada fundamentalmente en las relaciones de parentesco, y donde la dirección global del negocio descansó en manos del jefe de la familia hasta su muerte en 1896. Desde esa fecha hasta 1911, años durante los cuales el comercio respondió a la razón social de *Viuda de Tomás Bosch y Sastre*, las responsabilidades comerciales se repartieron entre los diversos miembros de la familia. Así, Juan Bosch y Sintes dirigía el comercio en Las Palmas y representaba, en calidad de consejero, las acciones que la familia poseía en la sucursal del Banco de España; Cástor Gómez Navarro se encargaba de las relaciones comerciales y de venta; y Tomás Sintes y Llabrés de llevar la contabilidad de la entidad. Las sucursales de Arrecife y Casablanca estaban a cargo de Juan García y Andrés Roca, respectivamente (48).

En general, la estructura comercial de los Bosch era la propia de un capitalismo «doméstico», cuyo personal asalariado o contratado se reducía a los patrones y tripulantes de los barcos y a algún peón de almacén, los suficientes para asegurar un negocio que pronto resultaría caduco ante la competencia del vapor y la extensión de las grandes líneas transoceánicas en el comercio marítimo.

Cuando Bosch llegó a Canarias, y hasta fin de siglo, la rentabilidad del negocio de la navegación a vela radicaba en el mercado americano y en sus conexiones levantinas, alcanzando su máximo esplendor entre 1885 y 1898. Además, si bien entre 1874 y 1877 Tomás Bosch participó como accionista en la *Unión Agrícola Comercial de Gran Canaria*, constituida por varios propietarios y comerciantes al objeto de remitir cochinilla a Londres y Marsella (49), la circunstancia de no centrar sus actividades en torno a este producto le favoreció considerablemente al sobrevenir la depreciación de la grana en los mercados internacionales. Así, cuando se hizo realidad la dotación de la infraestructura portuaria, facilitando las operaciones marítimas y el abastecimiento de la Ciudad, los Bosch se encontraban en condiciones inmejorables para lograr una cierta expansión comercial.

---

(46) Cfr. *Protocolo notarial*, cit. en la nota precedente.

(47) Debo estos datos a las indagaciones realizadas por otro pariente de los Bosch, D. Juan ESTEVA AROZENA.

(48) GOMEZ BOSCH, A.: *Notas biográficas...*, cit.

(49) *Protocolos Notariales*, V. Martínez, 1874, leg° 3347, fols. 665-682; y 1878, leg° 3364, fols. 574-575 (AHPLP).

Sin embargo, a partir de 1898 la pérdida de Cuba y Puerto Rico tenía que afectar necesariamente a un comercio orientado en gran medida hacia el mercado americano. Además, con el eclipse definitivo de la vela, la consignación de las líneas de vapores entre la Península, Canarias, Africa y América se reveló como el único medio de asegurar él mantenimiento de los mercados tradicionales. Entonces los Bosch se reconvirtieron, pasando de navieros a consignatarios, y, aunque mantuvieron algunas goletas en funcionamiento, sus periplos americanos se hicieron cada vez más esporádicos. Hasta entonces, el comercio de distribución había proporcionado a los Bosch algunos bienes y suficiente capital para adaptar y diversificar sus actividades. Una nueva etapa, por lo tanto, se abrió también para los Bosch tras la caída definitiva de la nagevación a vela hacia finales del siglo XIX.

1.3. *Los comerciantes del cabotaje interinsular*

De forma paulatina, y a medida que avanzó la construcción de los muelles, La Luz desempeñó también la función de puerto de transbordo, a reducida escala, de productos y mercancías en el contexto interinsular. Así, buena parte de su tráfico procedía de las diferentes comarcas agrícolas de la isla, o de las otras islas del Archipiélago, en un constante flujo de intercambios, canalizado a través de unos puertos que en la mayor parte de los casos no pasaban de ser pequeños muelles o malecones construidos con modestos recursos y escasamente dotados de servicios.

La lejanía del Archipiélago con respecto a la Península y su condición de puerto franco impiden hacer una evaluación exacta del volumen del cabotaje interinsular con parámetros semejantes a los utilizados en el análisis del comercio de cabotaje nacional. Para su estudio no resulta valido, pues, acudir a fuentes como la *Estadística del Comercio de Cabotaje*, cuyo valor en el contexto nacional se refiere al análisis del intercambio «...que se hace directamente por mar entre puertos de la Península y de las Islas Baleares» (50). Por otra parte, si ya se hace difícil hallar series estadísticas completas para el tráfico general del Puerto de La Luz antes de 1934, en el tráfico de cabotaje esta labor resulta casi imposible (51). La prensa, que en ocasiones se convierte en una fuente de primera mano valiosísima para el estudio del movimiento marítimo, tampoco refleja en detalle los datos del cabotaje interinsular, excepción hecha de la valiosa, pero efímera, *Revista Comercial*, que nos va a permitir una ligera aproximación a la importancia que este renglón ocupó en el contexto portuario de fines de siglo (52).

---

(50) Cfr. la monografía de FRAX ROSALES, E.: *Puertos y comercio de cabotaje en España*, 1857-1934, Madrid, 1981, p. 10.

(51) El destacado papel de La Luz como escala internacional contribuyó a infravalorar el tráfico procedente del resto de los puertos canarios en la publicística y análisis de la época. Así, e.g., el propio SALAS FABRELLAS DE IBARROLA expone que «Con deliberado propósito se han excluido también los buques que hacen el comercio de cabotaje y los correos interinsulares, para que la cuantía de las cifras en buques, tonelaje y cargamento, no obscurezca la colosal importancia del comercio exterior», op. cit., p. 290.

(52) Hemos desechado los resúmenes del movimiento marítimo que estima la Colección *Anuario Estadístico de la Pesca y de la Marina Mercante*, por su dudosa fiabilidad, al menos en los datos referidos al Puerto de Las Palmas, en donde confunde procedencias, aplica criterios variables y aporta cifras increíbles.

Con ella podemos conocer, por ejemplo, la participación del cabotaje en el tráfico general en 1889, un momento en el que la hegemonía del Puerto de La Luz entre los de Canarias estaba ya plenamente confirmada. En ese año, el 42% del total de los buques entrados eran veleros; de ellos, 64 procedían de travesía (el 7,5%), 117 de la pesca de salpreso (el 13,7%), mientras que el mayor número, 674 (el 78,8%), eran veleros procedentes del cabotaje interinsular (53).

Pero la navegación a vela, y con ella el cabotaje, va perdiendo importancia en valores absolutos a medida que se acentúa el papel del Puerto como escala transoceánica. Además, es lógico suponer que hubo una mayor incidencia de los vapores-correos interinsulares en el tráfico de cabotaje cuando se ampliaron sus líneas y servicios entre los diferentes puertos canarios (54). Es obligado hacer constar, también, el mayor peso específico que adquirió la vela cuando se produjo alguna crisis de signo internacional, como ocurrió en 1898 y como volvió a ocurrir durante la Gran Guerra, al pasar de un 25,3% en 1912 a un 40% en 1915, lo que induce a pensar en el carácter sustitutivo de la vela frente a las fluctuaciones internacionales de la navegación a vapor.

Pero en el análisis del comercio de cabotaje nos interesa, no tanto determinar su volumen, como contestar a algunas cuestiones puntuales que sirvan a los objetivos fijados en nuestro trabajo. Intentamos, en definitiva, valorar qué tipo de comercio fue el de cabotaje, cómo se realizó y, sobre todo, *quiénes* lo efectuaron, conscientes de que no deja de ser un intento arriesgado a tenor de las fuentes disponibles.

El comercio de cabotaje respondió tanto a la necesidad de procurar el abastecimiento de frutos y productos del interior para el abastecimiento de la Ciudad y del Puerto, como a la exigencia de distribuir los productos de importación entre los diferentes centros de consumo interno. En este sentido, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas actuaron como centros de importación-exportación-redistribución de mercancías en un mercado interinsular bicéfalo, estructurado a partir de los dos puertos mayores del Archipiélago.

En cuanto a productos y mercancías sujetos a intercambio, el cabotaje tenía unas características específicas para cada puerto o grupo de puertos. Hemos de distinguir, pues, diversas zonas con las que el Puerto de Las Palmas efectuó este comercio en función de su procedencia.

---

(53) *Revista Comercial*, núms. 60-84, 16 enero 1889 a 16 enero 1890.

(54) A partir, sobre todo, de la renovación de su flota con los nuevos «correíllos» adquiridos en 1913. En ese año, la *Compañía de Correos Vapores Interinsulares Canarios* inscribió los siguientes buques: «Gomera-Hierro» (482, 83 toneladas de registro bruto), «Viera y Clavijo» (880, 23), «León y Castillo» (899, 60), «Fuerteventura» (483, 82), «Lanzarote» (488, 81) y «La Palma» (893, 52). *Registro de Buques*, lista 2ª, libro 1º, fols. 58-63 (ACMLP).

a) *Cabotaje con los puertos del interior de Gran Canaria.*

Aunque en el último cuarto de siglo XIX se pusieron las bases para la articulación del mercado insular con la construcción de las carreteras del Norte, Centro y Sur de la isla (55), las dificultades para canalizar la producción a través del transporte terrestre (inexistencia de ferrocarriles por los impedimentos orográficos y escaso desarrollo de la red de carreteras en comparación a la media nacional) ayudaron a mantener la importancia de núcleos portuarios como Sardina, Las Nieves, Gando, Arinaga y Mogán.

A los puertos de la comarca agrícola del norte de la isla acudían los veleros en lastre para cargar los productos destinados a la exportación —plátanos y papas— y al consumo urbano —maderas, leña, frutos y hortalizas. Mogán, por su parte, dada su lejanía y la ausencia de comunicaciones terrestres con la Ciudad, dependía del mar para su abastecimiento interno, y con Arinaga se realizaba un comercio especializado de materiales de construcción destinados al crecimiento urbano de Las Palmas.

b) *Cabotaje con los puertos de Tenerife.*

A través de los puertos tinerfeños se canalizó no sólo el comercio de la isla vecina con La Luz, sino también el de las demás islas occidentales del Archipiélago. Podemos distinguir tres núcleos de procedencia: Santa Cruz de Tenerife, los puertos de la zona norte de Tenerife (fundamentalmente La Orotava) y los del Sur (Arico y Granadilla).

El alto volumen de intercambios con Santa Cruz de Tenerife se explica en función de la complementariedad que tuvieron los dos puertos mayores en la canalización de la producción y el consumo en los distintos mercados insulares (56). Los productos enviados o recibidos del Puerto de Santa Cruz eran de todas clases, destacando el azúcar, los aguardientes y el pescado salpreso con destino a Tenerife, y el carbón vegetal, los frutos y las maderas con destino a La Luz.

c) *Cabotaje con Lanzarote y Fuerteventura.*

Arrecife y Puerto de Cabras (57), por su parte, necesitaban de la continua comunicación marítima con La Luz, tanto para el abastecimiento de sus poblaciones, como para dar salida a su producción interna. El cabotaje con destino a estas islas comprendía todo tipo de productos alimenticios, desde las papas, azúcar y frutos, hasta los de importación, tales como licores, tejidos, minerales, ma-

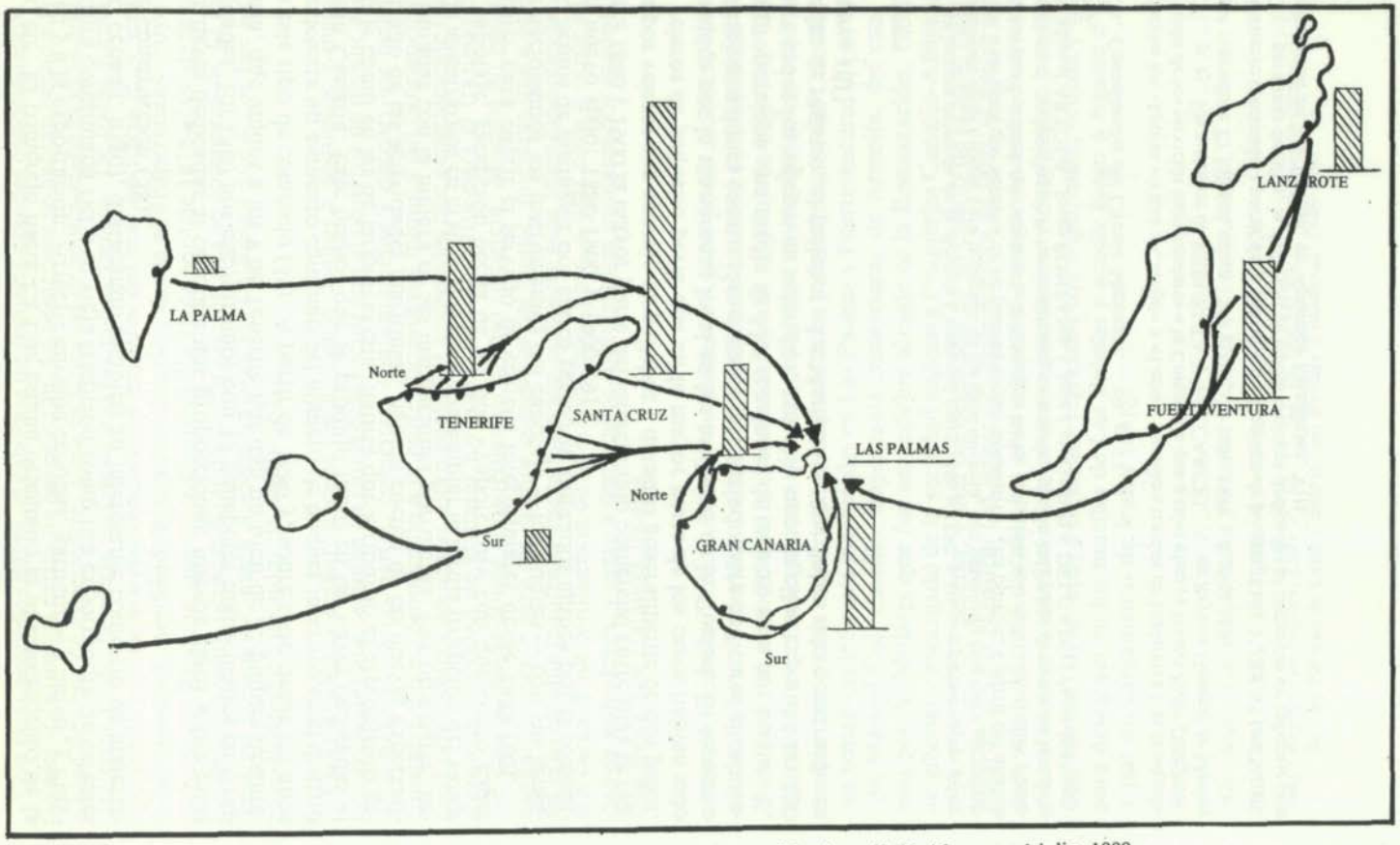
---

(55) La labor del ingeniero León y Castillo al frente de las Obras Públicas en las islas orientales merece una atención especial. Mientras tanto, cfr. «El ingeniero Sr. León y Castillo» en *El Liberal*, núm. 861, 1 abril 1891. También se dan algunas pistas en QUINTANA NAVARRO, F.: «Inventario del Fondo Documental Juan León y Castillo», en *V Coloquio de Historia Canario-Americana / Coloquio Internacional de Historia Marítima*, Las Palmas (octubre de 1982), en prensa (hoy copia en AHPLP).

(56) En este sentido, es necesario abordar el estudio de la paulatina articulación de los mercados de Gran Canaria y Tenerife a medida que se van «rompiendo» las unidades comarcales.

(57) Para el crecimiento de estas capitales insulares y de sus respectivas burguesías mercantiles, cfr. MILLARES CANTERO, A.: «Notas para un estudio sobre la burguesía majorera en el tránsito del XIX al XX», IV Coloquio de Historia Social de Canarias, en *Anuario del Centro Asociado de la UNED de Las Palmas*, núm. 5, 1979, pp. 77-139; y «Arrecife, el puerto de la barrilla» en *Boletín Millares Carló*, Vol. III, núm. 5, junio 1982, pp. 67-159.

Mapa II: El cabotaje interinsular por el Puerto de Las Palmas, con indicación del tráfico marítimo procedente de los restantes puertos del Archipiélago durante el primer semestre de 1889



Fuente: Elaborado a partir de los datos de *Revista Comercial*, núms. 60-71, 16 enero a 1 julio, 1889.

deras, etc. El comercio hacia La Luz estaba orientado ai abastecimiento de la Ciudad y a la exportación: Arrecife enviaba cebollas, garbanzos y habas, y Fuerteventura continuaba fiel a su vieja tradición como isla exportadora de cereales (maíz, cebada, trigo), destacando también un interesante comercio de materiales de construcción (58).

Las naves dedicadas al cabotaje nos proporcionan nuevos datos sobre estas actividades. En 1880 nos encontramos con 13 pailebotes matriculados en Gran Canaria, que unidos a los 9 de Tenerife nos dan un total de 22 buques destinados a este tipo de comercio (59). A partir de 1880 y, sobre todo desde los años 90, se detecta un aumento continuo del número de buques inscritos en el distrito de Gran Canaria. Este hecho, que se produjo tanto en las naves dedicadas al cabotaje como en las de larga travesía, habría que atribuirlo al crecimiento generalizado de las actividades marítimas, habida cuenta de las nuevas expectativas alentadas con la mejora de las instalaciones portuarias. Por otra parte, hemos de adentrarnos en el siglo XX para contemplar la tardía irrupción del vapor en el cabotaje, excepción hecha de los dos «vaporcitos» con que contó *Elder Dempster* para cubrir el servicio de correos interinsulares desde 1888 (60).

Si relacionamos los instrumentos del cabotaje —los buques— con sus armadores, hemos de distinguir dos claros períodos, limitados ambos por el comienzo del nuevo siglo: 1880-1900 y 1900-1913.

Entre 1880 y 1900 la mayor parte del intercambio comercial entre islas se realizaba por veleros con aparejo de pailebot y dotados generalmente de dos palos. Eran veleros de pequeño porte que en la mayor parte de los casos habían sido construidos por la maestranza local en los astilleros de la Ciudad. El recuento de las embarcaciones construidas durante este período para dedicarse al cabotaje nos proporciona una media de 63,5 toneladas de registro neto por buque. Y, de entre todos los veleros en actividad, tan sólo uno de ellos superaba las 100 toneladas de registro, el pailebot «La Mariposa», que había sido construido en Inglaterra (61).

---

(58) Una lectura detenida de la *Revista Comrecial* entre 1886 y 1890, y las complementarias informaciones de *El Liberal* para la década de los años noventa, han permitido esta mera aproximación a un tema que necesita de un planteamiento exhaustivo. ¿Es posible, a partir del análisis de los puertos menores, estudiar la articulación de los diferentes mercados comarcales e insulares en el Archipiélago? A nivel nacional, esta preocupación ha estado presente en las obras de Miguel ARTOLA, Josep FONTANA y José Luis GARCIA DELGADO (Véase Bibliografía).

(59) Cfr. *Contestación del Círculo Mercantil...*, cit. p. 11.

(60) Fueron los vapores «Viera y Clavijo» y «León y Castillo», traídos de Inglaterra tras la adjudicación de los servicios interinsulares a la Compañía que a tales efectos formó *Elder Dempster*. Cfr., p. ej., los artículos de REBUELTA Y VALCARCEL, A. en *Revista General de Marina* que reproduce *El Liberal*, núms. 593 y 867, 16 julio 1889 y 8 abril 1891.

(61) Recuento efectuado a partir de la consulta del *Registro de buques*, Lista 2ª, lib. 1º (ACMLP). Cfr., para más detalles, la *Relación de embarcaciones dedicadas al comercio de cabotaje con inscripción en Las Palmas*, en Apéndice Estadístico, VIII.

Con estas pequeñas naves, el cabotaje no requería grandes conocimientos náuticos ni sofisticadas cartas de navegación. Los patrones se habían hecho a la mar a base de años de experiencia, y esa práctica les proporcionaba la intuición precisa para eludir la «baja de Gando» o los malos vientos. De todas formas, su fragilidad y su escasa resistencia a los embates del mar les hacía muy sensibles a los siniestros, perdiéndose muchos de ellos, desde el «Esperanza», cuyo propietario era Ripoche, que «...zozobró el día 21 de abril de 1875 al O. de la punta del Descojonado, pereciendo toda su tripulación que se componía de 12 individuos y 1 pasajero», hasta el «San Antonio (a) La Rosa» que «...se fue a pique en Gáldar el 1° de julio de 1908» (62).

Estas modestas embarcaciones tenían como dueños a pequeños y medianos comerciantes que se unían en calidad de socios con el objetivo de dividir el coste de la nave en varias partes, comerciar conjuntamente y obtener los beneficios consiguientes en proporción a la parte alícuota del buque y del cargamento que cada uno hubiera aportado. Eran pequeñas sociedades que generalmente respondían a la necesidad de abaratar los costes de transporte para el traslado de las mercancías hacia donde ellos tenían su propio comercio. Muchos no poseían el capital suficiente para ser dueños completos del buque, mientras que a otros no les era rentable mantener una tripulación completa para tener las bodegas a media carga. Una confluencia de intereses llevó, pues, a unir unos y otros en calidad de armadores, y junto a destacados comerciantes insulares nos encontramos con modestos tratantes locales.

Con frecuencia, un comerciante de Gáldar o Agaete podía asociarse con otros de Las Palmas, Tenerife o Lanzarote, y realizar el trasvase de mercancías de una isla a otra, de acuerdo con la orientación de sus respectivos negocios. Tal es el caso del comerciante galdense Francisco Ramos Guerra, quien en 1880 se asocia, por una parte, con Cristóbal Cabrera Brito y José Franchy del Castillo, quienes tenían sus intereses mercantiles en Las Palmas y Fuerteventura; y, por la otra, con Manuel Coll Carrillo, importante comerciante de Arrecife, del cual sabemos por A. Millares que fue un «célebre alcalde de la Restauración, fabricante de jabones y encargado de la sociedad anónima Pesquerías Canario-Africanas...» (63). Por 27.133 pesetas, y una participación de un cuarto de la nave cada uno, botaron al agua el pailebot «Gaspar» el 20 de octubre de 1880; al buque le podemos seguir la pista durante los años siguientes navegando hacia Fuerteventura y Lanzarote a donde llevaban tabaco, aguardiente, vinos, papas, batatas, tejidos, harina, arroz, etc., y de donde regresaba con trigo, maíz, cebada y cebollas para descargar en los muelles de Las Palmas y acudir luego a Agaete o Gáldar a por un cargamento de frutos (64).

---

(62) *Registro de buques*, Lista 2ª, libro 1°, fols. 18 y 33 bis (ACMLP).

(63) MILLARES CANTERO, A.: «Arrecife...», art. cit. p. 120.

(64) *Registro de buques*, Lista 2ª, lib. 1°, fol. 30. (ACMLP); y «Movimiento comercial del Puerto de Las Palmas de Gran Canaria» en *Revista Comercial*, 1886-1890.

Todavía nos podemos encontrar buques dedicados al cabotaje cuya propiedad estaba aun más repartida entre varios armadores, como es el caso del «San Antonio (a) La Rosa», un pailebot que fue construido por encargo de varios comerciantes de Las Palmas y Agaete que se asociaron para participar de los beneficios del transporte de frutos desde la comarca agrícola del noroeste de la isla al Puerto de La Luz (65). Algunos de estos buques participaban, al mismo tiempo, en el comercio marítimo con la Península, como el «Bella Lucía», que acudía a Cádiz y Sevilla en busca de aceite, aceitunas y toda clase de productos elaborados con destino a los puertos de Las Palmas y Santa Cruz (66). Algunos armadores pesqueros disponían también de buques dedicados al cabotaje, como los Romero Henríquez, quienes enviaban pescado salpreso a La Orotava a cambio de madera, carbón vegetal y frutos (67). Incluso la casa de comercio más importante de Teror hacia finales de siglo, *Francisco Bethencourt López e Hijos* poseía buques dedicados al cabotaje en el momento de su mayor esplendor (68). En fin, una larga nómina de protagonistas que intervinieron en la distribución de productos y mercancías en el mercado interinsular.

En la dinámica del cabotaje hay que resaltar su característica más interesante: la articulación mercantil que impulsó entre diversas zonas del Archipiélago. El centro de intercambios de La Luz no sólo recibía productos y mercancías que luego consumía, distribuía o exportaba. A través del cabotaje, comerciantes y círculos mercantiles de zonas distantes desarrollaron un complejo entramado de intereses con relaciones de influencia y de poder. Los más destacados comerciantes de Las Palmas entraron así en contacto con los más destacados comerciantes del interior de la isla y con las respectivas burguesías insulares de Puerto de Cabras y de Arrecife, de La Orotava y de Santa Cruz de Tenerife.

No podemos decir que los armadores del cabotaje interinsular detentaran grandes capitales, ni que impusieran sus propios criterios en la dinámica de crecimiento económico isleña; tan sólo participaron con sus pequeños veleros en el transporte y comercialización de productos y mercancías entre los diversos puertos de las islas. Y, si bien en un primer momento esa modesta participación en los negocios portuarios les proporcionaba ciertos beneficios económicos y, sobre todo, influencia social, pronto sus posibilidades de actuación quedarían considerablemente reducidas tras la ampliación de los servicios de los vapores-correos interinsulares a comienzos de siglo.

---

(65) El «San Antonio (a) La Rosa» pertenecía a Matías Reina Lorenzo, Gregorio Trujillo Ramos y Eusebio Barroso Saavedra, todos ellos vecinos de Las Palmas, y Manuel Alamo Vizcaíno y Domingo Pérez Alamo, comerciantes de Agaete; *Registro de buques*, Lista 2ª, Libro 1º, fol. 33 bis (ACMLP). Matías Reina Lorenzo era miembro de una saga canaria de armadores, carpinteros de ribera, prácticos y marinos que participaron en diversas actividades portuarias; en 1898, los Reina adquirieron otro buque, el «Nuevo Adán», que tanto cargaba leña y madera de Santa Cruz de Tenerife como frutos de Agaete; Ibd., fol. 35.

(66) «Noticias marítimas», *El Liberal*, 1891-1893; y *Diario de Las Palmas*, 1898-1900.

(67) *Registro de buques*, Lista 2ª, Libro 1º, fol. 39, y *Revista Comercial*, 1886-1890.

(68) Ibd., fol. 33; e Ibd.

1.4. *Los armadores del banco pesquero africano*

De las actividades localizadas en el Puerto, la pesca es la más conocida de todas; una serie de estudios se han ocupado de ella desde distintos aspectos (69). Por ello no es nuestro objetivo analizar en detalle el subsector pesquero y su papel en la economía canaria. Tratamos tan sólo de descubrir su inserción en el entramado de los negocios portuarios y, de modo especial, quiénes y de qué forma se vinculan a ella; de ahí que centremos nuestra atención en los armadores pesqueros.

Un primer repaso a los 18 buques que faenaban en el banco pesquero sahariano en 1880 nos sitúa ante una serie de familias —los Romero, los García o los Reina— con destacada presencia en el subsector, controlando pequeñas flotas dedicadas a la tradicional captura del salpreso. Nos detendremos brevemente en ellas (70).

Los hermanos García Sarmiento fueron los últimos armadores de una familia que por su vieja tradición marinera había llegado a tener su importancia en la industria pesquera. Esa condición la heredaron en 1872 a la muerte de su padre, Manuel E. García García, «marino, comerciante, miembro de la *Cofradía de Mareantes de San Telmo* y masón» (71). Según se desprende de la partición de bienes realizada a su fallecimiento, los beneficios obtenidos por Manuel García en la pesca se canalizaron de forma casi exclusiva a la adquisición de propiedades urbanas, vinculadas sin duda a su condición de socio de la *Sociedad Constructora de Edificios Urbanos de Las Palmas*. A su muerte poseía unas 15 casas repartidas por toda la Ciudad, e incluso fuera de ella: 8 en el viejo núcleo capitalino, 2 en los Arenales, 2 en el deshabitado Puerto de La Luz, 2 en Tenerife y 1 en Santa Brígida. Además, a partir de 1869 se hizo con una serie de lonjas —hasta un total de cinco— dedicadas a la venta directa del producto de su flota pesquera (72).

---

(69) La serie de informes, memorias y publicística, y el papel que tradicionalmente se le ha asignado a la pesca en el conjunto de las actividades económicas han motivado la abundancia de estudios sobre el tema. A destacar las recientes aportaciones de unas jornadas sobre el tema, recogidas en *La Pesca en Canarias* (ed. del Banco de Bilbao, Inst. de Desarrollo Regional, Junta de Canarias y Univ. de La Laguna), Santa Cruz de Tenerife, 1982; en este volumen, MACIAS HERNANDEZ, A. ha llegado a interesantes conclusiones en «El sector pesquero en la economía canaria del pasado inmediato (1800-1970)», pp. 13-40.

(70) *Contestación por el Círculo Mercantil*, cit., p. 23.

(71) Entresacamos estas notas del Archivo Genealógico de Miguel RODRIGUEZ Y DIAZ DE QUINTANA. Sobre los mareantes, cfr. BONNET, F.S.: «La Cofradía de Mareantes de San Telmo», en *Revista de El Museo Canario*, núms. 21-22 (1947) pp. 97-113.

(72) El cuerpo general de los bienes de la testamentaría García Sarmiento fue valorado en 261.838,85 pesetas, distribuidas del siguiente modo:

—Créditos personales a los tripulantes de su flota pesquera: 6.816,49.
—Acciones en la *Sociedad Constructora de Edificios Urbanos*: 1.490,00.
—Buques: 75.757,50.
—Fincas urbanas: 149.620,35.
—Fincas rústicas: 27.404,51.

Protocolo Notarial, Vicente Martínez, 1875, leg° 3353, fols. 2508-2513 (AHPLP).

Con los apoyos proporcionados por la herencia, los dos hermanos —Rafael y Cirilo García Sarmiento— continuaron como destacados armadores a partir de 1875 (73). La capacidad de su pequeña flota pesquera y de sus lanchas, botes, enseres y pertrechos denota un progresivo aumento a partir de los dos buques —el «Telémaco» y el «Elvira»— que habían heredado de su padre. Cada uno de estos buques descargaba en 1888 unos 2.300 kgs. de pescado salpreso en los muelles de la Ciudad, aunque después proseguían viaje con destino a los otros dos puertos canarios que tenían buen mercado: Santa Cruz de Tenerife y el Puerto de La Orotava (74).

La necesidad de disponer de abundante sal para el tratamiento del pescado capturado llevó a los hermanos García Sarmiento a la construcción de unas salinas en el sur de la isla (75), y sus vinculaciones familiares con José León Alemán le permitieron contar con tres aljibes flotantes para el servicio de aguada en el Puerto de La Luz, negocio que abandonaron definitivamente en 1895 al tiempo que se produjo su eclipse como armadores pesqueros.

Los Reina, por su parte, hay que considerarlos como una familia o grupo de familias de fuertes vinculaciones y ramificaciones en distintas actividades marítimas. Tanto en el antiguo muelle de San Telmo como en el moderno recinto portuario, sus actividades se extendieron al viejo comercio con América, al cabotaje, a la construcción y reparación navales, a la industria pesquera, a diversos servicios portuarios, e incluso alguno de sus miembros destacó como jefe de la Marina española. Desde la *Cofradía de Mareantes de San Telmo* hasta la *Cámara de Comercio* de Las Palmas pasando por la *Corporación de Prácticos* o la *Junta de Obras del Puerto*, los Reina se conformaron como un pequeño «lobby» en el mundo portuario, consecuencia de su vieja tradición como marinos y comerciantes. Los tres pilotos Reina Lorenzo adquirieron buques pesqueros en el último cuarto de siglo; de ellos sería Matías, el más joven, el que desde 1891 participó con más fuerza en la pesca, vinculado estrechamente a los García Sarmiento (76).

Al igual que los García o los Reina, los Romero adquirieron su condición de armadores por vía hereditaria, y en los años 80, bajo la razón de *Viuda de Romero e Hijos*, llegaron a controlar una flota de cuatro pesqueros.

El común denominador de todas estas familias fue su reproducción en el sector de padres a hijos y el desarrollo de unas relaciones de solidaridad e intereses comunes que les llevó a estar presentes en las decisiones que afectaron al subsector pesquero a través de las cofradías y otros círculos comerciales isleños.

---

(73) Otros miembros de la familia también se vincularon a estas actividades; sobre todo, los consortes Eleuteria García Sarmiento y José León Alemán.

(74) Cfr. La sección de «Movimiento comercial por el puerto de Las Palmas» en *Revista Comercial*, 1888, núms. 60-84.

(75) *Protocolo Notarial*, Vicente Martínez, 1879, leg° 3369, fols. 2233-42 (AHPLP).

(76) *Protocolos Notariales*; Vicente Martínez, 1875, leg° 3353, fols. 1907-51. Agustín Millares, 1875, leg° 3421 fols. 1976-2011, y 1878, leg° 3432, fols. 1248-49 (AHPLP).

Cuadro 8
Tres flotas pesqueras a finales del siglo XIX

A) Flota pesquera de Vda. de Romero e Hijos en 1885

Embarcación	Año constr.	Tonelaje Total	Tonelaje Neto	Valor (Ptas.)
Berg. San Agustín	1838	37.55	35.67	—
Pail. Juanita	1867	39.93	37.93	—
Pail. Soledad	1880	35.88	34.09	12.500

B) Flota pesquera de los Hnos. García Sarmiento en 1890

Embarcación	Año constr.	Tonelaje Total	Tonelaje Neto	Valor (Ptas.)
Berg. Telémaco	1846	44.02	41.82	11.962
Pail. Elvira	1853	39.49	37.52	19.285
Pail. Aventura	1861	26.23	25.87	4.000
Pail. San Francisco	1865	36.99	35.14	4.017
Pail. Pájaro	1874	43.43	41.26	30.000

C) Flota pesquera de Matías Reina Lorenzo en 1905

Embarcación	Año constr.	Tonelaje Total	Tonelaje Neto	Valor (Ptas.)
Pail. Libertad	1869	48.65	46.22	8.250
Pail. Canario	1895	41.41	39.34	13.000
Bal. Africano (1/3)	1904	39.88	31.47	25.376

Fuente: *Registro de buques*. Lista 3ª, Lib. 1, 2 y 3. (ACMLP). Elaboración propia.

Al margen de unas pocas familias que disponían de una mínima capacidad de actuación a través de pequeñas flotas, la actividad del subsector pesquero estaba dispersa en manos de un gran número de propietarios que armaban unos buques de reducido porte y con escasos recursos financieros. Y la atomización fue sinónimo claro de descapitalización.

Como lo venía siendo desde mucho tiempo atrás, la explotación del banco pesquero respondió más a la necesidad de procurarse un medio de vida que a la posibilidad de participar en un negocio lucrativo. Impelidos a mantener una actividad a la que habían llegado por tradición, la mayor parte de estos pequeños propietarios necesitaron unirse para adquirir embarcaciones y enviarlas a faenar a la costa africana. En la mayor parte de los casos, dos, tres, cuatro y hasta más individuos se repartían la propiedad del buque en varias partes y cada uno participaba en las modestas inversiones que significaban pertrechos y provisiones de aparejo, medios de conservación y salazón, y víveres para la tripulación.

Cuadro 9

Buques dedicados a la pesca, con inscripción entre 1885 y 1900

Embarcación	Tonelaje Total	Tonelaje Neto	Inscripción Año	Inscripción Nº Arm.	Variaciones en la propiedad buque
Gal. Primero de Las Palmas	—	12.18	1886	1	1887: 1; 1890: 1.
Pail. Anita	35.68	33.90	1888	4	
Bal. Mª Teresa del Castillo	27.18	25.82	1889	1	1890: 6.
Pail. Pedro el Marino	38.15	36.24	1891	3	
Pail. Rafael	36.44	34.62	1893	2	
Pail. Joven Agustina	85.80	81.51	1893	2	1895: 1; 1899: 1.
Pail. Baltazar	36.22	34.41	1894	3	
Pail. Pollito	24.42	23.20	1894	3	1894: 4; 1896: 4.
Pail. Luz	36.90	35.05	1894	4	
Pail. Joven Remedios	26.40	25.08	1894	2	
Pail. Agustín	41.41	39.34	1895	2	
Pail. Fe	40.64	38.61	1895	3	
Bal. San José	14.38	13.66	1896	3	1898: 4.
Pail. Joven Manuel	38.25	36.34	1896	3	1899: 4.
Pail. Tiburcio	40.00	38.00	1896	3	
Pail. Federico León	34.70	32.96	1896	3	
Pail. Joven Antonio	39.31	37.34	1897	4	
Pail. Buen Jesús	29.72	28.25	1897	1	
Pail. Juanito	40.20	38.19	1898	1	
Pail. José Baltazar	37.85	35.96	1898	2	
Pail. Rosario	20.20	19.19	1898	1	
Pail. Joven Fernando	44.32	42.10	1898	2	

Fuente: *Registro de buques*, Lista 3ª, fols. 253-380 (ACMLP). Elaboración propia.

Una simple consulta de las embarcaciones mayores inscritas en el período 1885-1899 nos confirma esta reconstrucción de los hechos. No sólo comprobamos la reducida capacida de estos pequeños buques, sino que, además, trendremos que adentrarnos en el año 1913 para descubrir el primer vapor inscrito en actividades pesqueras, lo cual indica explícitamente la reducida capacidad del subsector. Pero lo que interesa subrayar de momento es la *excesiva compartimentación de la propiedad de las embarcaciones*, resultado de los limitados recursos económicos de esos pequeños armadores.

La necesidad de unirse para afrontar los problemas derivados de la fragmentación del subsector condujo a la formación de una sociedad anónima en 1901, *Pesquerías Canario Africanas* (no confundir con el intento realizado desde Madrid en 1880), a través de la cual los pequeños armadores intentaron aglutinar sus esfuerzos de forma colectiva; arrendaron sus embarcaciones a la Compañía para que ésta realizara la explotación de las pesquerías y la venta del producto. Se trataba —según consta en la escritura fundacional— de «concentrar en una misma dirección y gobierno la industria y comercio pesqueros de los buques arrendados, de tal manera que se gobiernen y rijan en todo y para todo por los acuerdos del Consejo General» (77). La sociedad logró agrupar a una treintena de armadores que aportaron un total de 17 buques; sin embargo, fue un intento tan modesto —con apenas 15.000 pesetas de capital social— que sólo sirvió para demostrar el alto grado de solidaridad interna que caracterizó al subsector de la pesca.

Si en las consignaciones o en la navegación de altura la aportación canaria al despegue inicial del puerto se vislumbró de alguna forma en individuos como Cuyás o como Bosch, aunque actuaron en inferioridad de condiciones con respecto a las firmas extranjeras, entre los armadores pesqueros es difícil, cuando no imposible, hallar siquiera síntomas que nos sitúen ante figuras o empresas que conlleven dinamismo o esfuerzos de vanguardia. Antes al contrario, estos armadores —con buques, sí, pero compartidos; con beneficios, sí, pero muy reducidos; con solidaridad e intereses comunes, sí, pero a nivel de gremios o cofradías— nos revelan que estamos ante individuos cuya raquítica iniciativa empresarial no puede compararse a la de otros sectores interesados en el Puerto, ni podemos incluirlos bajo el calificativo de «burguesía portuaria».

Sin contar las frustradas tentativas espoleadas desde el exterior: desde Madrid, con el establecimiento en 1880 de la *Sociedad de Pesquerías Canario Africanas*, cuyas inversiones se difuminaron en apenas tres años, o desde Barcelona, a través del montaje que hizo el capitalista Nicolás Campillo en 1886 con la *Gran Canaria-Catalana*, y cuyo resultado fue el embargo del galeón «Primero de Las Palmas» a manos de un comerciante local (78); nos tenemos que preguntar qué intentos hizo la burguesía canaria —y la burguesía del momento era eminentemente la portuaria— por intentar dinamizar un sector reconocido en la época

(77) *Registro de Sociedades*, Libro 8, hoja 170, fol. 12 (ARPMT).

(78) Para los avatares de tales intentos, cfr. RODRIGUEZ Y RODRIGUEZ DE ACUÑA, E. *Formación de la economía canaria*, Madrid, 1981, pp. 83-85; y MACIAS HERNANDEZ, A.: art. cit., p. 17. El comerciante que embargó el Galeón «Primero de Las Palmas» fue Juan Rodríguez González, *Registro de buques*, Lista 3ª, Libro 1º, fol. 253.

—Felipe Pérez del Toro, 1881 y 1892 (79)— y mucho antes —Jorge Glass, 1764 (80)— como falto de iniciativa y de atención.

La introducción de destacados comerciantes o consignatarios en las actividades pesqueras no se detecta en modo alguno. La consulta detenida de los buques pesqueros confirma el hecho de que entre sus propietarios no figuraron miembros de la burguesía portuaria con anterioridad a 1900, a no ser las familias que hemos considerado (81). A pesar de la preocupación y de los informes recabados por algún cónsul británico (82), tampoco parece que el capital foráneo descubriera en la pesca un frente propicio a las inversiones. Sólo encontramos a la canarizada «Casa Miller» actuando de intermediaria en el convenio suscrito por el marino marsellés Camilo Husson Dofour y los armadores de la pesca en el año 1878; pero esta fue una más de las frustradas tentativas de acercar el pescado canario al mercado europeo (83).

Si queremos explicarnos las causas de esa *ausencia de inversiones* en el subsector tenemos que acudir a lo ya puesto de relieve por A. Macías: la baja calidad de las capturas y su orientación casi exclusiva al mercado isleño, para cuya demanda bastaban los buques y las técnicas empleados (84).

En definitiva, la burguesía poco o nada hizo por introducir capitales y favorecer el desarrollo pesquero, al menos antes de 1900. La pesca —aunque se beneficiara de la mejor infraestructura portuaria— continuaba tal cual Glass la había radiografiado en 1764: anquilosada en las técnicas y atomizada en manos de pequeños armadores. Habrá que esperar a las mayores disponibilidades económicas de comienzos de siglo para detectar algún intento inversionista canario en la industria pesquera.

Consignatarios de escasa capacidad, sobre todo tras el fracasado intento de Cuyás, un destacado naviero en el comercio de la vela con América, armadores dedicados al cabotaje, unas cuantas familias vinculadas a la industria pesquera, y participación en el servicio de aguada a los buques. A esto se redujo la actuación más relevante de los capitales isleños en el Puerto de La Luz. Más que esa mínima incidencia en la actividad global portuaria, es de destacar la adquisición de una práctica comercial junto a las casas inglesas y la ampliación del estrecho marco que tenía el comercio local antes de la concesión del Puerto de Refugio.

•••

Esos contactos y esa experiencia facilitaron la configuración de empresas portuarias más ambiciosas desde comienzos de siglo.

---

(79) PEREZ DEL TORO, F.: ***El tabaco y las pesquerías en Africa.*** Marid, 1881; y *España en el Noroeste de Africa*, Madrid, 1892.

(80) GLASS, J.: *Descripción de las Islas Canarias (1764)*, La Laguna (Instituto de Estudios Canarios), 1976.

(81) Excepción hecha de Miguel Curbelo Espino, que poseía el pailebot «Sáhara» desde 1896, caso que analizaremos más adelante.

(82) Cfr. RODRIGUEZ Y RODRIGUEZ...: *op. cit.*, pág. 82.

(83) *Protocolo Notarial*, Agustín Millares, 1878, leg° 3421, fols. 580-585 (AHPLP).

(84) MACIAS HERNANDEZ, A.: *art. cit.*, págs. 20-22.

2. *Hacia la configuración de la empresa portuaria, 1900-1913*

Nuestra tesis de que con el nuevo siglo se avanzó hacia posiciones empresariales de corte capitalista debe ser matizada previamente para no caer en la falsa imagen de una burguesía portuaria emprendedora y con la suficiente capacidad económica para imponer su propia dinámica en el desarrollo del Puerto. Nada más lejano de la realidad. Los comerciantes canarios continuaron estando «a remolque» de la iniciativa foránea; habían arribado al núcleo portuario después de que lo hicieran las compañías británicas, y además con escasos recursos financieros, por lo que tuvieron que conformarse con recoger las «migajas» del negocio del Puerto: armar pequeños veleros, consignar líneas de vapores nacionales, tener algunos aljibes flotantes... Su papel siguió siendo de «segunda» y de sus manos escapaba lo mejor del Puerto: la escala internacional y el aprovisionamiento de carbón. Navieras o compañías de vapores canarias seguía sin haberlas; desde 1885 no faltaron voces que las reclamaran «pero tal convencimiento se estrella contra nuestra proverbial indiferencia, nuestra apatía, nuestras desconfianzas, en una palabra, contra la ausencia de ese espíritu emprendedor que tanta riqueza ha llevado a tantos puertos nacionales y extranjeros»» (85). No caben engaños, pues, y «La Luz Port»» siguió siendo un campo abonado para la acción de las compañías extranjeras.

Ahora bien, su resignado papel no fue obstáculo para que los comerciantes canarios creciera, se adaptaran y transformaran sus casas de comercio a las nuevas realidades del desarrollo portuario. Esos cambios se aprecian en su mayor capacidad económica, en su forma de comerciar y de participar en los negocios, en su proyección exterior y hasta en su propio comportamiento y actitud frente al capital extranjero, ya que algunos hasta se atrevieron a cuestionar el «irritante monopolio» que ejercieron las compañías británicas al poner el Puerto a su «exclusivo servicio» (86).

A semejanza de como lo hiciéramos para el primer período, cabe reseñar algunos rasgos generales de la aportación canaria al mundo de los intereses portuarios después de 1900:

a) Frente a los intentos individuales de la etapa precedente, con el nuevo siglo se detecta una *mayor disposición a la formación de sociedades*. Si bien la mayoría de las empresas portuarias se formaron a partir de una estructura familiar (*De la Torre Hermanos, Bosch y Sintes*), e incluso individual (*M. Curbelo, J. Bordes, M. Gutiérrez...*), existieron unos tipos de alianzas superiores que agruparon a varios comerciantes, como la *S.A. de Servicios del Puerto* o *Gonçalves y Cª*.

---

(85) «Empresa marítima», en *El Noticiero de Canarias*, núm. 165, 23 mayo 1885.

(86) Cfr. p. ej., *Reclamación de D. Miguel Curbelo Espino a la solicitud de ampliación de astilleros por parte de don Andrés Macías Macías*, en *Concesiones*, Secc. O.P., Caja 1098, exp. 143 (AGA).

Cuadro 10

Sociedades canarias vinculadas al Puerto con inscripción entre 1887 y 1913

Fecha de constit.	Denominación	Clase	Actividad	Capital nominal (Ptas.)	Ampliaciones de capital (Año)	Grado estimado de vinculación al Puerto
1888	*Jaime Sintes y Juan*	Colectiva	Comercio	5.000	50.000 (1984)	Medio
1894	*Rodríguez y Medina*	Colectiva	Comercio	150.942	—	Medio
1894	*Juan Rodríguez Glez.*	Comandita	Comercio	600.000	—	Medio
1895	*Cª Almacenes Grles. de Depósito de Gran Canaria*	Anónima	Depósito mercancías	2.000.000	—	Total
1896	*Cª Explot. y Salvam.*	Limitada	Comercio	15.000	—	Intenso
1899	*M. Curbelo y Cª*	Comandita	Comercio	163.736	—	Intenso
1900	*Sucesores de R. Juan*	Colectiva	Comercio	7.500	—	Medio
1901	*Pesquerías Canario-Africanas*	Anónima	Pesca	15.650	—	Intenso
1901	*M. Curbelo y Cª*	Colectiva	Comercio	100.000	200.000 (1910)	Intenso
1901	*Cª Anónima de Servicios del Puerto*	Anónima	Servicios portuarios	150.000	—	Total
1902	*Liga de Propietarios y comerciantes*	Anónima	Consignac. exportac.	2.000.000	—	Intenso
1902	*Asoc. Gremial de Arbit. Ptos. Francos*	Anónima	Arrdto. de arbitrios	60.000	—	Intenso
1902	*De la Torre Hnos.*	Colectiva	Comercio	50.000	—	Intenso
1904	*Gonçalves y Cª*	Colectiva	Comercio	150.238	—	Total
1907	*Las Pesquerías Canarias*	Anónima	Pesca	35.000	—	Intenso
1909	*Fomento de Gran Canaria*	Anónima	Fomento del Turismo	2.000.000	—	Medio
1912	*Bosch y Sintes*	Colectiva	Comercio	250.000	—	Intenso
1913	*Orive Hermanos*	Colectiva	Comercio	25.000	—	Intenso
1913	*Vapores Pesqueros Canarios*	Anónima	Pesca	81.000	—	Intenso
1913	*Bautista y Martinón*	Colectiva	Comercio	500	—	Intenso

Fuente: Elaborado a partir de la consulta del *Registro de Sociedades*, Libros 1-18 (ARPMT).

Esta disposición condujo a la formación de amplias sociedades de intereses colectivos. La primera manifestación de este tipo se produjo en 1895 con la constitución de la *Compañía de Almacenes Generales de Depósito de Gran Canaria*, fundada por el comercio local para hacer frente a las necesidades comunes del almacenaje de mercancías en el Puerto (87). Después surgieron la *Liga de Propietarios y Comerciantes* en 1902 (88), y *Fomento de Gran Canaria* en 1909, esta última el primer intento canario de fomentar la industria turística isleña (89). Todas ellas contaron con una nutrida presencia de comerciantes portuarios.

b) La mayor parte de los *protagonistas* portuarios eran *de origen canario*, nacidos en las islas, bien descendientes de emigrantes peninsulares o foráneos de la primera etapa del despegue portuario —Juan Bosch, Antonio Cuyás, Ignacio Cantero, Juan Bordes—, o bien procedían de familias establecidas en Gran Canaria desde mucho antes —Curbelo, Gutiérrez, Ramírez...—, con lo cual desaparece todo tipo de ambigüedad en cuanto a su vinculación con las islas.

c) Con el incremento de tráfico y negocios portuarios, *el eje mercantil de la Ciudad se trasladó al Puerto*. Así, al igual que *Miller y Cª* o *Elder Dempster* establecieron sus «capitanías generales» en La Luz, idéntico proceso se observó en los comerciantes locales, de tal forma que el barrio de Triana quedó reducido al «menudeo». El puerto no se concebía ahora como «posibilidad», sino como «realidad consumada», generalizándose la tendencia a ocupar terrenos y comprar solares en torno al dinámico núcleo porteño, con el pesado lastre, para el futuro inmediato, de una escasa o nula planificación del suelo urbano.

d) El *interés por participar en concesiones portuarias* se acentuó con el crecimiento portuario de comienzos de siglo. Varios apellidos canarios solicitaron concesiones, sumándose a las peticiones de las compañías extranjeras, con lo que las autorizaciones para ocupar terrenos del Estado en el Puerto alcanzaron mayor ritmo que en el período precedente. Aunque la mayoría de las construcciones impulsadas por canarios no llegaron a terminarse y sus concesiones acabaron siendo transferidas a compañías extranjeras, todavía en 1914 figuraban algunos comerciantes isleños explotando o construyendo concesiones portuarias.

e) Con el *triunfo pleno de las consignaciones como mecanismo de acceso al negocio portuario*, el comercio de la navegación a vela, bien de cabotaje o bien de altura, desapareció como actividad central de un negocio, manteniéndose tan sólo como actividad complementaria o marginal de unos comerciantes que necesitaban, ante todo, consignar vapores.

f) A partir de las consignaciones, los comerciantes portuarios intentaron una *diversificación de sus actividades*, haciéndose con todo tipo de representaciones, comisiones y tránsitos, destacando su papel como agentes de compañías de seguros, tanto marítimos como de incendios o de vida. Al mismo tiempo, algunos comenzaron a introducirse en otros sectores económicos, sobre todo en la construcción urbana y en la explotación de aguas.

---

(87) *Sociedades*, Libro 5, hoja 95, fols. 40-42 (ARPMT).

(88) Ibd. Libro 9, hoja 196, fols. 48-49.

(89) Entre sus fundadores figuran nombres tan significativos como Tomás de Zárate Morales, Francisco V. Reina Lorenzo, Agustín Bravo de Laguna y Joven, Felipe Massieu de la Rocha, Lucas Alzola Apolinario, Manuel Pérez Quevedo, Francisco Gourié Marrero, José Mesa y López y Miguel Curbelo Espino. Ibd., Libro 14, hoja 309, fols. 44-46.

g) Consiguientemente, sus vinculaciones a los circuitos del comercio internacional se intensificaron, alcanzando una *mayor proyección internacional*. Además, desechado lo que se ha dado en llamar el «modelo cubano» como alternativa a la crisis agrícola (90), creció el interés por participar en las exportaciones de los nuevos cultivos -plátanos, tomates y papas- tras el proceso definitivo de aclimatación y la generalización de su demanda en los mercados europeos. En este sentido, y junto a diversas iniciativas individuales que tendieron a asegurarse una presencia activa en los puertos de destino de los frutos isleños, destacó la constitución en 1902 de la aludida *Liga de Propietarios y Comerciantes*, expresión colectiva del interés de los comerciantes canarios por el negocio frutero (91).

h) Por último, aparecieron los *primeros síntomas de una toma de conciencia de la situación de dependencia*. Así, y en estrecha relación con los aires regeneracionistas nacionales, surgieron los primeros alegatos contra la presencia británica en el Puerto y la demanda de mayores relaciones comerciales con la Península, aspectos que analizaremos en el último capítulo de nuestro trabajo.

En definitiva, fue un período, no ya de aprendizaje, sino de *consolidación* para los comerciantes del Puerto, y donde su protagonismo se articuló, no ya como «casa de comercio», sino como «negocio portuario», caracterizado fundamentalmente por las consignaciones de vapores.

Para este período no disponemos de fuentes que nos permitan realizar una estimación aproximada del volumen de consignaciones canarias frente a las detentadas por las firmas extranjeras, a la manera de las efectuadas para los años de 1889 y 1899 (92). Sin embargo, la ampliación de las consignaciones canarias es un hecho evidente si tomamos en consideración los siguientes datos:

—el paso a manos canarias de las líneas de vapores nacionales hasta entonces consignadas por *Swanston y C^a^*, que se retiró de los negocios portuarios tras la construcción de los muelles (fue el caso de los buques de *Compañía Trasatlántica, Sociedad de Navegación e Industria, e Ibarra*);

—la ampliación de los servicios ofrecidos por las tres principales compañías de vapores españolas con presencia en La Luz en sus rutas hacia América (*Trasatlántica, Pinillos y Sociedad de Navegación e Industria*);

—el impulso que conocieron las comunicaciones marítimas de la Península con los puertos africanos ribereños (en particular con los marroquíes y guineanos), derivado del mayor interés que tuvieron las navieras españolas en la explotación colonial de Africa después de la pérdida de las últimas colonias americanas, destacando en este sentido la propia *Compañía Trasatlántica*; y, por último,

---

(90) MILLARES CANTERO, A., en su *Aproximación a una fenomenología...*, op. cit., analiza el papel de «recambio» que jugó el «modelo cubano» (tabaco y azúcar) ante la crisis de la cochinilla. MACIAS HERNANDEZ, A., en «Algunas consideraciones...», art. cit., apunta la tesis de que la inviabilidad del modelo cubano sirvió para que la clase propietaria alterara su estrategia inversora.

(91) La *Liga de Propietarios y Comerciantes* tenía por objeto las «consignaciones de productos del país para su venta o exportación, pudiendo hacer anticipos sobre dichos productos, prestar sobre mercaderías...» y otras facultades con el fin de servir como ayuda colectiva, *Sociedades*, exp. cit.

(92) La prensa nos permitió realizar una aproximación al volumen de consignaciones en 1889 y 1899; sin embargo, los datos que aporta para comienzos de siglo no siempre contemplan el movimiento marítimo del Puerto al detalle, con expresión de sus consignatarios, y cuando lo hace es de una forma tan incompleta y con errores tan considerables que resulta imposible cualquier intento de tabulación.

—el acceso de algunos comerciantes canarios a consignaciones de líneas de vapores extranjeras, como el caso de *De la Torre Hermanos* con algunas líneas fruteras inglesas, Timoteo Chazal con las líneas francesas que hasta entonces consignaba Ladeveze, y Rafael Gutiérrez Brito con las consignaciones de la *Cª Generale Trasatlántique* (93).

Con todo ello, el fuerte incremento de la navegación anglo-germana en plena carrera colonialista durante el decenio previo a la Gran Guerra tendió a relativizar al máximo el aumento de las consignaciones en manos canarias en comparación a las firmas extranjeras.

Centraremos nuestro análisis del período a los principales comerciantes y empresas canarios, al tiempo que haremos unas breves referencias a los cambios que se produjeron en dos actividades complementarias del Puerto, cuales fueron las del comercio de cabotaje y la industria pesquera.

Cuadro 11

Relación de actividades de los consignatarios canarios, 1900-1913

	Agencias			Serv. portuarios					Almacenistas				Otros	
										Especializado				
	Consignación	Comisiones	Seguros	Carbón	Agua	Víveres	Armadores	Importación Exportación	Al por mayor (General)	Cereales	Empaquetado de frutos e ingredient.	Aguardientes y coloniales	Carros de alquiler	Molinos de harina
Salvador Cuyás Prat	x				x			x					x	
Vda. de Tomás Bosch S.	x	x					x	x	x			x		x
Miguel Curbelo y Cª	x	x	x		x	x	x	x	x	x				
Hermanos De la Torre	x	x	x					x			x			
Juan Bordes Claverie	x	x					x	x						
Ildefonso Medina	x													
Juan Bautista González	x	x						x						
Rafael Gutiérrez Brito	x	x												
Timoteo Chazal	x													

Fuente: *Anuarios Comerciales...*, 1902, 1905, 1908, 1909, 1910, 1911 y 1914. Elaboración propia.

(93) Cfr., para estos cambios en las consignaciones, los anuncios y las reseñas del *Diario de Las Palmas* y *La Mañana*, así como los *Anuarios Comerciales...*, 1905, 1909 y 1914.

2.1. *La necesaria adaptación del viejo comercio: el ejemplo de Viuda de Tomás Bosch y Sastre*

Habíamos dejado a los Bosch, tras el fallecimiento de su fundador en 1894 y la pérdida de las colonias americanas en 1898, ante la necesaria adopción de nuevas alternativas para la supervivencia de su Casa de Comercio. Fenómenos como el triunfo del vapor y la definitiva conversión de La Luz en escala internacional no podían pasar desapercibidos para hombres como Juan Bosch Sintes y Cástor Gómez Navarro, de sólida experiencia y ampliamente relacionados con diversos círculos mercantiles. Permanecer anclados en el viejo comercio de la vela podía significar el repliegue definitivo; se imponía la necesaria adaptación de sus actividades.

Los contactos mantenidos por los Bosch con el comercio marítimo fueron decisivos para su posterior afianzamiento, facilitándoles el acceso al negocio de las consignaciones. Así, a través de sus relaciones con los propietarios de la naviera *Rius y Torres*, lograron para Las Palmas, en 1899, la escala del vapor «Gabriel Rius», que cubría la línea entre Barcelona y la colonia española de Fernando Poo, con puntuales escalas en Mazagán y Casablanca, ciudad esta última donde los Bosch ya tenían establecida una sucursal (94). Lo mismo sucedió con el núcleo comercial de Cádiz y Sevilla, donde sus frecuentes viajes en busca de aceite de oliva les proporcionó los contactos necesarios para hacerse con la consignación de los vapores de la *Casa de Comercio de Antonio Millán*.

A los primeros logros siguió la ampliación de sus representaciones. En 1905 figuraban como consignatarios de la *Compañía de Navegación e Industria* de Barcelona, naviera que hacía la ruta Cádiz-Canarias desde mucho tiempo antes (al menos desde 1880, a la consignación de Ripoche en un primer momento, y de *Swanston y Cª* después) (95). Otra naviera española con escala en La Luz, la *Sociedad de Navegación Trasatlántica*, también encargó a los Bosch la consignación de sus vapores en Las Palmas desde comienzos del siglo XX (96).

Pero las consignaciones sólo fueron el inicio de la diversificación de sus actividades; desde entonces, los negocios de *Viuda de Tomás Bosch y Sastre* abarcaron todo tipo de comisiones, agencias y tránsitos, al igual que importaciones y exportaciones de frutos y productos de todo género. Incluso, más allá de las actividades estrictamente comerciales y marítimas, se dedicaron a la contratación de obras públicas acometidas por el Estado en la isla, como la prolongación del muelle del Puerto de Las Nieves en el noroeste de Gran Canaria, obra que remataron el 7 de junio de 1902 con una oferta de 152.400 pesetas para ejecutar en 3 años (97).

---

(94) La línea de *Rius y Torres* fue establecida para evacuar la producción de las plantaciones de cacao que dicha empresa poseía en los territorios españoles del Golfo de Guinea.

(95) *Anuario Comercial...*, 1905.

(96) Cfr. el anuncio «Viuda de Tomás Bosch y Sastre» en *Anuario Comercial...*, 1911, p. 65.

(97) *Proyecto de prolongación del muelle del Puerto de interés general de 2° orden de Las Nieves en Agaete*, Secc. O.P., Caja 282, exp. R-51 n° 24 (AGA).

Evidentemente, las 150.000 pesetas de las obras del muelle de Agaete no eran los más de 8 millones de pesetas que supuso la construcción del Puerto de La Luz, ni el volumen de negocios y actividades los Bosch puede ser equiparado al de cualquier compañía foránea que operaba en el recinto portuario. La diversificación de sus negocios hay que interpretarla como el intento —y también el logro— de no perder el tren de sus ingresos en un momento en que se cuestionaba la propia existencia del comercio de la navegación a vela, actividad que les había permitido un cierto nivel de atesoramiento hasta ese momento. Además, esa diversificación fue general a la burguesía portuaria entre 1900 y 1913, resultado de una previa acumulación y, en el caso concreto de nuestros protagonistas, de la experiencia y relaciones comerciales adquiridas durante el primer período. Todo ello posibilitó que su comercio no periclitara a comienzos de siglo, cuando se rompió el hilo que sostenía el intercambio colonial con Cuba y Fernandina.

Grosso modo, podemos decir que los Bosch no fueron una empresa moderna en el Puerto de comienzos de siglo, porque permanecieron en el viejo núcleo de Triana, orientaron sus inversiones hacia bienes inmuebles, continuaron con una Casa de Comercio organizada bajo pautas familiares, y, si se les compara a los fenómenos inducidos desde el exterior, su incidencia quedó minimizada en el conjunto de los negocios portuarios. Pero participaron en los circuitos de abastecimiento en el mercado local, tuvieron una destacada presencia en los círculos políticos y sociales de la Ciudad, desarrollaron una capacidad de riqueza y de atesoramiento muy superior al promedio de la época, y, sobre todo, fueron la punta de lanza de empresarios originarios o descendientes de mallorquines —ya plenamente integrados en la sociedad canaria— que emprendieron negocios portuarios y formaron sociedades más amplias desde comienzos de siglo.

Porque de la mano de Tomas Bosch se habían establecido en la isla otros apellidos mallorquines, como los Sintes, los Juan y los Roca. Todos ellos se vincularon al comercio, compraron casas y almacenes en Triana, en Arenales o en el Puerto, y, manteniendo las mismas vinculaciones familiares, formaron nuevas sociedades. Desde 1888, Jaime Sintes Llabrés y Bartolomé Juan Roca se asociaron para formar *Jaime Sintes y Juan y Compañía*, que al cabo de 6 años había multiplicado por 10 su capital inicial (98). Por su parte, la casa de comercio que estableció Rafael Juan Roca tuvo en sus hermanos José y Juan la continuación de sus actividades, desde 1900, con la formación de *Sucesores de Rafael Juan* (99). Y desde la ruptura de los Bosch en 1911, tres nuevas casas comerciales se vinieron a añadir a la larga lista que partió del originario naviero mallorquín: la de los Gómez Bosch, la de *Sucesores de Andrés Roca* (100), y la que formaron Juan Bosch Sintes y Tomás Sintres Llabrés en 1912 bajo la razón social de *Bosch y Sintes*.

---

(98) *Sociedades*, Libro 2, hoja 15; y Libro 7, hoja 130 (ARPMT).

(99) *Ibd.*, Libro 8, hoja 159.

(100) Testimonio oral de D. Juan ESTEVA AROZENA, quien nos ayudó a completar la nómina de casas comerciales que no figuran en el *Registro de Sociedades*.

De todas ellas, *Bosch y Sintes* es la que alcanzará mayor capacidad económica al proyectarse en el desarrollo capitalista del Puerto en los años veinte y treinta y centrar sus actividades en las consignaciones. Fundada con un capital de 250.000 pesetas, continuó con las líneas de navegación que consignaba *Vda. de Tomás Bosch y Sastre* antes de su disolución, y se equiparó al resto de las empresas canarias del Puerto (101).

Cuadro 12

Cuerpo general de bienes quedados al fallecimiento de la Viuda de Tomás Bosch y Sastre

Valor total de los bienes: 868.490,32 pesetas

1. Propiedades		
Urbanas en Las Palmas: casas, solares, almacenes, cuartos y molinos	325.610,85	
Tierras y aguas en el interior de Gran Canaria	76.767,30	
Casas y almacenes en Lanzarote	25.000,00	
Casa en Palma de Mallorca	15.000,00	
Crédito Hipotecario	10.816,77	**453.194,92**
2. Buques y lanchas		**74.383,58**
3. Acciones		
10 en el Banco de España	22.650,00	
15.800 Ptas. nominales de la Deuda interior	13.509,00	
78.500 Ptas. nominales de la Deuda amortizable	80.070,00	**116.229,00**
4. Efectos comerciales y créditos a cobrar		
En Las Palmas	64.195,41	
En Arrecife	84.520,30	
En Casablanca	61.868,23	
Otros efectos	3.414,10	**213.998,04**
5. Rentas		**10.684,78**

Fuente: *Protocolo Notarial*, José Jaime Medina, 1913, núm. 278, fols. 1356-1442 (ACNLP).

---

(101) *Sociedades*, Libro 15, hoja 339 (ARPMT); y *Anuario Comercial...*, 1914.

2.2. *Las nuevas sociedades portuarias*

Al tiempo que se producía la adaptación del viejo comercio, surgieron nuevas sociedades —definitivamente orientadas hacia las actividades del Puerto— que trajeron consigo la irrupción de nuevas figuras y de nuevas iniciativas y transformaron la fisonomía del comercio local hacia posiciones más empresariales. No se trataba de nuevos intentos aislados, como el de Cuyás, sino de entidades que alcanzarán mayor proyección y continuidad en los negocios, como *Bosch y Sintes, M. Curbelo y Cª, Bordes y Cª Ltd.* o *De la Torre Hermanos*. Todas ellas dieron a las consignaciones canarias un mayor relieve y lograron ampliar las posibilidades de actuación del capital isleño.

Juan Bordes Claverie

El punto de partida de otra familia vinculada a los negocios portuarios desde comienzos del siglo fue el francés Pedro Bordes Pouech. Originario de la región de Monte Garonne, había decidido —como tantos otros— probar fortuna en América, y a su paso por Canarias decidió quedarse en la isla de forma definitiva. En el núcleo mercantil de Triana estableció una relojería, y desde entonces entabló contactos con el mundo del comercio local. Sería su primogénito, Juan, quien vinculó el apellido Bordes al Puerto, sin solución de continuidad hasta nuestros días (102).

Como la mayoría de consignatarios, Juan Bordes Claverie se inició en los negocios como dependiente de una casa de comercio. Contagiadas de los hábitos europeos a través del Puerto, esas casas locales fueron escuelas de formación mercantil en donde se aprendía a llevar libros, a tratar con clientes, a conocer los mecanismos del negocio y a relacionarse con otros comerciantes. En el caso concreto de Bordes, la sociedad colectiva *Vizcaya y Ramírez* —fundada en 1896 y dedicada al comercio en general— le proporcionó esa posibilidad al nombrarle su apoderado en 1901 «...para que administre libremente todos los negocios e intereses (...) y dirija y resuelva todas las operaciones (...) en los términos, modos y forma que crea conveniente» (103).

El salto de apoderado a comerciante independiente era el siguiente paso. Bastaba recoger los apoyos precisos para hacerse con una representación inicial que permitiera posteriores inversiones. La oportunidad llegó para Juan Bordes en 1909 a cuenta de su amistad personal con Antonio Mª Martínez de Pinillos, quien le llamó a Cádiz para encargarle la consignación de los vapores de *Pinillos Izquierdo y Cª* en Las Palmas (104); desde esa fecha Bordes organizó la escala de las dos líneas que la naviera gaditana hacía pasar por La Luz: la de Brasil-Plata, cuyo destino era Buenos Aires, y la de las Antillas, que llegaba hasta Nueva Orleans, ambas de importancia en el envío de emigrantes canarios a América (105).

---

(102) Un manuscrito que conserva el descendiente y continuador de los negocios portuarios de los Bordes, D. Armando BORDES MARTIN, nos ha permitido el acceso a estos datos.

(103) *Sociedades*, Libro 6, hoja 106, fols. 10 vto. y 11 (ARPMT).

(104) Testimonio oral de D. Armando BORDES MARTIN.

(105) *Anuario Comercial*..., 1909. A la naviera gaditana pertenecía el célebre buque «Valbanera», de trágico recuerdo para numerosas familias canarias por el naufragio que sufrió cuando navegaba hacia América con gran número de emigrantes.

Con *Pinillos* cimentó Bordes su prosperidad. Sus relaciones con los círculos portuarios, tanto insulares como extranjeros, le permitieron constituir en 1911 la sociedad *Bordes y Cª Ltd.* con un capital inicial de 75.000 pesetas (106). Desde entonces, se afianzaron sus consignaciones y a partir de ellas conectó con las exportaciones fruteras.

2.2.2. *De la Torre Hermanos*

Otra sociedad que surgió con el nuevo siglo fue *De la Torre Hermanos*, de importancia por cuanto simbolizó en el acceso del capital canario a la exportación de los nuevos cultivos.

El padre de Bernardo y Manuel de la Torre Cominges, Néstor de la Torre Doreste, había sido apoderado del comercio de Juan Bautista Ripoche y fue el que remató, en nombre de *Swanston y Cª*, las obras del Puerto de Refugio en 1882 (107). Esta circunstancia ligó estrechamente a la familia al nuevo puerto; Bernardo trabajaba para *Forwood Bross* (108) y Manuel era comisionista y representante en la isla de casas nacionales y extranjeras (109). Nos encontramos de nuevo —como en Bordes— ante unos hombres que alcanzaron su independencia empresarial tras una etapa previa de «fogueo» en la que adquirieron experiencia, relaciones y algún capital inicial para establecerse por su propia cuenta.

Así, en 1902, se unieron en sociedad para dedicarse «a toda clase de operaciones, negocios y especulaciones mercantiles» (110). Sin embargo, *De la Torre Hermanos* no será la casa de comercio dedicada al menudeo y de amplia clientela. Desde el primer momento se anunciaron como agentes de líneas fruteras con vapores especialmente diseñados a tal efecto y figuraron como almacenistas de empaquetado de frutos e ingredientes de cultivo, lo que suponía una especialización comercial orientada a las exportaciones (111).

---

(106) La sociedad quedó constituida el 7 de septiembre de 1911 por Juan Bordes Claverie, George Scott Hillman, Ramón Prats Hernández, Manuel Mena Rodríguez, José Rodríguez Padrón, Francisco Herrera Suárez, Federico G. Christian Behrens, Manuel de la Torre Cominges, Pedro Fabelo Molina, Juan Santana Santana, Luis Cabrera Cuesta, Maximino Hernández Viñoli, Antonio González Suárez, Alfredo Henríquez Affer, Augusto Germines Berger, Francisco Cabrera González, Juan González Santana, Luis Morgan Baker, Jorge Carlos Robertson Sellersg y Otto Netzer Witch. Cfr. *Relación de escrituras de sociedades otorgadas por don Agustín Millares Cubas*, en Exp. Colegio Notarios de Las Palmas, Secc. Utilidades, legº Estadística/Reclamaciones/Ocultaciones/Trámites. (AHLP).

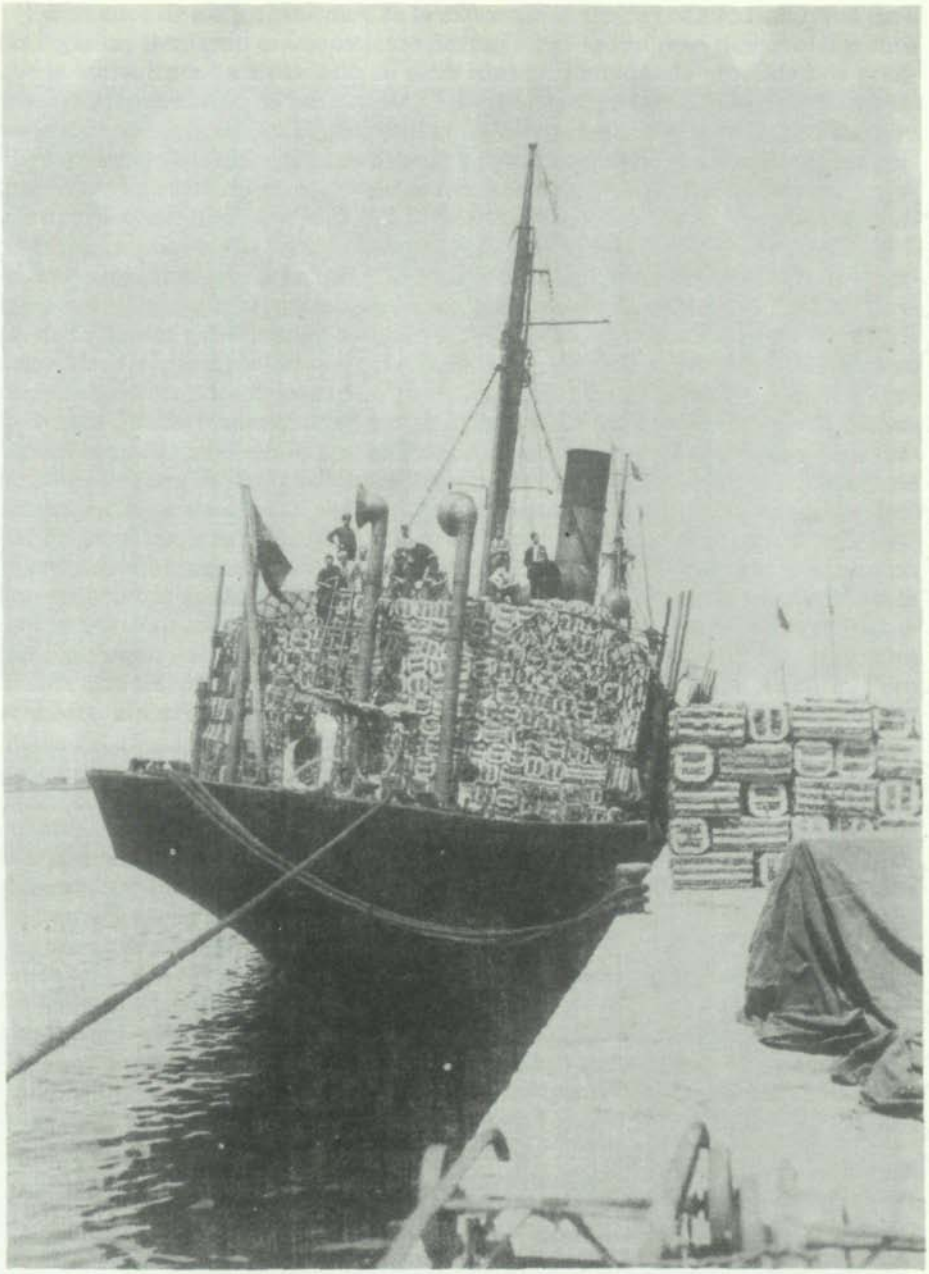
(107) *Acta de la subasta de las obras del Proyecto del Puerto...*, Secc. F.M. (O.P.) legº 15.151, exp. 35-1, carp. 1882 (AHN).

(108) *Acta de la reunión de mayores contribuyentes del comercio para elección de la Junta Local de Comercio*, 9 julio 1901, en exp. cit., A. Municipal, Secc. Ints. Grales., legº 5 (AHPLP).

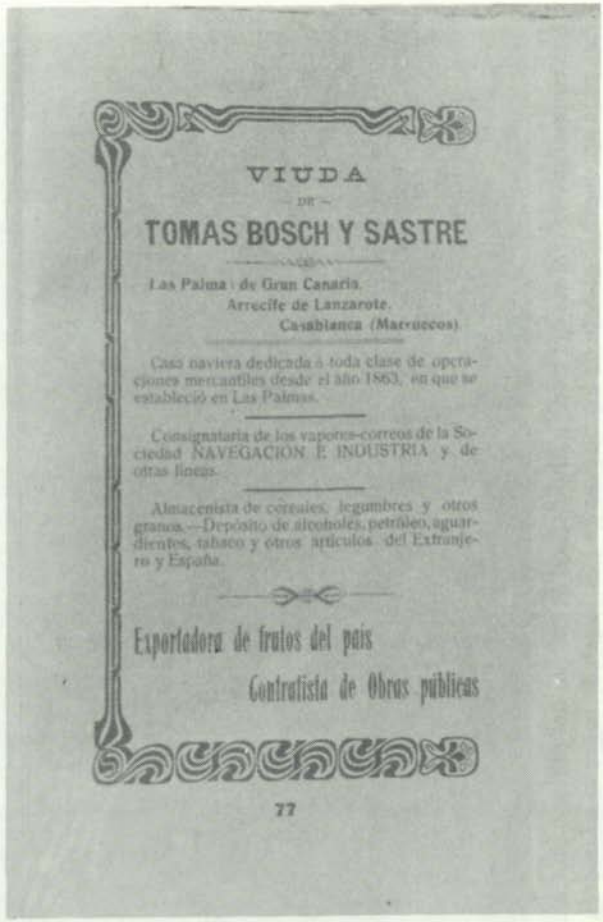
(109) *Libro de Actas de la Cámara de Comercio*, Lib. 1º, sesión de 9 de diciembre de 1901, p. 12 (ACCLP).

(110) *Sociedades*, Libro 11, hoja 231, fol. 16 (ARPMT).

(111) Cfr. Anuncios de *De la Torre Hnos.* en *La Defensa*, 1903; y *Anuario Comercial...*, 1908.



Las compañías británicas del Puerto impulsaron el cultivo del plátano en Canarias para aprovechar el flete de los buques en sus viajes de regreso a Londres y Liverpool. Desde comienzos de siglo, también los comerciantes canarios se interesaron por el negocio frutero. En la foto podemos apreciar los *huacales* en los que se empaquetaban los plátanos con destino a la exportación.



VIUDA

DE

TOMAS BOSCH Y SASTRE

Las Palmas de Gran Canaria.
Arrecife de Lanzarote.
Casablanca (Marruecos).

Casa naviera dedicada á toda clase de operaciones mercantiles desde el año 1863, en que se estableció en Las Palmas.

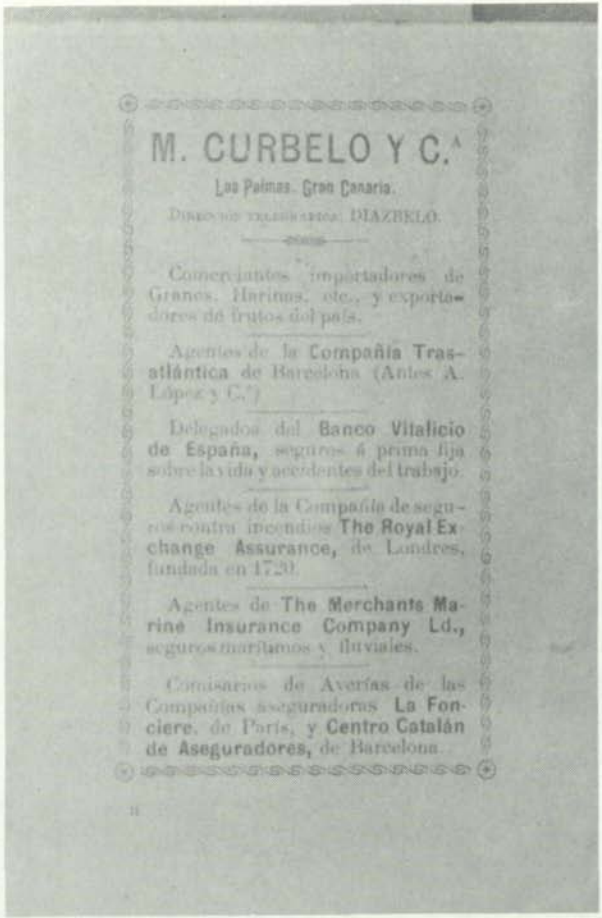
Consignataria de los vapores-correos de la Sociedad NAVEGACION É INDUSTRIA y de otras líneas.

Almacenista de cereales, legumbres y otros granos.—Depósito de alcoholes, petróleo, aguardientes, tabaco y otros artículos del Extranjero y España.

Exportadora de frutos del país

Contratista de Obras públicas

77



M. CURBELO Y C.ª

Las Palmas. Gran Canaria.

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: DIAZBELO.

Comerciantes importadores de Granos, Harinas, etc., y exportadores de frutos del país.

Agentes de la **Compañía Trasatlántica** de Barcelona (Antes A. López y C.ª)

Delegados del **Banco Vitalicio de España,** seguros á prima fija sobre la vida y accidentes del trabajo.

Agentes de la Compañía de seguros contra incendios **The Royal Exchange Assurance,** de Londres, fundada en 1720.

Agentes de **The Merchants Marine Insurance Company Ld.,** seguros marítimos y fluviales.

Comisarios de Averías de las Compañías aseguradoras **La Fonciere,** de París, y **Centro Catalán de Aseguradores,** de Barcelona.

Anuncio de dos casas consignatarias canarias en los anuarios comerciales de Las Palmas.

Conocedor de los mecanismos de la exportación desde cuando trabajaba para los ingleses, Bernardo era consciente de que «...el asombroso desenvolvimiento que la agricultura ha alcanzado en estas islas (...) impone la necesidad de grandes almacenes donde dichos frutos se depositen hasta el momento del embarque, y donde a la vez se conserven los enseres y efectos que se importan para su preparación» (112). Así, tras hacerse con almacenes de su propiedad, los hermanos De la Torre optaron por dedicarse a remitir frutos a Gran Bretaña a través de líneas de vapores especializados, tales como *David Mac Iver y Cª, Goodyear y Cª*, y *R.P. Hontordy* (113).

Pero los hermanos De la Torre no sólo se limitaron a remitir productos al mercado inglés, sino que establecieron sus propios centros de venta en las plazas fuertes de los frutos canarios; así surgieron *De la Torre Bros Co.* en Londres, *Larrinaga De la Torre Co. Ltd.* en Liverpool y *De la Torre Brothers* en Hamburgo (114). El interés por disponer de almacenes y casas canarias en Inglaterra no fue exclusivo de esta firma; en 1908 Rafael Ramírez Doreste había establecido la suya en Liverpool, reuniendo previamente a los cosecheros canarios para exponerles los objetivos de la empresa: fiscalización de las operaciones y reducción de gastos (115). Se trataba de participar directamente en la distribución de los frutos en los mercados de destino.

Junto a consignaciones y exportaciones, *De la Torre Hermanos* actuó como empresa comisionista y amplió sus actividades a los seguros, representando a la compañía londinense *North British and Mercantile Insurance Company*. Sus actividades sugieren una mayor proyección internacional del capital canario y un avance con respecto a las reducidas casas de comercio de la etapa anterior. Pero será Miguel Curbelo quien simbolice el evidente progreso de la empresa canaria.

2.3. *El triunfo de la empresa capitalista: M. Curbelo y Cª*

Por sus orígenes, netamente canarios, y por su condición, no ya de «comerciante» sino de «capitalista», Miguel Curbelo fue el más singular de cuantos canarios se vincularon a las actividades y negocios portuarios. Por ello no resulta tarea inútil referirnos a la procedencia y condicionantes iniciales del máximo exponente de la burguesía isleña del momento.

Miguel Curbelo Espino fue el segundo hijo de una modesta familia canaria. Su padre, originario de la isla de Fuerteventura, era maestro de obras del Ayuntamiento de Las Palmas cuando murió dejando viuda y siete hijos. Por necesidades familiares, Miguel comenzó a trabajar muy joven como ordenanza municipal (116), y desde entonces ascendió progresivamente hasta ser nombrado para

---

(112) De la «Memoria» del *Proyecto de Almacén en el Puerto de La Luz que desea construir don Bernardo de la Torre y Cominges*, 20 enero 1899, en *Concesiones*, Secc. O.P. Caja 1090, exp. 104 (AGA).

(113) Cfr. *Anuario Comercial...*, 1905.

(114) Ibd., 1914.

(115) Cfr. *La Mañana*, núm. 1319, 2 septiembre 1908.

(116) Testimonio oral de D. Miguel CURBELO NAVARRO, nieto de nuestro protagonista.

el cargo de recaudador del impuesto de la sal entre 1878 y 1882 (117). Por encargo de los Manrique de Lara también estuvo el frente de unas grandes propiedades en Fuerteventura (118). Ambas ocupaciones debieron servir a nuestro protagonista para adquirir unos mínimos conocimientos de finanzas y administración.

Antes de vincularse al Puerto, Curbelo completó su aprendizaje en Argentina, adonde marchó tras casarse con Emilia Grondona Díaz. En la capital bonaerense entró en contacto con una importante empresa de granos que le proporcionó buenas relaciones con los círculos empresariales de La Plata y una valiosa experiencia comercial para su posterior enriquecimiento (119).

Con ese bagaje comenzó Curbelo su presencia en el Puerto a través de la más importante naviera española con escala en La Luz, la *Compañía Trasatlántica*, a quien se vinculó indisolublemente su éxito como consignatario. Al no disponer de suficientes capitales, se asoció con un familiar de los Grondona, José Díaz Falcón, con quien figuró como agente de los vapores correos desde mayo de 1894 (120). Al tratar de explicarnos cómo logró Curbelo la consignación de la *Trasatlántica* —hasta entonces representada por *Swanston y Cª*— cabe la hipótesis de sus contactos argentinos y la influencia de éstos sobre la compañía catalana, que tenía sólidos intereses en La Plata; de todos modos, es un extremo que no hemos podido confirmar (121).

Lo cierto es que cuando Díaz Falcón y Curbelo consiguieron la agencia de la *Cª Trasatlántica*, la naviera había completado sus servicios, desde 1886, con líneas regulares a Estados Unidos, Venezuela, Colombia, Argentina, Fernando Poo y Marruecos, además de combinar enlaces con los principales puertos del mundo. En concreto, desde principios de siglo, hacían escala en Las Palmas cuatro líneas de la compañía: la de Canarias por Marruecos, la de Venezuela-Colombia, la de Buenos Aires y la de Guinea (122). A ellas se asoció la prosperidad de Curbelo en el Puerto.

José Díaz Falcón y Miguel Curbelo, bajo la gestión de este último, fundaron en 1899 la primera sociedad *M. Curbelo y Compañía*, hasta entonces la de mayor capital canario, con el objetivo de dedicarse a toda clase de importaciones, comisiones, consignaciones, «y los demás negocios que crea conveniente el socio gerente» (123). Sin embargo, la sociedad duró poco, disolviéndose en 1901 tras el fallecimiento de Díaz.

---

(117) «Expediente sobre nombramiento de don Miguel Curbelo Espino para el cargo de recaudador del impuesto de la sal». Secc. A.M. (Impuesto Sal), legº 2, exp. 7 (AHPLP).

(118) Sobre las propiedades de los Manrique, Cfr. MILLARES CANTERO, A. (con la colaboración de MILLARES CANTERO, S.): «Sobre la gran propiedad en las Canarias Orientales (Para una tipificación de la terratenencia contemporánea)», en MILLARES TORRES, A.: *Historia General de las Islas Canarias*, Vol. V, pp. 257-291.

(119) La aludida empresa de maíz era *Camurano*, según testimonio oral de D. Miguel CURBELO NAVARRO.

(120) Cfr. anuncios de la *Cª Trasatlántica*, e.g., *Diario de Las Palmas*, abril-mayo, 1894.

(121) Los archivos de la *Cª Trasatlántica* siguen siendo un inaudito misterio para el historiador, a pesar de los empeños del Grupo de Trabajo «El Colonialismo Español en Africa», y de Teresa Pereira Rodríguez, quien investiga actualmente el colonialismo español en los territorios del Golfo de Guinea.

(122) COMPAÑIA TRASATLANTICA: *Libro de información para pasajeros*, Barcelona, 1908.

(123) *Sociedades*, Libro 7, hoja 139, fols. 28-29 (ARPMT).

Desde entonces, Curbelo integró a un hermano suyo y a sus apoderados de confianza en una nueva sociedad bajo la misma razón social y de tipo colectivo (124). Al margen de su estructura, primitiva si se quiere, *M. Curbelo y C^a^* se reveló como un modelo de empresa simple en la toma de decisiones, firme en su evolución y potente en su capacidad de actuación, sobre todo si la comparamos a otras sociedades de capital exclusivamente canario. Los indicadores de que disponemos para conocer la evolución del capital social son los oficiales y no sus libros de contabilidad, pero, al menos, nos revelan el afianzamiento progresivo e ininterrumpido de la sociedad (125).

El centro de actuación de *M. Curbelo y C^a^* no quedaba replegado a Triana, ni su comercio partió del menudeo y la venta directa al gran público. Era una empresa de claros ribetes capitalistas, orientada al núcleo dinámico del Puerto, dedicada al comercio al por mayor, y especializada en agencias y representaciones. Sus sectores de actividad preferentes fueron las consignaciones, todo tipo de seguros, y la doble función importadora-exportadora de un modo especializado: recibía granos y remitía los nuevos cultivos alternativos. En definitiva, no era una «casa de comercio» como la de Cuyás, la de Bosch o la de Cantero, sino una moderna «empresa portuaria» que escogió sectores de actuación preferentes y cuya clientela básica eran barcos y comerciantes minoristas.

Al igual que Cuyás, Curbelo necesitó de los servicios portuarios para aliviar su dependencia frente a las firmas extranjeras en el avituallamiento a los buques en tránsito. Para ello se sirvió del modelo puesto en práctica por Alfred L. Jones: la constitución de una compañía al margen de la agencia central pero vinculada estrechamente a ella a través de la prestación de servicios marítimos (126). La constitución en 1901 de la *Compañía Anónima de Servicios del Puerto* respondió a este tipo de conexiones empresariales por medio de un sistema de alianzas entre Curbelo, el portugués Francisco Gonçalves Silva (127) y Manuel Torres Suárez. La nueva sociedad aspiraba a contar con un capital de 150.000 pesetas y en el momento de su constitución había emitido la mitad de sus acciones, suscritas a partes iguales por los tres socios; su objetivo quedaba centrado en «...el suministro de agua a los buques que lleguen al Puerto de Las Palmas, obteniendo para ello las concesiones que necesitare y le conviniere, construyendo o adquiriendo, a dicho fin, los aljibes flotantes, remolcadores y otras embarcaciones, y fabricando los almacenes y muelles que le sean necesarios» (128).

---

(124) Ibd., Libro 8, hoja 167, fol. 36.

(125) El capital inicial de *M. Curbelo y C^a^* en 1901 era de 100.000 pesetas. Posteriormente, amplió su capital social a 200.000 pesetas en 1910 y a 500.000 pesetas en 1920. *Sociedades*, Libros 8, 15 y 19, hojas núms. 167, 332 y 474 (ARPMT).

(126) Fue el modelo que siguió la *Elder Dempster* en el Puerto de La Luz, con sus empresas asociadas *Grand Canary Coaling Company* para el aprovisionamiento de carbón, y *Compañía de Embarcaciones Canarias* para el resto de los servicios portuarios.

(127) De origen portugués, presidente y director general de *The Gonçalves (Las Palmas) Cold Storage Company, Limited*, con fábrica de hielo en el Puerto de La Luz; y socio principal de *Gonçalves Brothers, Marks and Co.*, almacenistas portuarios, Cfr., al respecto, MOROTE, L.: «Las cinco industrias del Puerto», art. cit.

(128) *Sociedades*, Libro 9, hoja 176, fol. 8 (ARPMT).

Cuadro 10

Catalogo de Actividades de M. Curbelo y Cª, 1902 - 1913

- Almacenistas	• Cereales. • Harinas.
- Armadores de Buques:	• Pesca (Pail. "Sahara"). • Cabotaje (Pails. "Pino" y "Río de Oro").
- Comercio al por mayor:	• Mayorista.
- Consignatarios:	• Compañía Trasatlántica.
- Exportaciones:	• Frutos.
- Importaciones:	• Granos.
- Seguros (Agencias) Marítimos:	• The Merchants Marine Insurance. • Privish Foreing.
Accidentes:	• Cía. Anónima de Accidentes.
Incendios :	• The Royal Exhange Assurance Corporation.
De Vida :	• Banco Vitalicio de España.
(Comisarios averías)	• La Fonciere. • Centro Catalán de Aseguradores.

FUENTE: *Anuarios Comerciales*, 1902, 1905, 1908, 1909, 1910, 1911 y 1914.
Elaboración propia.

La alianza prosiguió desde 1904 bajo la razón social de *Gonçalves y Compañía* al recoger bienes y capitales de la disuelta *Compañía de Servicios del Puerto*; en total, 150.000 pesetas, el doble de lo invertido tres años antes (129). La nueva compañía continuó en el servicio de aguada con los aljibes «Junio» y «Julio», y amplió considerablemente su flotilla de botes, lanchones y chatas dedicadas al avituallamiento de víveres y a la carga y descarga en la dársena portuaria. *Gonçalves y Cª* constituía el «brazo flotante» dispuesto por Curbelo para sus servicios marítimos.

Curbelo no se conformará con el control de los servicios menores. Una visión amplia del negocio portuario le permitió tomar conciencia de que su plena independencia empresarial no quedaba asegurada sin participar directamente en el aprovisionamiento de carbón. Desde muy pronto su lucha se centró en conseguir los apoyos necesarios para instalar depósitos del preciado combustible en la zona portuaria; las concesiones nos permiten conocer los continuos intentos de Curbelo en este sentido.

En un primer momento intentó involucrar a la *Compañía Trasatlántica* en inversiones portuarias. Las autorizaciones concedidas por el Ministerio de Fomento a la naviera catalana, inicialmente para establecer un depósito flotante de carbón —*Real Orden de 18 de octubre de 1900*— (130), y luego para construir una explanada,almacenes y muelle particular -*Real Orden de 12 de octubre de 1901*- (131), llevan el inequívoco sello de Miguel Curbelo en su afán de socavar el monopolio de las compañías británicas en el negocio del carbón:

> «Estas obras, Excmo. Sr., que se dedicarán al tráfico de carbón mineral, se han de ejecutar de piedra en sus muros y tienen por lo tanto el carácter de permanentes. No ocasionan perjuicios a los intereses públicos ni particulares ni constituyen monopolio de ningún género, antes bien, combatirán y evitarán en gran parte el que se ejerce hoy por las empresas inglesas que en virtud de concesiones obtenidas han levantado en las playas del Puerto construcciones de igual índole con las cuales tienen la exclusiva de aquel servicio» (132).

Sin embargo, las obras no se iniciaron, y —como decía el *Consejo de Obras Públicas* en uno de sus informes— «parece que no había gran empeño en la ejecución del proyecto», de tal modo que se decretó la caducidad de la concesión en 1907 (133).

A renglón seguido, el 12 de enero de 1902, Curbelo emprendió su segundo intento de establecer depósitos de carbón, esta vez en representación de la *Sociedad Anónima de Servicios del Puerto*. El proyecto, del que era autor Julián Ciri-

---

(129) Ibd., Libro 11, hoja 240, fol. 36.

(130) *Estadística de Obras Públicas...*, 1889-1900.

(131) *Concesiones*, Caja 1098, exp. 144, Secc. O.P. (AGA).

(132) «Instancia que eleva don Miguel Curbelo Espino al Excmo. Sr. Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas en solicitud de una concesión...», Ibd., legº 1779, exp. 2.

(133) «Informe del *Consejo de Obras Públicas* sobre Declaración de caducidad de la concesión otorgada...» Ibd.

lo Moreno, incluía una exposición de motivos en la que se refleja de nuevo la concepción de Curbelo:

> «Consolador es para ánimos españoles el espíritu emprendedor que se ha desarrollado, aunque tarde, entre nosotros, con respecto al fomento de nuestro Puerto aspirando a ocupar el lugar que nos coloque cuando menos al nivel del que han ocupado hasta el día los extranjeros...» (134).

Las obras proyectadas quedaron aprobadas por *Real Orden de 3 de octubre de 1905* tras un largo contencioso con *Gran Canary Coaling Company*. De todas formas, tampoco en esta ocasión se acometió su construcción, y en 1907 se anuló la concesión (135).

En inversiones portuarias Curbelo se revelará como el más activo de los comerciantes canarios desde comienzos de siglo. Esta vez sin apoyos, en 1902 obtuvo la concesión de explanada, almacenes y muelle de servicio con un presupuesto de 150.000 pesetas (136). En la arenga pronacionalista de turno, destinada a ensalzar la validez del proyecto ante el Ministerio, destacó la inevitable referencia antibritánica y el elogio encendido de los capitales nacionales al «...solicitar concesiones para construir obras a su servicio que puedan rivalizar con las extranjeras y hagan desaparecer la *irritante actual exclusiva* (la cursiva es nuestra) que viene ejerciéndose desde que las obras del Estado se comenzaron...» (137). Esta vez sí se llevó a efecto la construcción de las obras, pero no pudo cumplirse el vaticinio del propio Curbelo de que «las empresas y capitales extranjeros no serán en adelante las que monopolicen como hasta el día los servicios del Puerto» (138), porque la concesión fue a parar a otras manos extranjeras, las de *Woermann Linie*, en donde Curbelo encontró refugio a sus sentimientos y lucha antibritánicos.

Hasta el momento Curbelo había fracasado en sus sucesivos intentos de participar en el aprovisionamiento de carbón. Su objetivo sólo se cumplirá muy tardíamente, en 1920, cuando participó con 950 acciones preferentes en la constitución de la *Compañía General Canaria de Combustibles*, precisamente al ceder la nueva concesión que obtuvo por *Real Orden de 1 de mayo de 1909* (139).

---

(134) «Proyecto de explanada, almacenes, edificios para oficinas y muelle de servicio para tráfico de carbón, mercancías y frutos del país», Ibd., Caja 1100, exp. 148.

(135) Ibd., leg° 1779, exp. 21.

(136) El proyecto fue remitido el 14 de octubre de 1900 y en él se solicitaba la ocupación de 3.223 m2, con el siguiente desglose presupuestario:

Explanada	35.141,70
Almacenes y obras de servicio	71.187,14
Muelle	16.608,18
Raíles e imprevistos	15.000,00
	137.937,02
Beneficios indirectos e impuestos	12.374,33
	150.311,35

Ibd., Caja 1111, exp. 150.

(137) De la «Memoria» del *Proyecto de explanada, almacenes y muelle para depósito...*, Ibd.

(138) De la «Instancia de solicitud» del mismo proyecto, Ibd.

(139) La concesión fue solicitada por Antonio Navarro Lorenzo, socio industrial de *M. Curbelo y C.ª*. Sobre su cesión a la *Compañía General Canaria de Combustibles*, cfr. *Sociedades*, Libro 20, hoja 470, fols. 7-11 (ARPMT); y sobre los avatares de la concesión, cfr. *Concesiones*, Secc. O.P., Caja 1098, exp. 141 (AGA).

No obstante, Curbelo contaba con una sólida infraestructura y durante la primera década del siglo amplió considerablemente su negocio al adquirir u ocupar diversos solares, localizados todos en torno al núcleo portuario.

Lo destacable a nuestros efectos es la consolidación capitalista de una figura canaria con capacidad suficiente para ofrecer resistencia a las firmas extranjeras, de tal forma que pronto Curbelo será conocido con el apelativo de «rey del Puerto». Desde luego, este no era el Puerto de la década de los ochenta, ni Curbelo el replegado y provinciano comerciante que actuaba al socaire de los designios extranjeros.

Pero no sólo fue el Puerto. Más allá de *M. Curbelo y C^a* y de *S.A. de Servicios del Puerto*, la excepcional posición de Curbelo entre la burguesía del momento le llevó a desplegar su influencia en otras esferas de actuación y a desarrollar amplias conexiones empresariales. Así, sus capitales llegaron a *Salazar Curbelo y C^a* en 1903, *Graham y C^a* en 1907, *Blasco y C^a* en 1908, y *Nuez Padrón y C^a* en 1917 (140); todas ellas contaron con la activa presencia de Miguel Curbelo entre sus principales promotores, y todas estuvieron vinculadas a los sectores de actuación preferentes —y, por lo tanto, de probada rentabilidad— del crecimiento capitalista de comienzos del siglo XX: las exportaciones, los seguros, la construcción urbana y la explotación de aguas.

Aún más, Curbelo aseguró su presencia en la constitución de sociedades amplias de intereses colectivos, como *Compañía Anónima de Exportadores Canarios* en 1900, *Asociación Gremial de Arbitrios de Puertos Francos* en 1902, y *Fomento de Gran Canaria* en 1909, todas ellas expresión de las aspiraciones de la burguesía isleña del momento (141).

Sobran indicadores, pues, para poner de relieve la prepotencia de Curbelo en el despegue portuario a partir de 1900, aunque todavía se torna más significativa si aludimos a operaciones concretas. Por ejemplo, en 1906 realizó una doble operación con *Woermann Linie* y con Francisco Gonçalves Silva que le reportó la apreciable suma de 1.605.000 pesetas (142); o el establecimiento, con *Miller y C^a*, del mayor «supermercado» de la época, *Víveres del Puerto*; o la compra, con Bordes, del Hotel «Santa Catalina» a la fenecida *The Canary Islands* en 1922 (143); y, así, un largo etcétera.

Pero su mayor negocio se produjo al estallar la Gran Guerra. Su capacidad de riesgo le llevó a comprar los fletes de la *Compañía Trasatlántica* por una convenida cantidad durante el tiempo que durase el conflicto: si la guerra terminaba tan pronto como preveía la opinión general, la quiebra de Curbelo sería de escándalo; pero si duraba un año o más —como él pensaba— tenía el negocio asegurado, y la guerra, como se sabe, duró cuatro años. Los beneficios de Curbelo

---

(140) Para el seguimiento de estas empresas, cfr. por orden de prelación, *Sociedades*, Libros 10 (hoja 211), 13 (287), 14 (294) y 17 (400) (ARPMT).

(141) Ibd., Libros 1 (hoja 164), 9 (197) y 14 (309).

(142) *Registro de la Propiedad*, Lib. 236, fols. 120-125 (ARPMLP).

(143) *Ibd.*, Lib. 299, fols. 171 y sig. Ver Propiedades inscritas a nombre de Miguel Curbelo..., en el Cuadro 1 del Capítulo IV.

Cuadro 14

Participación de Miguel Curbelo Espino en sociedades no estrictamente portuarias, 1900-1917

Fecha de constitución	Sociedad	Clase	Actividades	Capital social	Capital de Curbelo	Observaciones
16-12-1900	*Compañía Anónima de Exportadores Canarios*	Anónima	Fletar buques para exportar frutos a Londres, Liverpool, y otros puertos extranjeros.	75.000 (emitido)	1.250	Disuelta el 20-12-1902
17-08-1902	*Asociación Gremial de Arbitrios de Puertos Francos*	Anónima	Arrendamiento de los arbitrios de puertos francos	60.000	(no consta)	Renovada a los 5 años
31-01-1903	*Salazar Curbelo y Compañía*	Colectiva	Cosecheros y exportadores de frutos	50.000	12.500	
11-10-1907	*Graham y Cía. Sociedad de Crédito Canario*	Comandita	Agencia de seguros, créditos e informaciones mercantiles	1.000	200	
19-04-1908	*Blasco y Compañía*	Limitada	Construcción y venta de materiales de edificación	300.000	16.975	Curbelo es el segundo en participaciones de capital
22-06-1909	*Fomento de Gran Canaria*	Anónima	Fomento del turismo, hoteles, obras de mejora y operaciones bancarias	200.000 (emitido)	(no consta)	
19-05-1917	*Nuez Padrón y Compañía*	Colectiva	Alumbramiento y explotación de aguas	100.000	16.666,66	

Fuente: Elaborado a partir de la consulta del *Registro de Sociedades* (ARPMT).

conocieron un crecimiento extraordinario en el momento de mayor crisis para Canarias, y el maíz de Argentina, que era el único grano descargado por entonces en La Luz, posibilitó una acumulación sin precedentes. El socarrón comentario del sufrido canario de la época le dio su gracia al asunto con una popular coplilla, que decía:

«Con esto de la guerra
ya nadie tiene una perra,
y Curbelo con el millo
se las mete en el bolsillo». (144)

Los límites cronológicos que hemos fijado a nuestro trabajo impiden seguir avanzando en los pasos y negocios inspirados por Curbelo a partir de 1914. A juzgar por las referencias que poseemos —*Cía General Canaria de Combustibles* en 1920, constitución de una nueva firma *M. Curbelo y C*ª en 1927 con dos millones de capital, intensas relaciones con José Mesa y López y su *Partido Reformista Agrario*—, el estudio de esta figura y de su entorno puede ser una apasionante tarea de acercamiento a las actitudes y actuaciones de los grupos dominantes en la sociedad canaria durante la recuperación económica de los años veinte, que habrá de abordarse en su momento.

Mientras tanto, nos limitaremos a subrayar la importancia de Curbelo como hombre fuerte en el despegue portuario (no fue en vano el apelativo que tuvo como «rey del Puerto»); su carácter excepcional en la capacidad económica desplegada por la burguesía local; la visión del desarrollo capitalista que sugiere su estudio frente a las primeras experiencias de los comerciantes canarios; la moderna concepción empresarial que inspira su actividad, resultado de combinar iniciativa y riesgo; la diversificación de actividades económicas que logró a partir de los negocios portuarios; los intentos de articular un sistema de alianzas para frenar la fuerte presencia británica; y, de modo general, la mayor agresividad de los capitales isleños en el Puerto a partir de 1900.

2.4. *La gerencia canaria: apoderados y «hombres de paja» de las firmas extranjeras*

Junto a comerciantes y empresarios con mayor o menor capacidad económica y sujetos a mayor o menor grado de dependencia, es preciso reseñar un fenómeno sumamente interesante del desarrollo portuario: el acceso —a través del apoderamiento— de una serie de nombres del comercio local o peninsular a la gerencia de las compañías extranjeras. O dicho con otras palabras, y sin caer en extrapolaciones ahistóricas, el Puerto contempló el nacimiento de la primera generación de «ejecutivos» canarios.

Hombres como Andrés Macías Macías en *Grand Canary Coaling Company*, Francisco Azopardo Bethencourt en *Blandy Brothers*, Manuel Gallardo Gutiérrez en *Miller y C*ª, José Bonello Quintana en *Swanston y C*ª, León Bravo de

---

(144) Debo coplilla y noticias al testimonio oral de D. Miguel CURBELO NAVARRO. Algún día habrá que incorporar al relato histórico el conjunto de refranes, canciones, coplas y versos dispersos de la tradición oral canaria, expresión profunda de los sentimientos colectivos, y pauta, también para el análisis social de la Historia.

Laguna en *Wilson Sons*, y Rosendo Ramos Franch y Emilio Ley Arata en *Elder Dempster* intervinieron en los negocios portuarios, al menos, con tanto protagonismo como el de otros comerciantes independientes. Así pues, aunque su participación revistiera formas diferentes y estuviera destinada a prestar servicios a las firmas foráneas, resulta obligado referirse a ellos como aportación canaria al despegue portuario (145).

Al igual que los comerciantes y empresarios autónomos, se habían formado como dependientes del comercio local (Francisco Azopardo lo era, por ejemplo, en la Casa de Comercio de Houghton desde 1875); se habían establecido en la isla a través de sus vínculos comerciales (como el catalán Rosendo Ramos Franch); eran descendientes de oleadas inmigratorias que se habían dedicado de forma predominante al comercio en el barrio de Triana (Azopardo y Bonello son apellidos de origen maltés); o fueron empleados que ascendieron progresivamente hasta convertirse en gerentes (como el caso del gaditano Manuel Gallardo en la «Casa Miller»). En general, respondían a los mismos patrones de conducta, alcanzaron su posición por idénticos caminos, se relacionaron con los mismos círculos, y se consideraban miembros de pleno derecho de esa burguesía eminentemente urbana que se fue configurando a partir del Puerto.

Las compañías extranjeras encontraron en estos hombres un valioso instrumento para la defensa de sus intereses; se conocían al detalle los entresijos del comercio local, les facilitaban las relaciones con los poderes locales, eran sus consejeros de confianza para asuntos que desconocían, defendían a capa y espada las posiciones patronales frente a las reivindicaciones obreras, solicitaban concesiones y registraban sociedades a su nombre con el fin de que la Administración española no pusiera demasiados impedimentos; eran, en definitiva, sus «hombres de paja», y dirigían y cuidaban sus negocios a la perfección (146). Los gerentes, por su parte, descubrieron en las compañías foráneas un medio valiosísimo para realizar sus aspiraciones económicas y sociales; tenían asegurados sus ingresos sin necesidad de correr riesgos innecesarios, desplegaban una amplia capacidad de decisión y de actuación, accedían a una envidiable posición económica que incluso se traducía en la adquisición de bienes y propiedades, y, además, el cargo llevaba aparejado un considerable prestigio social. En fin, compañías y gerentes se necesitaban mutuamente, así que unas y otros hicieron amplia comunión de intereses.

---

(145) Hemos elaborado esta incompleta nómica de gerentes a partir de la consulta de apoderamientos, tanto en el *Registro de Sociedades* (ARPMT), como en *Protocolos Notariales* (ACMLP). También nos hemos valido de algunos datos genealógicos del Archivo de RODRIGUEZ Y DIAZ DE QUINTANA, M.

(146) En lo que hace referencia a concesiones, ya hemos analizado este fenómeno en el capítulo I. En cuanto a sociedades, baste indicar por ejemplo el caso de la *Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios* que, a juzgar por su inscripción oficial, daba la impresión de ser una empresa de capitales canarios: «Don Rosendo Ramos Franch, don Tomás de Zárate y Morales, don Domingo Marrero Marrero, don Pedro Sarmiento Pérez, don Cayetano Inglot y de Ayala, don Diego Hernández Saavedra y don Emilio Ley Arata... (hacen constar)... que actualmente asciende el número de acciones en circulación a mil setecienas veinte y cinco, representativas de un capital de ochocientas sesenta y dos mil quinientas pesetas, de cuyas acciones son tenedores en el día, por endoso, los referidos señores en la forma siguiente: don Rosendo Ramos, de mil seiscientas noventa y cinco; don Tomás de Zárate, de cinco; don Domingo Marrero, de cinco; don Pedro Sarmiento, de cinco; don Cayetano Inglott, de cinco; don Diego Hernández Saavedra, de cinco, y don Emilio Ley, de otras cinco». Resulta ocioso comentar que las acciones de Rosendo Ramos Franch pertenecían, en realidad, a *Elder Dempster. Sociedades*, Libro 8, hoja 160, fol. 22 vto. (ARPMT).

Fachadas principal y lateral de la "Casa Elder", un ejemplo de la arquitectura que se generalizó en el Puerto para la construcción de almacenes de mercancías, depósitos de carbón y oficinas comerciales.

Oficinas de *Grand Canary Coaling Company* en el Puerto de La Luz, una muestra del estilo utilizado por los británicos para decorar los interiores de sus empresas mercantiles. Sus principales elementos eran maderas de caoba y cristales para mostradores y dependencias, y hierro forjado para las cajas fuertes; todo importado de Inglaterra.

El Director-gerente de la "Casa Elder", *Rosendo Ramos Franch*, despachando en su oficina del Puerto con el retrato de Sir Alfred L. Jones a sus espaldas.

El apoderamiento es una fuente de primera mano para conocer la participación de estos hombres en la gestión de las compañías extranjeras. Por medio de estos documentos, sabemos que desempeñaban funciones de *dirección* «...para tratar, manejar, conducir y llevar a efecto todos y cada uno de los negocios, asuntos y cosas que sean necesarios o convenientes a la compañía», desde el despacho de la correspondencia hasta el cierre de las operaciones mercantiles, con plena capacidad «...para girar, firmar, ejecutar, operar, negociar y endosar», y todo ello tanto en las operaciones de compra como en las de venta. Al mismo tiempo, ostentaban la *representación* social de la compañía «...en toda clase de juntas públicas o particulares y emitir su voto en las mismas, (...) así como para formar y otorgar cualesquiera delegaciones y otros instrumentos en nombre de la compañía», asumiendo también la representación de las acciones que tuviera la firma en bancos, sociedades y negocios de todo tipo. Por último, ejercían funciones empresariales de *contratación* y de despido del personal asalariado al tener plenos poderes «...para nombrar y emplear dependientes, agentes, subordinados y otras personas, así como para despedirlos y despacharlos en cualquier tiempo y nombrar y emplear otros en su lugar» (147). Estas amplias funciones de dirección, de representación y de contratación proporcionaron a los apoderados la posibilidad de desempeñar un descatado papel en la política comercial y en la actuación de las firmas extranjeras en el Puerto, y no sólo en el Puerto, sino también en los restantes sectores económicos adonde llegó la influencia del capital foráneo.

Algunos gerentes, al mismo tiempo que apoderados de las compañías inglesas, eran propietarios urbanos o tenían sus propios negocios a base de representaciones y comisiones de casas comerciales. Otros, no ya estrictamente en el ámbito portuario, participaron con su capital en la formación de empresas, bien siendo destacados socios de las mismas (como Emilio Ley Arata), o bien ejerciendo su influencia a través de vínculos familiares (como Francisco Azopardo Bethencourt) (148). Otros, por último, se convirtieron en empresarios independientes, como el caso ya reseñado de Bernardo de la Torre Cominges, o el del propio Emilio Ley Arata, quien fundó en 1909 *Ley y Compañía* para dedicarse al comercio y a las representaciones por su propia cuenta (149).

La gerencia, como síntoma de modernidad frente al carácter patrimonial, o simplemente patriarcal, de las casas de comercio, es un dato más a añadir en la transformación que se produjo en el comercio canario a partir de los negocios portuarios. Con apoderados y gerentes, los hábitos y estilo británicos se transfirieron al empresariado isleño; también a través de estos intramecanismos se articuló la influencia británica en el desarrollo del capitalismo canario.

---

(147) Ibd., Libro 16, hoja 356, fol. 19 rto. y vto.

(148) Emilio Ley Arata participó en la constitución de *Río y Compañía* en 1908, dedicada a la explotación de aguas minerales; y de *Melián y Compañía Limitada* en 1910, empresa de transporte de viajeros entre la Ciudad y los pueblos de la isla. Por otra parte, familiares de Francisco Azopardo participaron activamente en sociedades como *Fomento de las Aguas* y *Castro y C*ª. Ibd., Libros 13 y 14, hojas 289 y 321; y Libros 12 y 15, hojas 247 y 336, respectivamente.

(149) Cfr. Ibd., Libro 18, hoja 447.

2.5. *Cambios en el comercio de cabotaje y en la industria pesquera*

El comercio de cabotaje y las actividades pesqueras también fueron sensibles a las nuevas condiciones del desarrollo portuario. El cabotaje, por su crecimiento, y la pesca, por sus pequeños intentos de capitalización, merecen una breve reseña.

El cabotaje

A partir de 1900 se detecta una nueva fase en el comercio de cabotaje. El crecimiento del número de buques y tonelaje fue un hecho innegable; sin tener en cuenta la flota de la *Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios* (que también transportaba mercancías entre las diferentes islas del Archipiélago), frente a los 13 buques y las 769 toneladas de registro bruto consignados durante el período 1874-1900, entre este último año y 1913 se registraron un total de 18 nuevas embarcaciones con una capacidad neta de 1.204 toneladas. A los nuevos barcos habría que añadir la capacidad acumulada del período anterior, lo que proporcionó un fuerte incremento en la capacidad de transporte de la navegación interinsular.

El crecimiento cuantitativo de la flota destinada al cabotaje a partir de 1900 fue una manifestación más del dinamismo comercial y del nuevo impulso que conocieron la actividades productivas, consecuencia directa del aumento de la demanda interna, que generó un notable incremento de las importaciones y exportaciones y, consiguientemente, multiplicó el volumen de intercambios entre los diferentes puertos canarios (150). Ahora bien, a nuestro objeto de relacionar este crecimiento del cabotaje con los comerciantes del Puerto, interesa que nos detengamos brevemente en los cambios que se produjeron en la propiedad de los buques.

Así, junto a los comerciantes de los pueblos del interior de la isla y a los pequeños armadores que habíamos analizado en el período anterior, algunos empresarios del Puerto participaron, de forma activa o tangencialmente, en este tipo de comercio. Tal es el caso de Miguel Curbelo, quien entre 1906 y 1909 inscribió el pailebot «Pino», y desde 1908 el «Río de Oro», ambos inscritos a nombre de la *Compañía Trasatlántica* (151). Otros pequeños armadores, por su parte, continuaban asociándose para intervenir en un negocio que ya ofrecía mayores niveles de competencia. Así, Antonio Jorge Marrero, comerciante portuario, se unió a Rafael Martínez Bravo para botar al agua el pailebot «San Antonio» en 1908, y los Ortega y Montenegro necesitaron del patrocinio de un consignatario como Juan Bordes Claverie para comerciar con el «Mosquito» a partir de 1913 (152). Más tarde, otras empresas como *Orive Hermanos, Bautista y Martinón* y *F. Guedes y Compañía* también participaron en los intercambios interinsulares. Sin embargo, la intervención de estos comerciantes en el cabotaje fue débil, sobre todo si tenemos en cuenta que ningún vapor se registró a nombre de apellidos canarios.

---

(150) Algunas referencias sobre el particular pueden encontrarse en MACIAS HERNANDEZ, A.: «Algunas consideraciones sobre la economía canaria...», art. cit., passim.

(151) *Registro de buques*, Lista 2ª, Libro 1º, fols. 44 y 52 (ACMLP).

(152) Ibd., fols. 55 y 64, respectivamente.

Cuadro 15

Buques del cabotaje con inscripción en Las Palmas entre 1874 y 1913

Año de inscripción	Año de construcción	Embarcación	Tonelaje Total	Tonelaje Neto
1874	1859	Pail. Nueva Mensajera	30,64	29,11
1880	1880	Pail. Gaspar	53,06	50,41
1881	1881	Pail. Bella Lucía	85,80	81,51
1882	1882	Pail. Fermina y Concep.	80,84	76,80
1890	1858	Pail. Dante	36,63	34,80
1895	1881	Pail. Joven Félix	16,36	15,54
1895	1860	Pail. Telégrafo	51,64	49,06
1896	1879	Pail. S. Antonio (a) La Rosa	52,23	49,62
1897	1895	Pail. La Mariposa	130,98	100,88
1898	1898	Pail. Nuevo Adán	45,93	43,63
1899	1899	Pail. Joven Vicente	61,37	58,30
1900	1894	Gab. Núm. 29 (adaptada)	90,32	88,80
1900	1900	Pail. Matías López	95,33	90,56
1901	1901	Pail. Juanita	39,93	37,93
1902	1902	Pail. Nuevo Teide	82,18	76,34
1903	1902	Pail. Magdalena	24,49	20,01
1903	1903	Pail. Carlota	102,59	91,78
1904	1904	Pail. Carmen	103,12	92,74
1906	1870	Pail. La Pino	97,71	75,82
1908	1904	Vapor España	125,99	121,58
1908	1888	Vapor León y Castillo	506,83	252,70
1908	1888	Vapor Viera y Clavijo	510,98	254,48
1908	1899	Lanc. Triana	43,78	32,30
1908	—	Bala. Santa Cruz	25,52	23,66
1908	1902	Vapor Britania	78,95	7,03
1908	1892	Vapor Esperanza	85,62	49,79
1908	1869	Pail. Río de Oro	104,22	85,28
1908	—	Pail. Frazquita	96,16	84,01
1908	1906	Vapor Veloz	241,61	75,72
1908	1878	Pail. San Antonio	78,00	71,00
1909	1885	Vapor Prompt	144,57	78,56
1911	1908	Remol. Gando (adaptado)	45,07	4,36
1913	1912	Vapor Gomera-Hierro	483,82	258,62
1913	1912	Vapor Viera y Clavijo	880,22	505,26
1913	1912	Vapor León y Castillo	899,60	518,44
1913	1912	Vapor Fuerteventura	483,82	258,62
1913	1912	Vapor Lanzarote	488,81	263,61
1913	1912	Vapor La Palma	893,52	514,30
1913	1863	Pail. Mosquito	44,53	42,30

Fuente: *Registro de Buques*, Lista 2ª, fols. 29-64 (ACMLP). Elaboración propia.

Más importante es el hecho de que, a partir de 1900, el cabotaje no fuera una actividad reducida a comerciantes isleños. En 1900, *Grand Canary Coaling* adaptó una gabarra para dedicarla al cabotaje (153). La *Elder Dempster*, por su parte, encargó en los astilleros de *Blandy* el pailebot de mayor capacidad que hasta ese momento se había construido en Las Palmas, el «Matías López», y años después adquirió para la *Elder and Fyffes* el pailebot «La Mariposa» y el vapor «Esperanza» (154). La casa *Miller* mantuvo sus relaciones directas con los comerciantes canarios al participar del pailebot «Carmen» junto a José Suárez, Juan Trujillo y Leonardo Cabrera; pero no se limitó a ello y, en 1908, compró en Escocia el vapor «España», de adecuado diseño para la navegación entre las islas, dedicando además el «Veloz» a idénticas labores (155). Y tampoco se quedaron al margen del cabotaje otras firmas de capital foráneo, como *Blandy Brothers* y *Compañía Canaria de Carbones* (156).

La *Elder and Fyffes* necesitaba contar con pequeños buques de su propiedad que efectuaran el traslado de los plátanos desde las comarcas productoras hasta los centros de exportación. La *Miller*, con su flota, enlazaba directamente sus establecimientos comerciales en Santa Cruz y Las Palmas, al tiempo que aseguraba el intercambio entre estos puertos y las islas menores. Además, con el incremento del tráfico marítimo internacional, también aumentó la demanda de víveres para el suministro a los buques en tránsito; prácticamente todas las compañías se vieron obligadas a disponer de grandes contingentes de productos en sus almacenes del recinto portuario, aspecto que contribuyó no poco a multiplicar los intercambios comerciales entre los diferentes puertos del Archipiélago.

Con las compañías extranjeras llegaron los vapores al cabotaje, y, con ellos, una fuerte competencia para los pequeños veleros que seguían navegando desde mucho tiempo antes o para los construidos —cada vez menos— a partir de 1900. No es nuestro objetivo entrar en mayores consideraciones sobre un tema que rebasa ampliamente el marco portuario que nos hemos propuesto; sin embargo, todo parece indicar que los empresarios canarios del Puerto, dedicados sobre todo a consignaciones, agencias y representaciones, llegaron tarde y con escasa fuerza —sin vapores— al comercio de cabotaje; y cuando lo hicieron, participaron modestamente en una actividad que estaba conociendo una creciente intervención de capitales extranjeros.

La Pesca

En las actividades pesqueras, marginadas por completo de inversiones canarias durante la etapa precedente, se aprecia la introducción de algunos comerciantes y empresarios del Puerto.

---

(153) Ibd., fol. 37.

(154) Ibd., fols. 38, 34 y 51, respectivamente.

(155) Ibd., fols. 43, 45 y 54.

(156) Ibd., fols. 48-50.

Algunos no pasaron de tener una mera presencia testimonial; tal fue el caso de Ignacio Cantero Afonso, quien en 1906 adquirió el pailebot «José Baltazar» para venderlo tan sólo dos años después (157). Más significativa fue la participación de Miguel Curbelo Espino, quien tuvo a su servicio el pailebot «Sáhara», heredero del fracaso de las *Pesquerías Canario-Africanas*, y en 1908 inscribió otro buque, el «Milagro», a nombre de la *Compañía Trasatlántica* (158). De igual forma, su aliado portugués Francisco Gonçalves Silva, intervino en la industria pesquera con los pailebotes «Africana» y «Aventura» (159). En ambos casos se trataba de adquirir viejos veleros de dos o tres palos a modestos armadores para emplearlos en la pesca de forma marginal, como actividad complementaria de sus negocios portuarios, pero sin incidir en la modernización del subsector.

La constitución de la sociedad anónima *Las Pesquerías Canarias* en 1907 fue —como ha señalado A. Macías— el más serio «esfuerzo de capitalización» realizado por la burguesía isleña en la pesca durante el período que venimos considerando, entre 1880 y 1913 (160). Por ello nos interesa detenernos brevemente en sus protagonistas.

La nueva empresa pesquera contó con un capital inicial de 35.000 pesetas que aportaron a partes iguales sus siete socios: el consignatario Ignacio Cantero Afonso; el marino Matías Reina Lorenzo, ya con sólidos intereses de armador pesquero; el comerciante Antonio Cuyás González Corvo, con pequeña presencia en los negocios del Puerto; el comerciante Manuel Pérez Quevedo; el propietario Lucas Alzola Apolinario; el propietario, cosechero y comerciante Francisco Gourié Marrero; y el médico Bartolomé Apolinario Macías, de claras vinculaciones familiares con el mundo del comercio local (161). Una nómina de socios bastante peculiar para ser una empresa pesquera, sobre todo si se tiene en cuenta que se agrupaban capitales estrictamente comerciales y portuarios con otros vinculados a la propiedad agraria, por lo general poco dados a este tipo de tentativas.

Frente a las iniciativas peninsulares que habían fracasado hasta entonces, lo que interesa resaltar es el éxito alcanzado por *Las Pesquerías Canarias*. La sociedad, lejos de disolverse, adquirió un nuevo balandro en 1912, el «Andrea» (162); y, un año más tarde, los mismos socios —a excepción de Ignacio Cantero— constituyeron una nueva compañía, *Vapores Pesqueros Canarios*, con la finalidad de invertir 81.000 pesetas en la adquisición de un vapor inglés, el «Gran Canaria», para dedicarlo a las actividades pesqueras (163). Fue el primer buque de vapor comprado con capitales exclusivamente canarios, y, también, la única tentativa de modernización emprendida por la burguesía isleña en la pesca.

•••

(157) Ibd., Lista 3ª, Libro 2°, fol. 375.

(158) Ibd., Libro 1°, fol. 234 y Libro 2°, fol. 414.

(159) Ibd., Libro 1°, fols. 85 y 323.

(160) MACIAS HERNANDEZ, A.: «El sector pesquero...», art. cit., p. 18.

(161) *Sociedades*, Libro 14, hoja 307, fol. 39 (ARPMT).

(162) *Registro de buques*, Lista 3ª, Libro 4, fol. 712 (ACMLP).

(163) Ibd., Libro 5, fol. 744; y *Sociedades*, Libro 16, hoja 357, fol. 24 (ARPMT).

Recapitulemos un poco. Algunos viejos comerciantes, armadores y navieros de la Ciudad —de los establecidos desde antiguo en el barrio mercantil de Triana y en el *Muelle de San Telmo*— encontraron en el Puerto un medio adecuado y valiosísimo para expandir sus pequeños negocios y aumentar sus posibilidades de enriquecimiento. De igual forma, la conversión de La Luz en escala internacional posibilitó el surgimiento y la consolidación posterior de otros comerciantes no tan viejos, expertos en la gestión de pequeñas casas de comercio o de grandes compañías extranjeras, incorporados a los negocios portuarios a partir de relaciones familiares o profesionales, y establecidos por su propia cuenta al fundar nuevas empresas. Ambos, viejos comerciantes y nuevos empresarios, participaron de lleno en el despegue del Puerto junto a las firmas extranjeras. Ahora bien, ¿cuándo, cómo y bajo qué condiciones lo hicieron?

La participación canaria en los negocios portuarios sólo llegó con el establecimiento de las primeras compañías británicas, de forma paralela al crecimiento del comercio internacional y la irrupción de nuevas líneas de navegación, y después de padecer una crisis general que afectó a sus niveles de ingresos —la provocada por la depreciación de la cochinilla en los mercados europeos. Además, la imposibilidad de acceder a las consignaciones de las grandes navieras inglesas, francesas o alemanas —que aportaban el mayor número de vapores— y al carbón —que era el principal negocio del Puerto— situó a los comerciantes canarios en inferioridad de condiciones y en situación de franca dependencia con respecto a las firmas extranjeras, que pasaron a controlar y monopolizar los servicios más rentables sin apenas resistencias, estableciendo consorcios comerciales y repartiéndose cupos de venta entre ellas.

Ninguno de los negocios que hemos analizado pudo competir con el capital extranjero en el Puerto. El ejemplo de Miguel Curbelo —el único con posibilidades reales de alcanzar mayores cotas de autonomía— es bien elocuente; sus intentos de participar en el carboneo fueron un querer pero no poder, al menos hasta la Gran Guerra, y terminó por ceder sus instalaciones a *Woermann*. La carencia de navieras de vapores canarias, las escasas tentativas de modernizar un sector tradicional como el de la pesca, las pobres inversiones en obras de infraestructura portuaria, y la pervivencia de la vela entre los armadores canarios fueron otros tantos indicadores de la debilidad de los negocios isleños, y hasta de su insignificancia, frente a lo representado por los extranjeros.

Pero ello no importaba. Ese incuestionable dominio foráneo en el Puerto ni lesionaba los intereses ni recortaba las aspiraciones de la burguesía canaria. Los comerciantes de Las Palmas no estaban en condiciones de competir, con sus menguados recursos económicos y tras sufrir una crisis generalizada, ante tan poderosos intereses transnacionales. Lo realmente importante era que la acción exterior estaba imprimiendo un renovado dinamismo a las actividades marítimas y comerciales de la Ciudad, y ello beneficiaba considerablemente al capital isleño, y muy directamente a los viejos comerciantes y a los nuevos empresarios del Puerto.

Las aspiraciones inmediatas de la burguesía urbana, al menos las proclamadas abiertamente en aquella época, se centraban en el «engrandecimiento» y la «supremacía» comercial de Las Palmas. Y acaso las compañías extranjeras ¿no traían consigo una consolidada experiencia comercial y eficaces rendimientos?,

¿no invertían grandes capitales en obras de infraestructura portuaria?, ¿no revalorizaban la concepción de una isla franca abierta a los intercambios más amplios y diversos?, ¿no creaba, en fin, nuevas posibilidades de enriquecimiento? Tales fueron los argumentos que barajaron los poderes políticos y económicos de la isla cuando decidieron facilitar el establecimiento de las primeras sucursales británicas en La Luz. Una vez establecidas, sólo bastaba con aprovechar la nueva coyuntura, dejarse contagiar del nuevo estilo y de los nuevos hábitos europeos, recibir los estímulos necesarios, y acrecentar bienes y fortunas. La única alternativa posible —y también la más fácil— era «colgarse» del crecimiento marítimo auspiciado desde el exterior y crecer «a remolque» de la iniciativa foránea (164).

Desde esta perspectiva, el capital extranjero no sólo sirvió a los intereses del colonialismo europeo; también proporcionó la razón de ser de los nuevos burgueses del Puerto (165). A su amparo sólo pudo surgir una débil burguesía portuaria que unió a la vieja herencia mercantil de la Ciudad nuevos aires europeos y que amplió progresivamente sus negocios tras un período de aprendizaje previo y a través de múltiples relaciones con el capital nacional y extranjero, lo que le permitió, de hecho, la formación de empresas canarias más ambiciosas cuando la pérdida de las colonias americanas atrajo a un mayor número de vapores españoles hacia las aguas del Archipiélago, dada su proximidad a las colonias españolas de Marruecos y del Golfo de Guinea (166).

En definitiva, no fue aquella una burguesía que se enriqueció «emprendiendo», sino más bien «recogiendo» los frutos —al principio tan sólo «migajas», después alguna «tajada»— del despegue portuario inducido por el capital extranjero, y que tuvo por característica principal el ser una burguesía «inter-mediaria», al basar sus actividades en consignaciones, agencias y representaciones, como «inter-mediaria» fue Canarias en la navegación (léase *expansión*) europea hacia Africa y América.

---

(164) Sobre «la modernización de Canarias» se ha dicho que «*...no podía ocurrir de otro modo que como se produjo*: espoleada desde el exterior, por el capitalismo industrial europeo, y *no* por el peninsular... En consecuencia, la burguesía insular adquirió entonces, y dentro de esas coordenadas internacionales, su tónica característica: *dependencia del exterior y fragilidad ante las crisis generales de la economía capitalista, como dependiente y frágil ha sido —y es— la supervivencia del Archipiélago*», MORALES LEZCANO, V.: «Capitalismo industrial e inversiones extranjeras...», art. cit., p. 157.

(165) MACIAS HERNANDEZ, A. en «Algunas consideraciones sobre la economía canaria...», art. cit. plantea un análisis de «la estrategia de crecimiento» desplegada por la burguesía propietaria desde el establecimiento de los puertos francos. Habrá que seguir profundizando en ello a partir de un análisis exhaustivo de la burguesía agraria, de sus actividades, y de sus aspiraciones y planteamientos de clase.

(166) De ahí, e.g., las continuas reivindicaciones de la *Junta Local de Comercio, Sociedad Económica de Amigos del País*, y *El Liberal* —periódico del Partido de don Fernando— en el sentido de que se potenciara la acción colonial española en los territorios próximos a Canarias. Cfr., para ello, QUINTANA NAVARRO, F.: «Santa Cruz de Mar Pequeña y las tentativas «africanistas» de la burguesía grancanaria, 1860-1898», en *VI Coloquio de Historia Canario-Americana / Aula Relaciones Históricas entre Canarias y el noroeste de Africa*, Las Palmas (octubre de 1984), en prensa.

—Capítulo IV—

LA BURGUESÍA DEL PUERTO

Consignatarios, navieros, armadores, almacenistas, exportadores, agentes, aseguradores; *negociantes* del Puerto, en suma, desarrollaron unas prácticas comerciales concretas para obtener beneficios económicos. Y lo hicieron a través de un *medio*, también concreto, el de los negocios portuarios (1).

Al mismo tiempo, los negociantes portuarios se insertaron en una sociedad concreta, la isleña que contempló el tránsito de los siglos XIX al XX, caracterizada por la existencia de grandes desequilibrios internos; y se comportaron en ella como un grupo social diferenciado, con sus intereses y aspiraciones específicos.

Hemos intentado «desmenuzar» el mundo de los negocios portuarios, procurando determinar la evolución de cada negociante de forma individual. Nos proponemos ahora superar el marco de la individualización para abordar un someto análisis de tipo general. Y lo hacemos a sabiendas de que no podemos —ni debemos— sino apuntar a algunas líneas y avanzar reflexiones inacabadas sobre la configuración de una clase social —la burguesía comercial— que en Canarias cuenta con un vacío historiográfico considerable.

1. *Algunos rasgos generales de la burguesía portuaria*

Habría que situar nuestro análisis a partir de un postulado previo que nos parece lo suficientemente contrastado: la burguesía comercial de Las Palmas —como expresión de una *clase social*— sólo es comprensible con el fenómeno portuario. Hasta ese momento, existían «sectores mercantiles», o «burguesía protoindustrial» si se quiere (2); sólo fue con el despegue portuario cuando la burguesía comercial adquirió sus perfiles modernos y se configuró definitivamente.

En su progresivo *proceso de configuración social*, la burguesía isleña encontró dos poderosísimos estímulos, que actuaron, al mismo tiempo, como «tablas de salvación» y «plataformas de lanzamiento»: primero, el establecimiento de los *puertos francos* en el Archipiélago; después, la declaración, y posterior construcción, del *Puerto de Refugio* en La Luz. Ambos hitos sirvieron para salvar situaciones críticas e iniciar nuevas fases de crecimiento —*crecimiento comercial, crecimiento burgués*. Desde esta perspectiva, si las franquicias fueron los cimientos de la burguesía de Las Palmas, el Puerto remató el edificio.

---

(1) Se ha escrito que «la noción de «medios» o «ambientes» (en francés, *milieux*) parece banal y vaga. Puede ser muy útil al historiador que trata de explicar ciertos procesos de transmisión o de fijación, por la interacción de solidaridades esencialmente psicológicas pero fundadas sobre hábitos sociales de resonancia profunda: comunidades de lenguaje, de cultura, de prejuicios, de relaciones, de parentesco, etc. Ejemplos: las aristocracias de provincia; los «medios» son a menudo el intermediario obligado por donde debe pasar un análisis histórico de las clases», VILAR, P.: *Iniciación al vocabulario del análisis histórico*, (Crítica, 2ª edic.) Barcelona, 1980, pp. 137-138.

(2) TUÑON DE LARA, M. ha expuesto su convicción de que en España «se pasa de la sociedad preindustrial a la sociedad protoindustrial»; cfr. su comunicación «Modo de producción y clases sociales en la España contemporánea» durante la «I Semana de Metodología Histórica de la Universidad de Oviedo», publicada en *Clases y conflictos sociales en la Historia*, Cátedra, Madrid, 1977, pp. 115-128. Con el norte de la imposibilidad industrial y la orientación eminentemente comercial del Archipiélago, ¿sería posible aplicar un análisis de este tipo a la sociedad canaria decimonónica?

Desde mediados del siglo XIX los débiles sectores mercantiles de la Ciudad habían reafirmado su voluntad de crecer al amparo de la libertad comercial. El período cumbre de la cochinilla supuso una mejora sustancial de sus fuentes de ingresos, lo que se añadió a las franquicias para proporcionar nuevas posibilidades de crecimiento económico y de expansión burguesa. En tales condiciones, se produjo un ensanchamiento de los sectores mercantiles de la Ciudad, quienes vieron aumentados sus efectivos debido a la incorporación de nuevos elementos, y sobre todo, al establecimiento de nuevas familias de comerciantes, peninsulares o extranjeras, a lo largo de las décadas de 1850 y 1860.

Cuando sobrevino la caída de la cochinilla en los mercados europeos, los mismos sectores mercantiles, inmersos en una crisis sin precedentes, *tomaron el único camino posible* para superar los estrechos moldes de la sociedad provinciana y recluida de 1880 y asegurarse su propio «engrandecimiento», el camino de los negocios portuarios (3). Y en este sentido habíamos visto como los mayores contribuyentes de la Ciudad por la industria y el comercio se vincularon, de alguna u otra forma, a la Bahía de La Luz. A ellos se añadieron los nuevos burgueses del Puerto. Unos y otros se sintieron espoleados por la masiva afluencia de capitales extranjeros, percatándose de la inmejorable ocasión que se les brindaba con el inicio del despegue portuario.

Al ser el Puerto la «primera industria» de la isla y el sector más dinámico de su economía, a la burguesía portuaria le correspondió desempeñar un destacado protagonismo en el proceso de configuración de la burguesía comercial isleña como clase social. Nuestro análisis se limita, pues, a ese grupo de antiguos comerciantes y de nuevos empresarios que crecieron o emergieron a partir del despegue portuario, y que, a la postre, se convirtieron en uno de los sectores más pujantes de la burguesía isleña (4).

En cuanto a la *composición social* de la burguesía portuaria, tres rasgos merecen ser tenidos en consideración.

En primer lugar, su *exigüidad numérica*. Una primera conclusión que se desprende del análisis de los negociantes portuarios es el hecho de que nos encontremos ante un grupo social compuesto por un reducido número de individuos en comparación al conjunto de la sociedad isleña del momento. En efecto, la suma de consignatarios, agentes, navieros y gerentes de empresas portuarias ha supuesto analizar apenas un par de docenas de familias sobre una población total para Las Palmas de 20.756 habitantes en 1887, 44.517 en 1900, y 62.886 en 1910 (5).

Esta exigüidad refuerza los dos pilares sobre los que hemos apoyado gran parte del análisis de las actividades portuarias durante el período 1880-1913: precariedad de la burguesía isleña y predominio incuestionable del capital foráneo.

---

(3) «Engrandecimiento», utilizando el término de la época. Para ahondar en el papel que le correspondió desempeñar a los sectores burgueses, cfr. los artículos —ya suficientemente citados— de MORALES LEZCANO, V. y MACIAS HERNANDEZ, A.

(4) Junto a un análisis exhaustivo de las burguesías agrarias, resulta imprescindible abordar el estudio de *todos* los puertos del Archipiélago, y de sus respectivas burguesías, para seguir profundizando en el tema. Hasta el momento, contamos con los artículos de A. MILLARES CANTERO relativos a las burguesías de Lanzarote y Fuerteventura, ya citados.

(5) Cfr., al respecto, BURRIEL DE ORUETA, E.L., y MARTIN RUIZ, J.F.: «Estudio demográfico de la Ciudad de Las Palmas», en *III Coloquio de Historia Canario-Americana (1978)*, Las Palmas, 1980, vol. II, pp. 431-512, passim.

Un segundo rasgo a destacar hace referencia a la *procedencia heterogénea* de los negociantes portuarios, en cuanto a sus orígenes geográficos.

De modo general, es evidente la ausencia de una «burguesía autóctona», sobre todo durante el período inicial, en el que la mayoría de los comerciantes del Puerto eran inmigrantes. Ya fueran catalanes (Cuyás, Ramos), andaluces (Gallardo), murcianos procedentes de Andalucía (Cantero), o mallorquines (Bosch, Sintes, Roca, Juan), se trató esencialmente de una burguesía de origen peninsular, o heredera de comerciantes peninsulares. A ellos se añadieron algunos descendientes de inmigrados malteses, establecidos en la isla con anterioridad, y que se orientaron al comercio de forma predominante (Azopardo, por ejemplo). La aportación francesa —tanto la originaria como la sucedánea— también fue considerable si nos atenemos a apellidos como Ripoche, Bordes, Claverie, Cominges, Ladeveze o Chazal. Por contra, los ingleses —la mayor colonia extranjera establecida en Las Palmas— mantuvieron su propio círculo social, y apenas se unieron a miembros de la burguesía canaria, a no ser a niveles puramente mercantiles y de negocios.

Entre los naturales de las islas, cabría citar los casos de Juan Rodríguez González y Miguel Curbelo Espino. Y, curiosamente, destacaron sobremanera en el conjunto de la burguesía isleña, aunque hay que subrayar que sólo alcanzaron voluntad y capacidad para emprender negocios después de haber emigrado a América y relacionarse con círculos más amplios a los del estrecho marco insular (6).

En fin, todos los impulsos procedieron del exterior. Una original y compleja combinación de factores (aislamiento secular, fragilidad, insularidad, encrucijada internacional, franquicias, islas «a medio camino», etc.) modeló una burguesía comercial heterogénea que, sin ser plenamente autóctona ni totalmente advenediza, reunía a elementos isleños, peninsulares y europeos, algo que reforzó, sin duda, sus vinculaciones a los capitales nacionales y extranjeros (7).

Como tercer rasgo a considerar, la mayor parte de los negociantes portuarios respondieron a idéntico modelo de ascenso en la pirámide social: individuos de *modestos orígenes económicos y de extracción social media o baja* que, a través del comercio, se enriquecieron y adquirieron un *status* relevante en la sociedad isleña.

Tomás Bosch llegó a las islas con un velero y escasos recursos económicos; al cabo de unos años poseía una flota mercante de cinco naves, una casa de comercio con sucursales en Arrecife y Casablanca, y diversas propiedades. Salvador Cuyás fue un modesto empleado de droguería en Cataluña, llegó a Canarias de dependiente, luego administró negocios en Lanzarote, y, por último, estableció su propio comercio y se volcó activamente en el Puerto. Lo mismo sucedió con Bordes, los hermanos De la Torre, Cantero, Medina y Antúnez. El caso de Curbelo es el más espectacular de todos los isleños: de ordenanza municipal a recaudador de impuestos, y de agente de la *Trasatlántica* a «rey del Puerto». Y ello sin olvidar el caso notorio de Tomás Miller y Swanston, quien llegó a la isla «en alpargatas» —a manera de dicho popular— y al cabo del tiempo forjó todo un imperio.

(6) De Curbelo ya conocemos su «periplo» argentino. Para el caso de Juan Rodríguez González, y la sociedad que fundó en Puerto Rico, cfr. OJEDA QUINTANA, «Burguesía comercial canaria...», art. cit. pp. 72-74.

(7) Este componente heterogéneo, ¿tuvo algo que ver en la ausencia de veleidades nacionalistas por parte de la burguesía canaria? Dejemos la respuesta pendiente hasta que logremos profundizar en el tema.

Así pues, y salvo particulares excepciones, los negociantes del Puerto conformaron un grupo reducido en su número, heterogéneo en su procedencia, y de extracción social no muy elevada.

Pero la característica que puede definir a la burguesía del despegue portuario con más precisión es la de haber sido un *grupo en continuo ascenso social*.

La conversión de La Luz en escala internacional, la afluencia de capitales extranjeros, el crecimiento de las actividades marítimas y comerciales, y la prosperidad económica tenían que favorecer, necesariamente, a los viejos comerciantes de la Ciudad y a los nuevos burgueses del Puerto.

Al ascender a modestos dependientes, a pequeños comerciantes y a simples apoderados, el Puerto se convirtió en un importante factor de *movilidad social*, en un medio idóneo para intentar la escalada hacia el dinero, el prestigio y el poder. El mecanismo del *enriquecimiento por el comercio*, tan generalizado entre los negociantes portuarios, tuvo que dinamizar aquella sociedad «eminentemente agraria, tradicional y cerrada de 1875» (8), quebrar —o al menos alterar— sus esquemas de funcionamiento, y apuntalar las bases de una nueva estructura social, la *clasista*, más adecuada al «crecimiento económico moderno» que se estaba produciendo.

La burguesía se fue incorporando paulatinamente a los resortes del poder económico, y también al político, sobre todo desde comienzos del siglo XX, a medida que empezó a formar sociedades amplias de intereses colectivos, a adquirir un mayor peso específico, e incluso, a organizarse para la defensa de sus intereses. Todo ello fue minando el predominio ejercido hasta entonces por los miembros de la nobleza terrateniente y de la aristocracia urbana, quienes se vieron obligados a ceder terreno y compartir el poder con los nuevos burgueses. Este proceso se realizó sin grandes aspavientos, y sin ningún tipo de trauma social; no en vano entre la élite dirigente existía una larga tradición de acoger, incorporar y asimilar en su seno a nuevos elementos, paisanos o inmigrantes, de orígenes diversos (9).

Para entender el fenómeno en toda su extensión, no hay que olvidar aquí que el Puerto, de igual forma que estaba propiciando la consolidación de la burguesía comercial, también fue el medio en donde se desarrolló el primer núcleo obrero de la Ciudad —en su tiempo, trabajadores de la «carga blanca» (estibadores) y de la «carga negra» (carboneros). Este núcleo obrero, generalmente de orígenes campesinos, dependían en su mayor parte de las compañías extranjeras, estaban sometidos a penosas condiciones de trabajo, y recibían salarios de miseria; se configuró como el sector más combativo de la clase obrera isleña y, al calor de las huelgas portuarias de comienzos de siglo, dio lugar al nacimiento del movimiento obrero (10). Consolidación de la burguesía comercial y formación de la clase obrera fueron dos procesos, diferentes y convergentes al mismo tiempo, que respondían a la naturaleza clasista —propia del capitalismo

(8) En tales términos caracterizó la sociedad isleña MILLARES CANTERO, A., en *Aproximación a una fenomenología...*, *op. cit.*, *p. 13*.

(9) Sobre la composición del *bloque de poder oligárquico*, cfr. MILLARES CANTERO, A.: *Aproximación a una fenomenología...*, op. cit., pp. 22-31.

(10) *Cfr., al respecto, BRITO GONZALEZ, O.: Historia del movimiento obrero canario*, Madrid, 1980, pp. 73-132.

moderno— que estaba adquiriendo la sociedad de Las Palmas a partir del Puerto. A nuestros propósitos, interesa que nos centremos en el *crecimiento burgués*.

A medida que el Puerto y los negocios se fueron consolidando, la burguesía amplió sus posibilidades de enriquecimiento y acrecentando sus bienes y fortunas. Con ello no queremos decir que fuera una burguesía inversionista y emprendedora; afirmar esto sería una incongruencia con el análisis pormenorizado que hemos realizado de los negocios canarios en el Puerto, siempre mediatizados por las decisiones de las compañías navieras a las que representaban, por la imposibilidad de acceder al carbón o por su limitada solvencia financiera. Pero los burgueses del Puerto, por encima del poder adquisitivo medio de su tiempo, sí tuvieron los suficientes recursos económicos para transformar sus casas de comercio, ampliar sus ventas, expandir sus actividades, buscar apoyos internacionales sólidos, y, con los beneficios obtenidos, adquirir propiedades, fundamentalmente urbanas.

Porque el Puerto, si bien prodigó sus efectos de demostración sobre el conjunto de la economía isleña, donde los estaba prodigando con más fuerza y de forma inmediata era sobre la Ciudad y su entorno (11). La burguesía portuaria se percató de ello, y se «urbanizó» hasta tal punto que casi se desentendió de la propiedad de la tierra.

Hasta entonces sí puede ser válido aplicar el esquema de una burguesía que «busca el acceso a la propiedad agrícola, mediante la compra de fincas» (12); en efecto, Juan Bautista Ripoche participó activamente en la compra de bienes desamortizados, así como otros destacados comerciantes locales, pero recordemos que este hecho se produjo en las décadas precedentes a 1880. Sin embargo, la burguesía portuaria se comportó de manera diferente, alterando la tradicional orientación de las fortunas hacia la propiedad de la tierra. Los Bosch poseían diversas propiedades en Gáldar, pero el valor de las mismas suponía tan sólo un 8,83% del total de los bienes existentes al fallecimiento de los iniciadores de la saga (13). También Miguel Curbelo tuvo tierras en San Lorenzo, pero eran propiedades adquiridas por herencia de su consorte, y representaban una ínfima parte de su fortuna (14). De modo general, la burguesía del Puerto mostró una despreocupación creciente por la propiedad de la tierra; era lógico que se sintiera poco atraída por ella, puesto que sus miembros no procedían de la gran propiedad. Sus preferencias y atracciones eran comerciales y urbanas.

Las escasas inversiones de la burguesía se orientaron, pues, a sus negocios portuarios y a la adquisición de propiedades urbanas. Sería arduo, pero revelador, realizar un vaciado exhaustivo de las compraventas de casas y solares por los principales protagonistas del despegue portuario; sólo a título de indicadores, citaremos algunos ejemplos.

---

(11) Los efectos del Puerto sobre el crecimiento urbano de Las Palmas pueden encontrarse, entre otros trabajos, en BURRIEL DE ORUETA, E.L.: *El Puerto de La Luz...*, op. cit.; y HERRERA PIQUE, A.: *La Ciudad de Las Palmas...*, op. cit. Recientemente, la tesis de MARTIN GALAN, F. ha profundizado en este tema, periodizando las diferentes fases de crecimiento.

(12) Es la idea apuntada por OJEDA QUINTANA, J.J.: art. cit., p. 69.

(13) Véase Cuadro 12 del Capítulo III.

(14) «Escritura de participación de los bienes quedados al fallecimiento de Cayetano Grondona y Emilia Díaz», en *Protocolo Notarial*, Vicente Martínez, 1897, núm. 329, fols. 1855-1864 (ACNLP).

La participación de los pioneros del Puerto en el crecimiento urbano de Las Palmas fue una constante. Entre ellos, Juan Bautista Carlo merece un lugar preferente con sus fincas de «Las Rehoyas» y la «Barriada Carlo», siendo, además, gerente de la *Sociedad Constructora de Edificios Urbanos*, junto a Néstor de la Torre Doreste (15). Con anterioridad, Jorge Swanston y Juan Bautista Ripoche fueron directores de la *Compañía de Gran Canaria para la Reedificación y Rifa de Casas* (16), y Miller también destacó en el mismo sentido. Continuando sus pasos, todos los comerciantes portuarios participaron en la compra de solares, fincas y casas urbanas; como muestra de ello, hemos confeccionado una relación de las propiedades inscritas a nombre de Miguel Curbelo en el *Registro de la Propiedad de Las Palmas* hasta el año 1923, donde se pone de manifiesto el inusitado interés por fabricar en aquellos barrios «ejes» del crecimiento urbano de la época: los Arenales y el Puerto (Véase Cuadro 1). De esta forma, también podemos concluir que se trataba de una *burguesía urbana* que centró sus actividades en Las Palmas.

Por último, cabría hacer alguna referencia al *comportamiento* seguido por la burguesía portuaria en la dinámica sociopolítica de la época.

Los negociantes del Puerto tendieron a buscar el respaldo social a su privilegiada situación económica, y a alcanzar niveles de «estima» y «consideración» entre los sectores más influyentes de la sociedad isleña. Para ello se insertaron en los círculos sociales frecuentados por propietarios, aristocracia urbana, miembros de la nobleza y destacados intelectuales. Los lugares de encuentro fueron, por excelencia, el *Círculo Mercantil*, el *Gabinete Literario*, el *Teatro Tirso de Molina* (luego Pérez Galdós) y, desde comienzos de siglo, el *Real Club Náutico*, donde -a través de la tertulia, las copas, el juego, el baile, los disfraces, la ópera y las regatas- se afianzaron amistades, se ampliaron relaciones, y hasta se reclutaron consortes.

Las vinculaciones matrimoniales son reveladoras de este comportamiento social. Las esposas de los comerciantes portuarios fueron, por lo general, distinguidas damas de la sociedad isleña, de apellidos ilustres y de familias relacionadas con propiedades, negocios, dinero e influencias; podía tratarse tanto de miembros de la nobleza y de la terratenencia agrícola como de elementos relacionados con la intelectualidad isleña. Sólo disponemos de una pequeña nómina de matrimonios, pero bastante significativa: Salvador Cuyás se casó con Rafaela González Corvo de Quintana, Miguel Curbelo con Emilia Grondona Díaz, Juan Bautista Antúnez —en segundas nupcias— con Magdalena Hurtado de Mendoza, Ignacio Cantero Afonso con Pino Arozena Grondona, Juan Bosch Sintes con una hija de Agustín Millares Torres, Bernardo de la Torre con Francisca Millares Cubas, Manuel de la Torre con Concepción Guedes Monzón, Juana Bosch Sintes con Antonio Mesa y López, y Rosendo Ramos Franch con María Teresa del Castillo, de la Casa Condal de la Vega Grande (17). Los comerciantes del Puerto se emparentaron, pues, con los sectores más influyentes, política, social y económicamente, de la vida local.

---

(15) *Protocolos Notariales*, Agustín Millares, 1877, 1878 y 1879, leg° 3427, 3431 y 3434, núms. 94, 133 y 282 respectivamente (AHPLP). Sobre la «Barriada Carlo», cfr. HERRERA PIQUE, A.: *La Ciudad de Las Palmas...*, op. cit. pp. 267-270.

(16) *Protocolo Notarial*, Manuel Sánchez, 1866, leg° 2238, núm. 137, fols. 673-676 (AHPLP).

(17) Esta nómina de matrimonios, meramente orientativa, ha sido posible gracias a la consulta del Archivo de D. MIGUEL RODRIGUEZ Y DIAZ DE QUINTANA.

Cuadro 1

Propiedades registradas a nombre de Miguel Curbelo Espino

	Características de la propiedad			Datos de la adquisición		
Nº	Naturaleza	Situación	Extensión	Fecha	Carácter/forma	Observaciones
1.	Solar urbanizable.	La Isleta.	140 m2	13.08.1884	Por compra a Pedro Bravo de Laguna y Joven en 200 Ptas.	Hipotecada entre 1890 y 1897.
2.	Casa de planta baja.	Puerto de La Luz.	600 m2	16.01.1890 (1)	Por construcción en solares desocupados y posteriormente amurallada.	Hipotecada entre 1890 y 1897. Ocupada desde el año 1888.
3.	Solar urbanizable.	Arenales.	3.000 m2	16.03.1901	Por compra a María del Carmen López Torres en 750 pesetas.	
4.	Solar urbanizable.	Arenales.	12.500 m2	20.03.1902	Por compra a María del Carmen López Torres en 1.000 pesetas.	
5.	Solar no urbanizable en toda su extensión.	Puerto de La Luz.	420 m2	07.04.1904	Por compra de Blas Ramírez Guedes en 1.260.	De su extensión, 400 m2 es solar edificable y 20 m. calle en proyecto.
6.	Explanada para depósito de mercancías y Muelle de servicio particular.	Puerto de La Luz.	4.625 m2 350 m2	26.08.1904	Por concesión administrativa en zona marítimo-terrestre según R.O. de 24 de mayo de 1902, y aclaraciones en RR.OO. de 28 de junio de 1902 y 4 de febrero de 1903.	Traspasada a Francisco Gonçalves Silva en 1905 y recuperada en 1907. Hipotecada a la Woermann Linie entre 1905 y 1924.
7.	Finca urbana con dos casas de planta alta y cuatro casas de planta baja.	Puerto de La Luz.	600 m2	16.03.1905 (1)	Por construcción en solares desocupados.	Construidas antes de 1901.
8.	Solar urbanizable.	Santa Catalina, en el Puerto de La Luz.	165 m2	11.11.1905	Por compra a Antonio y Alfonso Díaz Bares en 15.000 pesetas (junto a la finca número 9).	
9.	Casa de planta baja, en la que se encuentra instalado un molino de harina movido a vapor, con sus alrededores.	Carretera al Puerto de La Luz.	605 m2	11.11.1905	Idem. a la número 8.	
10.	Solar no urbanizable en toda su extensión.	Santa Catalina, en el Puerto de La Luz.	504 m2	03.10.1908	Por compra a Francisco V. Reina Lorenzo en 3.000 pesetas (en unión de la finca número 11).	De su extensión, 400 m2 es solar edificable y 104 m2 para dos calles en proyecto.
11.	Casa de planta baja y solar accesorio.	Playa de Las Canteras.	420 m2	03.10.1908	Idem. a la número 10.	
12.	Casa de planta alta, la mitad.	Triana, 76	90 m2	30.06.1917	Por participación de bienes a la muerte de su madre, en propiedad compartida con su hermano José.	
13.	Casa de planta alta.	Plaza de San Nicolás.	126 m2	05.07.1917	Por compra a Sebastián Monserrat Mas en 9.000 peseas.	
14.	Casa de planta alta.	San Nicolás.	—	—	—	
15.	Hotel «Santa Catalina», con cuadras, alpénderes, 2/5 de un estanque de mampostería de 1.200 m2 y 5,65 de fondo, 2/5 de otro estanque de mampostería de 510 m2 y 8,35 de fondo.	Arenales.	5 hect. 87 áreas 44 ctár. y 8.914 cm2	19.01.1922	Por compra, junto a Juan Bordes Claverie, a los liquidadores de *The Canary Island Company Limited* en 8.000 libras esterlinas (224.000 pesetas), en unión de 9 fincas más.	Vendido al Ayuntamiento de Las Palmas (Alcalde, José Mesa y López) el 21.04.1923 en 500.000 pesetas en unión de 9 fincas más.
16.	Solar.	Arenales.	3.962 m2	19.01.1922	Id., id.	Id., id.
17.	Solar.	Arenales.	2.080 m2	19.01.1922	Id., id.	Id., id.
18.	Solar.	Arenales.	1.555,95 m2	19.01.1922	Id., id.	Id. id.
19.	Solar.	Arenales.	1.346,87 m2	19.01.1922	Id., id.	Id., id.
20.	2/5 partes de un estanque de barrial.	Lomos de Las Rehoyas.	416 m2 y 2,50 fondo	19.01.1922	Id., id.	Id., id.
21.	1 hora y 12 minutos de reloj de agua.	Heredamiento de Triana.		19.01.1922	Id., id.	Id., id.
22.	1 hora y 12 minutos de reloj de agua.	Heredamiento de Triana.		19.01.1922	Id., id.	Id., id.
23.	2 horas y 24 minutos de reloj de agua.	Heredamiento del Dragonal (San Lorenzo).		19.01.1922	Id., id.	Id., id.
24.	2 horas y 24 minutos de reloj de agua.	Heredamiento del Dragonal (San Lorenzo).		19.01.1922	Id., id.	Id., id.
25.	Solar.	Muelle de Santa Catalina.	1.005 m2 y 7.318 cm2	09.11.1923	Por compra, junto a *Miller y Compañía*, a la sociedad *Tranvía de Las Palmas* en 60.000 pesetas.	

(1) Fecha de la escritura de declaración de posesión y propiedad.

Fuente: Elaboración propia, a partir de la consulta del *Registro de la Propiedad de Las Palmas*, Tomos 41, 90, 102, 116, 120, 139, 143, 203, 214, 229, 242, 256, 319, 331, 383, y a los que remitan estos (ARPMLP).

Reconsideremos el proceso seguido por la mayor parte de los negociantes portuarios: individuos de modestos orígenes económicos y sociales que, enriquecidos por el comercio, alcanzaron un considerable prestigio y se vincularon a notables familias isleñas. El resultado obtenido no podía ser otro que la integración de la burguesía portuaria en el *bloque de poder* y en la *élite política local* a través de su participación directa en las instituciones locales, o de su influencia sobre ellas.

La participación de comerciantes portuarios —o de personas emparentadas con ellos— en la política local fue una constante entre 1880 y 1913. Esta participación se hizo más intensa durante la primera década del siglo XX, circunstancia que confirma la progresiva incorporación de los nuevos burgueses a los resortes del poder político. Encontramos sus nombres en las diferentes candidaturas de la época, y frecuentemente resultaban elegidos concejales del *Ayuntamiento de Las Palmas*, diputados de los organismos provinciales, y, a partir de 1912, consejeros del *Cabildo Insular de Gran Canaria*.

Algunos consignatarios del Puerto fueron miembros destacados del *Partido Republicano Federal Canario*, como los casos notorios de Salvador Cuyás, Ignacio Cantero y Juan Bautista González. Otros negociantes, como Miguel Curbelo Espino, Antonio Cuyás González-Corvo y Manuel Torres Suárez, tuvieron un protagonismo evidente en la formación del *Partido Local Canario* en 1903, que aspiraba a convertirse en alternativa de poder cuando el caciquismo «leonino» comenzó a perder adeptos entre algunos miembros de la burguesía de Las Palmas. Sin embargo, la mayor parte de las familias burguesas nutrieron las filas del *Partido Liberal Canario* y fueron puntales firmes del dominio ejercido por «el Partido de Don Fernando» sobre la vida política de las Canarias Orientales (18). En fin, que a la riqueza y el prestigio se unió el control de las instituciones políticas, y, lógicamente, la burguesía tendió a servirse de ellas para la defensa de sus intereses específicos.

2. *Reacciones y organizaciones de la burguesía: ¿hacia la toma de conciencia de clase?*

Se ha insistido en que todo estudio nacido con la pretensión de analizar históricamente a una clase social, por muy aproximativo que sea, debe afrontar algunas cuestiones claves, relativas a cómo actúa y se comporta ese grupo en la estructura social. Estas coordenadas llevarían a plantear problemas tan peliagudos como son la *conciencia de clase*, la *clase en sí* y *clase para sí*, y la *toma de conciencia de clase* (19). En Canarias también se ha insinuado la necesidad de abordar un análisis de este tipo, aplicado a la burguesía isleña (20).

(18) Cfr. NOREÑA SALTO, M.T.: *Política y Sociedad...*, op. cit., passim; y PEREZ GARZON, J.S.: «La cuestión canaria a principios del siglo XX: publicística e intereses regionales», en *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 24, pp. 229-251.

(19) Sería largo e innecesario reproducir aquí los trabajos que se han ocupado de plantear el marco teórico del tema. A título indicativo, cfr. VILAR, P.: *Iniciación del vocabulario...*, op. cit., cap. «Clases Sociales», pp. 108-141; TUÑON DE LARA, M.: *Metodología de la Historia Social...*, op. cit., cap. «Problemática fundamental», pp. 41-87, y CARDOSO, C.F. y PEREZ BRIGNOLI, H.: *Los Métodos de la Historia*, cap. «Historia Social», pp. 289-336.

(20) MACIAS HERNANDEZ, A., en «Algunas consideraciones...», art. cit., p. 284, alude a que «sería de sumo interés averiguar la opinión que la burguesía indígena se hacía de sí misma, de cual era su papel como clase en el concierto económico del período». Hacemos nuestro el inte-

Hasta ahora, parece evidente que los burgueses del Puerto establecieron los mismos tipos de negocios (comercio en general, servicios portuarios), tuvieron la misma obsesión (la entrada de más barcos), hablaron el mismo lenguaje (primero, el de los palos, mástiles, arboladuras y trinquetes; luego, el de las chimeneas de los cargueros, fruteros, correillos y remolcadores), activaron los mismos mecanismos comerciales (representaciones, comisiones y tránsitos), y persiguieron los mismos objetivos (el dinero, los bienes, la riqueza, el poder económico). Para alcanzar sus propósitos, no necesitaron tanto capital como habilidad y oportunimo comerciales, y, sobre todo, dada la función intermediaria del Puerto, mantuvieron estrechas relaciones con los propietarios agrícolas del interior y con los imperios comerciales extranjeros. Entre los propios negociantes del Puerto se difundieron una serie de costumbres y de moldes culturales, se generalizaron arquetipos y estereotipos sociales, se contagiaron de un cierto estilo de trabajo, y se desarrollaron múltiples y complejas relaciones de parentesco, solidaridades y rivalidades. Se construyeron, en fin, sus ambientes específicos: en el Puerto, el de los negocios portuarios; en la sociedad urbana de Las Palmas, el de los círculos privilegiados. Su inserción social como grupo dominante fue relativamente rápida, vinculándose a otros grupos afines para constituir un bloque de poder que fuera capaz de reforzar y preservar las bases, eminentemente comerciales, sobre las que se estaba cimentando su pujanza económica, su prestigio social y su dominio político. En definitiva, configuraron un grupo social tangible, perfectamente desmarcado de las clases trabajadoras y de otros grupos sociales medios, al tiempo que vinculado estrechamente a los sectores dominantes de la sociedad isleña.

Ahora bien, ¿tuvo la burguesía portuaria conciencia del papel que le correspondió desempeñar históricamente?, ¿fue la burguesía una clase que se percató de, y asumió, cuáles eran sus intereses y aspiraciones?, ¿se organizó para su defensa como tal clase?; en suma, ¿hasta qué punto fue la burguesía *protagonista consciente* de la historia, de la historia de la sociedad isleña que contempló el tránsito de los siglos XIX al XX? Es obvio que aquí no vamos a resolver estas y otras cuestiones sobre tan compleja problemática, ¡osada pretensión de nuestra parte! Pero sí podemos avanzar algunas líneas que sirvan a una futura profundización del tema. Para ello, centraremos nuestro esbozo de análisis en algunas *reacciones* que tomó la burguesía portuaria ante situaciones que le afectaron muy directamente, y en las *organizaciones* que creó para la defensa de sus intereses.

2.1. *Las reacciones*

Ajustando nuestro estudio al marco portuario, convendría que nos preguntáramos de qué forma reaccionó la burguesía ante los fenómenos más evidentes que se desarrollaron en La Luz a partir de 1883: el despegue portuario, y el predominio del capital extranjero.

---

rés, con la salvedad de calificar a la burguesía como «indígena», habida cuenta de la procedencia heterogénea que hemos puesto de relieve, al menos en el caso de la burguesía portuaria.

Todo lo más que se ha llegado a plantear sobre la cuestión ha sido la reflexión de OJEDA QUINTANA, J.J., en «Burguesía comercial...», art. cit., p. 69, con 18 líneas aplicadas a la burguesía comercial del siglo XIX, líneas a las que acudiremos más adelante.

Ante el despegue portuario

Si nos atenemos a la prensa, la burguesía no permaneció insensible ante los cambios que se estaban produciendo en la antigua Bahía de las Isletas. De los vítores al decreto de concesión y del «Gloria a Don Fernando» (21) se pasó a la alabanza del modo de ejecutar las obras (22), y al elogio de las compañías que abandonaban San Vicente, Funchal, y sobre todo Santa Cruz de Tenerife para establecerse en La Luz (23). Todos los periódicos se ocuparon del nuevo puerto de forma preferente; plumas cualificadas escribieron grandes artículos sobre el tema, como las del Dr. Stassano, López Llasera, Luis V. Reina, Rebuelta y Valcárcel y Luis Morote; se tradujeron los artículos de aquellos diarios extranjeros que se ocupaban del Puerto, como los de *The Liverpool Journal of Conmerce, Le Matin, The Financier, La Gironde, Sud America, Ilustrazione Italiana, The Commercel and Transport World*, etc. Desde 1887 —año en que se superó a Santa Cruz de Tenerife en el número de vapores—, las estadísticas y los números sobre el movimiento marítimo del Puerto hizo verter mucha tinta en los diarios locales (24), e incluso se editaron folletos especiales cuando más «caldeado» estaba el ambiente pro-divisionista de la provincia (25). En fin, el Puerto se convirtió en uno de los centros de atención de los «mass media» de la época. Y la prensa ilustró claramente la reacción burguesa ante el despegue portuario.

El discurso y la fraseología imperantes en artículos, folletos y publicística se articuló en torno a dos grandes ejes: «progreso» y «porvenir», expresiones que bien podrían resumir la ideología burguesa en la etapa del despegue portuario.

El *progreso* se entendió como consecuencia directa del Puerto; con la concesión de 1882 «comenzó la historia de nuestros progresos». No se trataba de una concepción vaga y abstracta del Progreso, sino del progreso material, sólido, detectable; por él se sintió atraída la burguesía y a él adoró sobre todas las cosas, puesto que el progreso llevaba aparejado trabajo, dinero y fortunas:

---

(21) «¡Loor al Excmo. Sr. D. Fernando de León y Castillo, hijo de la Gran-Canaria y Ministro de la Corona de España, que a favor de tan alto puesto conquistado por sus sobresalientes méritos, ha tenido la gloria de iniciar en su patria querida esa era de prosperidad, en estos tiempos felices para la Ciudad de Las Palmas, para la Gran-Canaria y para la Provincia entera!...» De *La Correspondencia de Canarias*, núm. 363, 21 mayo 1881.

(22) «Vastos almacenes rápidamente construidos; potente máquina de vapor que sustituye el lento trabajo humano con el activo o incansable de la mecánica...; máquina locomotora...; grúa de extraordinaria fuerza...; acopio considerable de materiales...; nada se ha omitido para el éxito de las obras y su evidente progreso». De *El Liberal*, núm. 628, 15 noviembre 1889.

(23) Cfr. *El Noticiero de Canarias, Diario de Avisos de Las Palmas*, durante los años 1884 y 1885, a título indicativo.

(24) *El Liberal* en 1888 publicó mensualmente «La Novela Marítima de Las Palmas» con el objetivo de demostrar la superioridad del Puerto de La Luz en la «guerra» desencadenada contra la prensa tinerfeña.

(25) Por ejemplo, *Antecedentes históricos y bases para la división de las islas en dos provincias independientes*, Madrid, Imp. Hernando, 1906, que cuenta con un capítulo dedicado a los Puertos. Y, más claramente, *El Puerto de Las Palmas en 1907*, 1908, (sin más referencia).

GRAN-CANARIA

LA CORRESPONDENCIA DE CANARIAS.

PERIÓDICO DE INTERESES GENERALES, POLÍTICO Y COMERCIAL.

LAS PALMAS, 31 DE MAYO DE 1881.

EL PUERTO DE REFUGIO
EN LAS ISLAS CANARIAS.

REAL ÓRDEN.

MINISTERIO DE FOMENTO.—DIRECCION GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS.—PUERTOS.

El Excmo. Sr. Ministro de Fomento me dice con esta fecha lo siguiente.—Ilmo. Sr. —Autorizada la creacion de una junta de Obras en el puerto de Las Palmas, de Canarias, y aprobado por Real Orden de 3 del actual el proyecto para la reforma del muelle del puerto de la Luz, inmediato á aquel, cuyo proyecto tiene por objeto continuar una obra importante emprendida por el Estado y aprovechar en ella materiales de mucho valor procedentes de la contrata rescindida, S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido á bien disponer que se haga cargo de dicho puerto de la Luz la mencionada Junta de obras, realizando las del proyecto aprobado por el sistema que crea mas conveniente proponer, á cuyo fin recibirá el auxilio de doscientas mil pesetas, con cargo al capítulo 3o, artículo 1.° del presupuesto vigente.—Lo que traslado á V. S. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 10 de Mayo de 1881. —El Director general, E. Page.—Sr. Sub-Gobernador de Gran-Canaria.

Un reflejo del eco periodístico que alcanzó el Puerto de Refugio cuando se estaban dando los primeros pasos para su realización. Luego, siempre ocupó espacios preferentes en la prensa local.

Con el despegue portuario las páginas de los diarios y revistas de Las Palmas se llenaron de reclamos publicitarios de casas consignatarias, cadenas hoteleras y agentes comerciales. En las fotos, dos ejemplos de ello: la última página de la *Revista Comercial* (a la izquierda) y la penúltima del *Canarias Turista*.

«Merced a la concesión del puerto, Gran Canaria ha marchado con pasos agigantados por la venturosa senda del progreso; con ella se disiparon las sombras que la envolvían. La Agricultura, la Industria y el Comercio han experimentado pasmoso desarrollo, y los productos de sus feraces campos transportados son a las grandes plazas consumidoras de Europa, por los muchos buques de vapor que diariamente surcan sus aguas...» (26).

Progreso portuario que abría el camino al *porvenir* más lisonjero, porvenir también material, que sólo podía venir de «la inmensa riqueza y vivísima actividad desarrolladas a la sombra del Puerto» (27), porque «en el futuro, la victoria seguirá siendo del Puerto de La Luz».

Progreso, porvenir, prosperidad, engrandecimiento, cuatro términos de referencia constantes que aparecieron estrechamente ligados a «la defensa de los sagrados intereses de la GRAN-CANARIA» y a la reivindicación de la división de la provincia:

«¡Salve, Puerto de la Luz! Su grandeza es grandeza del Archipiélago, y también de España, que no se concibe el bien de una de las partes de la Nación sin que redunde en gloria y en honor del todo que es la patria. ¡Salve, Puerto de la Luz! El afirma con la superioridad del movimiento marítimo, de sus tres mil vapores anuales con cerca de seis millones de toneladas, la suprema persona autónoma, independiente de las opresoras cadenas administrativas. ¡Salve, Puerto de la Luz! El mar, gran confidente de meditabundos, nos trae el vago rumor de los destinos futuros de esta ciudad, cuando, al fin emancipada de la tutela provincial imitaria, con la conciencia de su poder, realice hazañas famosas de progreso y de prosperidad. ¡Salve, Puerto de la Luz! Su nombre se pronuncia en todos los mares y por todas las lenguas con respeto, pues al cabo tenemos algo que pueda causar admiración a los extraños. ¡Salve, Puerto de la Luz!» (28)

En esta exaltación del pragmatismo burgués se insertó la *defensa del Puerto*. Si de La Luz procedía el «progreso» y si La Luz abría el camino a un «porvenir» de «prosperidad» y «engrandecimiento», habría que «mimarle», defenderle, protegerle; se trataba de la defensa del *medio* donde se desarrollaban los negocios portuarios:

«...en medio de este progreso tangible y provechoso, no se olvide nunca que los puertos de Madera y Cabo Verde trabajan sin descanso por recobrar su perdida importancia...

Por eso todos estamos obligados, comercio, consignatarios, partidos políticos, y singularmente nuestras autoridades de todo género, a contribuir, en su esfera de acción, a dar al Puerto de la Luz todas las facilidades imaginables...» (29)

La defensa del Puerto se usó a menudo como argumento para reclamar protección a los negocios portuarios, y su uso conllevó en ocasiones el abuso. Ya hemos aludido al recurso al progreso para solicitar la exención de impuestos por parte de las casas carboneras. Todas las concesiones portuarias se justificaron en el progreso, la delimitación de las calles del barrio porteño se supeditaron al progreso, algunas ventajas particulares se ampararon en el progreso, y contra el impuesto municipal al suministro de agua a los buques también se arguyó el

---

(26) Cfr. *El Puerto de La Luz en Las Palmas...*, 1909, op. cit., p. 74.

(27) Cfr. *El Puerto de La Luz en 1907*, cit., p. 1.

(28) Del capítulo «El Puerto de La Luz» en MOROTE, L.: *La Tierra de los Guanartemes*, París (red.) (Lib. Paul Ollendorff), 1928 (432 pp.), pp. 55-56.

(29) *El Liberal*, núm. 968, 10 agosto 1891.

progreso (30). El Progreso, con frecuencia, convertía lo ilícito en lícito, lo sutil en chavacano, lo moralmente injustificable en algo necesario, y lo que se debía —y se podía— planificar de forma racional se hizo de un modo totalmente improvisado.

La dialéctica del progreso fue una constante en la mentalidad que se creó a partir del Puerto, de inspiración burguesa, pero ampliamente difundida al conjunto de la sociedad urbana. El progreso portuario no fue solamente el instrumento apropiado para configurar grupos sociales y estimular el crecimiento económico de la isla; también fue un elemento vital de la cotidianidad que se impregnó en la mentalidad colectiva de los habitantes de Las Palmas, aunque no todos se beneficiaron de ese progreso en la misma medida que los burgueses del Puerto. Extraordinariamente apreciado por los isleños, el Puerto de Refugio constituía un motivo de orgullo local, y hasta se utilizaba como argumento de rivalidad interinsular; era mimado en su tratamiento, y disponía de espacios fijos en la prensa diaria; salía a relucir casi siempre en las tertulias del *Casino* y en los mítines del *Circo Cuyás* y del *Teatro Circo del Puerto*; y poetas y pintores lo convirtieron a menudo en objeto de expresión literaria y artística, reflejándolo en sus poemas y lienzos (31). Por estos medios y otros más difíciles de captar, todos los grupos sociales se contagiaron de la mística justificativa del Progreso, con sus valores materiales y su Dios Dinero.

Claro que el progreso que había llegado de la mano del capital extranjero a través del Puerto era un *progreso concreto*, cargado de grandes desequilibrios económicos y con desigual incidencia en los distintos grupos sociales. Porque el progreso —por poner tan sólo algunos ejemplos— de la misma forma que proporcionaba nuevas posibilidades de expansión a las tradicionales casas de comercio, eliminaba la autonomía empresarial de otros sectores sociales, tradicionalmente pujantes, como el de la maestranza local; de la misma forma que hacía nuevos ricos y ascendía a modestos comerciantes en la escala social, sometía a los trabajadores del carbón a penosas condiciones de trabajo, o alimentaba el surrealismo del «cambullón», a caballo entre la búsqueda de la supervivencia y el triunfo de la artimaña y la picaresca como formas eficaces de comercio; de la misma forma que convertía a Las Palmas en una «ciudad moderna», agudizaba sus problemas básicos de infraestructura y de servicios urbanos, dejando un pesado lastre de cara al futuro; y, más claramente, de la misma forma que originaba la construcción de joyas arquitectónicas como el barrio residencial de *Ciudad Jardín* o los hoteles *Metropole* y *Santa Catalina*, confinaba a otros vecinos al hacinamiento en chozas de piedras, maderas y latones, en una situación de insalubridad constante que perduraría hasta bien entrado el siglo XX. Y, sobre

---

(30) Cfr. «Propuesta sobre abastecimiento de agua al Puerto de La Luz y servicio de suministro a los buques», exp. cit. (Véase capítulo II).

(31) La generación literaria del modernismo canario encontró en el Puerto una fuente de inspiración poética, aunque —como recientemente ha escrito J. RODRIGUEZ PADRON— «cuando los poetas canarios incorporan a sus textos la imaginería espléndida del puerto, de los barcos, de la actividad febril de las faenas del muelle, no están exaltando —sin embargo— ni el pragmatismo positivista, ni el orgullo y la prosperidad del momento, ni el optimismo mercantil que la naciente burguesía urbana quiere ver en todo ello. Cuando allí sucede, todo lo que por allí transita, es una incitación a la vida, una forma de liberación de la mezquindad ambiental, de superar —siquiera con la voluntad de decirlo— la monotonía y estrechez de sus existencias rutinarias». De «El Puerto como tema en tres poetas canarios (Domingo Rivero, Tomás Morales, Saulo Toron)», en *La Gaceta de Canarias*, núm. 3, 1982, pp. 56-73.

todo, había llegado un *progreso momentáneo*, bruscamente interrumpido cuando la coyuntura bélica de 1914-19 puso al descubierto, no sólo la extrema fragilidad de un despegue portuario que se había supeditado casi por entero a los flujos del comercio internacional, sino también la otra cara del «progreso», la del «gran parón» del Puerto, la de la especulación para unos y la miseria y el hambre para otros. Entonces, el alegato dominante en declaraciones y publicística dejó de referirse a la evidencia del progreso para centrarse en la nueva mística de los años veinte: la recuperación del progreso, la recuperación del Puerto.

Ante el predominio del capital extranjero

Las facilidades dadas al establecimiento de las firmas extranjeras no fueron cuestionadas en un primer momento. Sólo a partir de la crisis colonial de 1898 surgió la «psicosis del extranjerismo» y las alarmas de que las islas tomaran idénticos derroteros a los de Cuba y Puerto Rico, planteándose aquello de «Canarias, el peligro y sus remedios» (32).

Desde 1898, las reacciones de la burguesía ante el predominio del capital foráneo en el Puerto se polarizaron en torno a dos posturas bien diferenciadas: las de defensa y las de rechazo.

Las *reacciones de defensa* se basaron en la insuficiencia de los capitales isleños, incapaces de asegurar un desarrollo económico y de mantener por sí solos las dimensiones a las que había llegado el Puerto; y en el abandonismo peninsular, que se traducía en el desinterés de los capitales nacionales por invertir en Canarias, abandonismo que fue una de las constantes preocupaciones de la época (33). Sobre estos fundamentos, se entendió que las casas extranjeras establecidas en el Puerto no sólo eran convenientes, sino imprescindibles, sobre todo cuando se trataba de las británicas.

Algunos textos sirven para situarnos ante esta perspectiva:

> «Los capitales españoles no acuden a Canarias, los ingleses sí; las empresas industriales británicas prosperan; las españolas, por su corto capital, arrastran vida lánguida....
> Los ingleses en Canarias han despertado capitales y han difundido el bienestar allí donde la pobreza y la *modorra* existían. ¿Qué sería de Canarias hoy sin el comercio inglés?...» (34).

> «...considero como una fortuna para Canarias que desde tiempo inmemorial la hayan elegido los extranjeros, y principalmente los ingleses, como tierra de ensayo y de cultivo para todo esfuerzo humano...

---

(32) BELMAS, M.: *Canarias, el peligro y sus remedios*. Madrid, 1899. Cfr. el comentario que a este folleto hace MILLARES CANTERO, A.: op. cit., pág. 64-65.

(33) En las manifestaciones literarias, la obra de ALONSO QUESADA es una buena muestra de ello. Al respecto, se ha escrito que «Uno de los problemas que más preocupan a Quesada es el desinterés que el Gobierno español tiene por las islas, y, en consecuencia, la ignorancia en que está acerca de ellas y de sus necesidades. «De la isla —dice (A.Q.)— esos gobiernos gelatinosos jamás se ocuparon sino para el particular bien de algún diputado inclusero». La isla, no obstante, ha tenido que sobrevivir por sus propios medios, y sus habitantes «ahítos de él (del Gobierno español) nos aprovechamos de los barcos extranjeros... y nos vamos haciendo una dignidad extranjera...», SANTANA, Lázaro: «Informe sobre Alonso Quesada», en ALONSO QUESADA: *Obras Completas*, Las Palmas, 1976, Tomo I, p. 46.

(34) BENITEZ DE LUGO, R.: *Estudio sociológico y económico de las Islas Canarias* (Bibl. Canaria), Madrid, 1904, vol. II, pp. 41-54.

La libre Inglaterra, escuela de democracia, para el mundo, maestra de derecho, madre de libertad, empuja a su raza trabajadora e inteligente por todos los continentes, por todos los ámbitos del Planeta. Y los empuja felizmente para la civilización...» (35).

Más apasionada fue la defensa de las compañías extranjeras realizada por aquellos miembros de la burguesía relacionados directamente con las firmas británicas, como la que hizo Andrés Macías Macías —gerente de la *Grand Canary Coaling*— saliendo al paso de reclamaciones formuladas por Miguel Curbelo:

«...si los servicios relacionados con el Puerto de La Luz han venido a parar a manos extranjeras, no es por culpa de los Gobiernos, ni de nadie, sino por culpa de los españoles, que no tienen razón alguna para quejarse, y que debieran callarse por vergüenza y por gratitud.

La vergüenza exige que compañías como la Trasatlántica de Barcelona (...) guarden el mayor silencio, recordando que cuando habían en España colonias, iban a ellas a sacarle a su dinero un cincuenta por ciento de interés, para llegar a hacerse millonarias, olvidándose por completo de este pobre Puerto, al que fue preciso que acudieron compañías inglesas que se conformaban con obtener de sus capitales un cinco por ciento de interés, para traernos la riqueza de que hoy disfrutamos...

¡Santa *iniciativa inglesa*! proclaman a una los ricos y los pobres, los nobles y los plebeyos, los que juzgan los hechos con imparcialidad y alteza de miras; porque sin ella, sin esa iniciativa inglesa, a estas horas se hallaría completamente despoblada la isla, hubiéramos tenido todos que emigrar, a buscar el pan en extraño suelo, en medio de la glacial y criminal indiferencia de la *iniciativa patria*». (36)

El texto no tiene desperdicio alguno; de manera desaforada, condensa las posiciones filobritánicas que se proyectaron en la sociedad isleña desde el Puerto, y, por el contexto en el que se escribió, nos sitúa ante las reacciones opuestas que surgieron con fuerza desde comienzos de siglo.

Las *reacciones de rechazo* se prodigaron entre los comerciantes canarios, en gran parte como mito justificativo de su incapacidad para ofrecer competencia a las firmas británicas. Diversas solicitudes de concesiones formuladas por isleños ahondaron en el monopolio ejercido por las casas extranjeras. Concretaremos nuestra reseña, por su importancia y significación, al más destacado protagonista canario en los negocios portuarios desde 1900, a Miguel Curbelo Espino, cuyas manifestaciones de «anglofobia» son constantes, nacidas tanto de los antagonismos comerciales que sostuvo con las casas carboneras (recordemos sus intentos de participar en el negocio del carbón, y la fuerte oposición que encontró), como de sus convicciones personales.

Grosso modo, el discurso de Curbelo enlazó dos principios vertebrados:

—*Anglofobia*: el Puerto era víctima del monopolio de los británicos, cuyas pretensiones (y, en concreto, las de Alfred L. Jones) estaban claras:

«...hacerse por todos los medios, legales o no legales, con la dominación completa de la zona de dominio público que forman las playas del Puerto de La Luz y dejar consolidado, en su consecuencia, el monopolio irritante que ejerce...

Es una desgracia (...) que nuestros gobiernos hayan empleado sumas cuantiosas en construir en esta isla un puerto de 1er orden para que los servicios con él relacionados hayan venido a parar a manos extranjeras...»

---

(35) MOROTE L.: «Las cinco industrias...», art. cit. de *La Mañana*.

(36) «Contestación que formula D. Andrés Macías Macías ante la reclamación presentada por D. Miguel Curbelo Espino sobre la concesión de ampliación de varadero...» en *Concesiones*, Secc. O.P., Caja 1098, exp. 143 (AGA).

—*Patriotismo*: frente al monopolio británico, había que anteponer «las Empresas Nacionales» y los «intereses generales de la Nación», ya que así lo aconsejaba «el patriotismo»; de esta forma, se llegaba a solicitar de la Administración la concesión de privilegios concretos para los negocios españoles del Puerto, una suerte de «favoritismo nacional y patriótico» por el cual el poder político debía considerar, entre otras cosas,

> «la facultad discrecional que le asiste para consentir que determinadas faltas se subsanen, cuando (...) puede ser la que se considera bajo el punto de vista Nacional».

En consecuencia, el discurso de Curbelo traducía dos grandes sentimientos, o manifestaciones de conciencia:

—*Conciencia de debilidad* ante el predominio foráneo:

> «Esta nota tan marcadamente anti-nacional que tan pequeña idea da de nuestras iniciativas industriales y tan grande de nuestro abandono...»

—*Deseos de ambición y fortaleza* para superar aquella situación tan «vergonzante», y *actuar* para:

> «...romper el humillante sello de extranjería que ha venido caracterizando a nuestro Puerto... (y) ...para edificar obras que puedan rivalizar con las extranjeras en los servicios del Puerto y combatir el monopolio ejercido hasta hoy» (37).

Anglofobias y patrotismos al margen, el pensamiento de Curbelo, a la luz de estos textos, traduce el sentir de un negociante isleño (en su caso el más cualificado de todos ellos) que toma conciencia —interesada, por supuesto— de la necesidad de «rearmar» los capitales nacionales para imprimirles una mayor agresividad frente a las compañías extranjeras. Para Curbelo, ha llegado la hora (estamos en torno a 1900) de afrontar decisiones políticas y económicas desde la óptica que postula que Canarias «debe» estar bajo control de los capitales e intereses nacionales. Quedaba claro que se estaba refiriendo a los capitales e intereses de la burguesía portuaria, nacida al calor del despegue auspiciado —precisamente— por las compañías a quienes se pretendía someter y controlar. Un contradictorio dilema, imposible de resolver por aquella frágil burguesía, porque del «deber ser» al «poder hacer» mediaba un buen trecho, y el Puerto continuó bajo los designios del capital foráneo, alcanzando su mayor apogeo cuando éste se interesó más vivamente por él, en vísperas de la Primera Guerra Mundial.

Las manifestaciones literarias de la época recogen esos sentimientos convergentes, de admiración y de rechazo al mismo tiempo, inspirados por el predominio del capital británico en el Puerto.

Los condicionantes personales de Alonso Quesada (empleado del *Bank of British*..., tuberculosis, etc.) convirtieron su prosa en el máximo exponente de esa

---

(37) Todos los textos de Miguel Curbelo han sido entresacados de dos documentos: la «Instancia de solicitud de concesión de un depósito de carbón en representación de la *Cª Trasatlántica*, en *Concesiones*, Secc. O.P., leg. 1779, exp. 2 (AGA); y la «Reclamación que formula D. Miguel Curbelo a la solicitud de ampliación de astilleros de D. Andrés Macías», en *Ibd.*, Caja 1098, exp. 143.

dualidad de sensaciones sobre la colonia británica en la isla (38). En *Smoking Room* y *Las Inquietudes del Hall* conviven, al unísono, elegancia y dureza, humor y frialdad, independencia y explotación, calidades del burgués anglosajón. Y frente a la concepción pragmática y recta del círculo inglés se oponía en Quesada la temperamental y retorcida ineficacia isleña, visiones igualmente rechazadas por la falsedad y el sin sentido que proyectaban en la sociedad (39). En el fondo, en la obra de Alonso Quesada aflora una condena sutil del acomodo isleño y del pragmatismo y utilitarismo burgués.

En su momento, habrá que insistir en la literatura modernista como fuente imprescindible para acometer la descripción de ese mundo burgués (mentalidades, pautas de conducta, hábitos sociales) que queda por hacer.

Negociantes portuarios partidarios y detractores del capital foráneo, *todos*, acabaron plegándose a la dinámica impuesta en el Puerto por los intereses internacionales. Incluso Curbelo estaba asociado a un portugués (Gonçalves) y mantuvo excelentes relaciones con el capital germano que representaba la *Woermann* (con fidelidad absoluta a su latente anglofobia), en aras del interés común a todo negocio portuario: alcanzar el mayor beneficio posible. Ese interés exigía vincularse a los circuitos de comercio internacional; para lograrlo, los comerciantes canarios usaron idénticos mecanismos a los practicados por los comerciantes foráneos, entre los cuales la *representación consular o víceconsular* se reveló como el preferido.

Los pioneros del Puerto iniciaron esos vínculos con sus países de origen: los Miller, con Gran Bretaña, y después con Perú; Los Swanston, con Gran Bretaña y Estados Unidos; Ripoche, con Francia. Los comerciantes isleños accederán a consulados y viceconsulados de forma constante, puesto que ello conllevaba la consignación de los respectivos pabellones marítimos y la ampliación de contactos comerciales. Así, Salvador Cuyás Prat será agente consular de Costa Rica en Las Palmas, Juan Bautista Antúnez de Brasil, Timoteo Chazal de Austria-Hungría, Manuel Torres Suárez (M. Curbelo y C^{a}) de Liberia, Rafael Gutiérrez Brito de Venezuela; y hasta los apoderados de las firmas extranjeras también ostentaron cargos de este tipo, como Rosendo Ramos Franch por Dinamarca, y Emilio Ley Arata por Suecia (40).

En fin, resulta evidente que los negociantes portuarios tomaron plena conciencia de donde se encontraban sus intereses inmediatos: en su «medio», por lo que defendieron el Puerto sobre todas las cosas y reclamaron para él máxima atención y protección. También se percataron de que debían relacionarse con capitales extranjeros si querían rentabilizar ese medio, porque se era «débil» para imponer condiciones a quienes estaban trabajando por su propio «progreso». Para la defensa de esos intereses inmediatos y de ese progreso, ¿cómo se organizaron?

---

(38) Cfr. SANTANA, L.: «Informe sobre Alonso Quesada», cit. pág. 30.

(39) Cfr. BERNIER, M.: La palabra *burgués* en la obra en prosa de Alonso Quiesada. Estudio léxico, semántico y estilístico, en *Anuario del Centro Asociado de Las Palmas* de la UNED, «IV Coloquio de Historia Social de Canarias, núm. 5, 1979, pp. 247-277. Directamente, *vid.* ALONSO QUESADA: *Smoking Room*, Fablas, Las Palmas 1972; y *Las inquietudes del Hall*, edic. y prólogo de LAZARO SANTANA, Las Palmas, 1975.

(40) Cfr. *Anuarios Comerciales*..., años 1902, 1905, 1908, 1909, 1910, 1911 y 1914; y *Anuarios Bailly-Bailliere*, años 1897, 1900, 1903, 1906, 1909 y 1912.

2.2. *Las organizaciones*

La burguesía portuaria también se constituyó como *grupo organizado*, asumiendo la representación de intereses colectivos y dotándose de organizaciones para el logro de sus intereses específicos. Y lo hizo a través de los organismos que surgieron como consecuencia de los impulsos modernizadores que la sociedad española estaba conociendo en ese momento. Tampoco en esto la burguesía isleña representó excepción alguna al resto de las burguesías portuarias españolas; aunque se organizara más tardíamente, tuvo idénticos niveles de asociación, formando las mismas organizaciones que se habían desarrollado en la Península, salvo las que no necesitó: las de carácter patronal orientadas a contrarrestar el auge de un movimiento obrero que no le afectaba directamente (41).

Los intereses inmediatos de la burguesía estaban en el Puerto, los generales en el Comercio. De ahí que tanto el Puerto como el Comercio contaran con sus propias organizaciones, en las cuales la burguesía portuaria asumió un protagonismo evidente. Por razones cronológicas y de método, comenzaremos por el comercio.

Hacia la organización del Comercio: la Cámara de Comercio

Los sectores mercantiles surgidos de las franquicias, y espoleados por las primeras inyecciones foráneas —los pioneros— habían iniciado la organización del comercio local «buscando una unión convencional particular que se traduce tanto en su agrupamiento en la Junta de Comercio y hasta en el propio Círculo Mercantil», como «rompiendo los esquemas mixtos económicos, como el típico de la Real Sociedad Económica de Amigos del País» (42). Sin embargo, ni la *Junta local de Comercio* ni el *Círculo Mercantil* fueron las organizaciones llamadas a articular las aspiraciones de la burguesía emergente desde el Puerto. Lo fueron sólo en un primer momento, y con fuertes condicionantes.

La creación del *Círculo Mercantil de Las Palmas* respondió a la necesidad de unidad del comercio local para hacer valer sus demandas en el reparto del impuesto de consumos; fundado en 1879, recibió influencias de organizaciones similares de la Península, establecidas con anterioridad, y del *Mercantil Center* londinense a través del protagonismo desempeñado por los pioneros británicos en su proceso de constitución (43). Aunque el Círculo Mercantil mantuvo su ca-

---

(41) Durante la época que estamos considerando, la burguesía isleña (otro síntoma de debilidad) no contó con una masa salarial amplia; sus empleados se reducían a unos cuantos dependientes y peones, sujetos a relaciones **paternalistas**. El movimiento obrero portuario se fraguó en lucha constante contra sus patrones directos, las casas extranjeras, protagonistas de la tardía constitución de la *Asociación Patronal de Consignatarios de Buques de Las Palmas*, en 1925. Cfr. al respecto su «Acta Fundacional», reproducida en *Aguayro*, núm. 146, marzo-abril 1983, pp. 43-45.

(42) OJEDA QUINTANA, J.J.: «Burguesía comercial...», art. cit., p. 69.

(43) Cfr. RODRIGUEZ Y DIAZ DE QUINTANA, M.: «El Círculo Mercantil...», arts. cit., passim.; y OJEDA QUINTANA, J.J.: «El Círculo Mercantil de Las Palmas: más de 100 años de historia», en *Centenario del Círculo Mercantil de Las Palmas*. Las Palmas, 1981, pp. 17-29.

rácter de organización de presión frente a la Administración central y participó activamente en diversas iniciativas tomadas por el comercio local, paulatinamente redujo su cometido a una labor de tipo cultural-recreativa. Era, ante todo, un «círculo» social, y en ese sentido fue utilizado cada vez más por la burguesía isleña (relaciones, bailes, juegos, exposiciones, etc.).

La *Junta Local de Comercio*, por su parte, había permanecido «dormida» desde 1888, fecha de su última elección; «desde entonces —señalaba un informe en 1901— ni se han renovado sus miembros, ni se han celebrado elecciones..., y no quedan más vocales que D. Rafael Pérez Cabral y D. Antonio Gómez Navarro, ya que fallecieron D. Roque Hidalgo, D. Juan Bautista Carlo y D. Tomás Bosch...» (44). Cuando en 1901 se planteó la necesidad de su reorganización, ya las Juntas de Comercio eran instituciones que habían caído en desuso, y resultaban «estrechas» a las renovadas aspiraciones de la burguesía española de comienzos de siglo; la pretendida «reorganización» consistió en firmar su «acta de defunción».

Una nueva alternativa se presentó como idónea a los nuevos impulsos que estaba tomando la burguesía isleña desde 1900: la constitución de una *Cámara de Comercio*, a semejanza de las establecidas en distintas ciudades españolas desde 1886 (45).

El 15 de marzo de 1901 las secciones de Industria y Comercio del *Consejo Provincial de Agricultura, Industria y Comercio*, en sesión celebrada en Santa Cruz de Tenerife, resolvió la solicitud formulada por diversos comerciantes, industriales y navieros de aquella ciudad y de Las Palmas para fundar sus respectivas Cámaras de Comercio; el espíritu que animó su creación lo expresó claramente el comisionado regio al aclarar a los presentes que «las Cámaras oficiales de Comercio se imponen tanto en Las Palmas como en esta Capital *para contrarrestar el extraordinario incremento del capital extranjero*» (la cursiva es nuestra), y «que a pesar de esto no había peligro alguno en la creación de estos Centros porque para que los extranjeros puedan ingresar en ellos es preciso que lleven diez años de residencia pagando contribución y el número de éstos no puede exceder de la décima parte del total de asociados...» (46). Sin duda, una muestra más del «rearme local» preconizado por algunos sectores burgueses ante el predominio de los capitales foráneos.

---

(44) Cfr. «Expediente relativo a la reorganización de las Juntas Locales de Comercio», iniciado el 14 de mayo de 1901, Secc. A.M. (Intereses Generales), leg° 5, exp. 158 (AHPLP).

(45) El establecimiento de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación en España siguió al *Real Decreto de 9 de abril de 1886*, que oficializó las asociaciones de comerciantes, industriales, navieros y consignatarios, surgidas espontáneamente en aquellas zonas que contaron con burguesías emprendedoras y vanguardistas, como Barcelona y Bilbao. El decreto dotó al comercio español de una organización semejante a la existente por entonces en Europa. Las funciones de las Cámaras se centraban en el asesoramiento al Gobierno sobre las cuestiones relativas al comercio, industria y navegación, y en la representación de los intereses de esos sectores. El *Real Decreto de 21 de junio de 1901* precisó la organización y funciones de las Cámaras «...cuya acción ha de ser auxiliar eficacísimo que sigue la opinión pública en España» (del preámbulo del R.D., en *Gaceta de Madrid* de 23 de junio de 1901, núm. 174). La *Ley de 29 de junio de 1911* reorganizó las Cámaras de Comercio de forma definitiva.

(46) *Libro de actas de sesiones del Consejo Provincial de Agricultura, Industria y Comercio (secciones)*, Secc., IV, Depósitos, Lib. V-19, fols. 8 vto. y 9 (AHPT).

Desde su constitución, en 1901, la *Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas* rompió con los esquemas tradicionales de las organizaciones mercantiles del siglo XIX y se reveló como organismo dotado de un fuerte *componente reivindicativo*. En su constitución, la burguesía portuaria jugó un papel destacado, y, desde entonces, sus miembros constituyeron mayoría absoluta en su Junta Directiva, ostentando la presidencia de la misma desde 1903 el «rey del Puerto», Miguel Curbelo Espino (véase cuadro 2). El nacimiento de la Cámara supuso la pérdida definitiva del protagonismo del *Círculo Mercantil* y de la *Sociedad Económica de Amigos del País*, que quedaron reducidos a organismos «de prestigio» y relaciones sociales; además, aseguró a la burguesía en ascenso una organización *estable* y con fuerte implantación, orientada a la defensa de sus intereses para proyectarlos en la sociedad isleña y defenderlos ante la Administración.

La consulta de los *Libros de Actas* de la Cámara nos permite avanzar un bosquejo de la política que inspiró la burguesía a través de las resoluciones tomadas por su Junta Directiva durante la primera década de su funcionamiento:

a) *En política económica:*

—Una bandera: las franquicias, «que constituyen (para las islas) su fuente de vida, de progreso y de engrandecimiento» (47). Su defensa llevó a formular peticiones como «que en el tratado comercial de España con Francia se estipule la libertad de entrada en esta última nación, de los productos agrícolas de estas Islas Canarias, por cuanto en esta provincia española entran libres de derechos de aranceles todos los productos agrícolas franceses» (48).

—Una insistencia: el fomento de relaciones comerciales entre Canarias y la Península, con especial atención a la reducción de los fletes marítimos, medida necesaria para la introducción de los frutos canarios en el mercado peninsular (49).

b) *En política administrativa*, «que se solicite del Gobierno la división del Archipiélago Canario en dos provincias; pero para que dicha división produzca más eficaces resultados en beneficio de los intereses del país, se solicite igualmente la más amplia descentralización administrativa...» (50).

c) *En el Puerto:*

—Una reivindicación: «la legal preponderancia de representación que le corresponde tener en las Juntas de Obras de puertos, a la clase comercial, industrial y naviera, por ser la más directamente relacionada con todo lo que a tales obras de puertos se refiere» (51).

—Una obsesión: la disminución de los fletes marítimos para el transporte de frutos, con peticiones en este sentido a las navieras y al servicio de vapores-correos de Canarias con la Península (52).

---

(47) *Libro de Actas de la Junta Directiva de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación*, Libro 1°, sesión del 5 de julio de 1904, p. 107 (ACCLP).

(48) *Ibd.*, sesión del 10 de enero de 1906, p. 130.

(49) *Ibd.*, sesión de 21 de mayo de 1906, pp. 141-142.

(50) *Ibd., ibd.*, pp. 145-146.

(51) «Instancia que eleva la Cámara de Comercio al Ministro de Fomento sobre su representación en la Junta de Obras del Puerto», en Secc. O.P., Caja 731 (antes, leg° 1690) (AGA), y *Libro de Actas...*, varias sesiones (ACCLP).

(52) Cfr., e.g., Ibd., Libro 1°, sesión del 28 de septiembre de 1904, p. 114.

Cuadro 2

Nómina de directivos de la Cámara de Comercio durante la primera década del siglo XX

PRESIDENTES

Antonio Gómez Navarro (1901-3)
Miguel Curbelo Espino (1903-...)

VICEPRESIDENTES

Salvador Cuyás Prat (1901-09)
Tomás Lozano Pérez (1901-03)
Cástor Gómez Navarro (1903-...)

TERSOREROS

Juan Rodríguez Quegles (1901-05)
José A. Peñate Quevedo (1905-08)
Antonio Saavedra Hernández (1908-...)

CONTADORES

Antonio Castillo Santana (1901-03)
Ignacio Cantero Afonso (1903-...)

SECRETARIO GENERAL

Pedro Ramírez Trinidad (1901-...)

VOCALES

Antonio V. Arias	Salvador Medina Rodríguez
José Bosch Sintes	Gaspar Meléndez
Juan Bosch Sintes	Matías J. Reina Lorenzo
Juan Bordes Claverie	Sebastián Rodríguez Pérez
Sebastián Castillo Stna.	Enrique Sánchez Gaviria
José Champsaur Sicilia	Juan Santana Padilla
José Franchy Roca	Miguel Sarmiento Pérez
Francisco Gonçalves Silva	Manuel Torres Suárez
Bartolomé Juan Roca	José Juan Roca

Nota: (...) Su mandato se prolonga con posterioridad a 1910.

Fuente: *Libros de actas de la Junta Directiva de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación*, Lib. 1 y 2 (ACCLP), y *Anuarios Comerciales*..., años 1902, 1905, 1908, 1909 y 1910.

Un articulista de *El Tribuno* -a la sazón, diario republicano federal- escribió en 1912 un artículo en el que analizaba la evolución y política seguidas por la Cámara de Comercio hasta entonces; se expresaba en los siguientes términos:

> «¿Qué labor realizó durante tan largo período de tiempo?
> En los primeros momentos de su creación, agrupáronse en torno de la misma todos los elementos comerciales e industriales..., sin distinción de colores políticos, y figurando a su frente personas respetabilísimas desligadas por completo de compromisos de bandería, encauzaron su marcha..., haciendo concebir la esperanza de que el comercio de Las Palmas llegaría al fin a ocupar el puesto que de hecho y de derecho le corresponde... Pero dejáronse pasar aquellos primeros y legítimos entusiasmos..., y viéronse precisados a abandonar sus propósitos, cediendo el paso y la acción a otros elementos... atentos siempre a conseguir un baluarte, desde el cual, y con grandísima ventaja, pudieran obtener posiciones importantes para el fomento de su particular política» (53).

---

(53) «La Cámara de Comercio», en *El Tribuno*, Diario Republicano Federal, Las Palmas, núm. 510, 31 de agosto de 1912.

Y, ciertamente, a juzgar por las Actas, en la Cámara se produjeron una serie de luchas internas —a veces «intestinas»— que llegaron a minar su fuerza y su representatividad; a partir de 1909, no sólo se opusieron a su política las casas carboneras —ya de por sí bastante enfrentadas con la Cámara (54)—, sino que también varios miembros del comercio local elevaron sus voces contra la labor seguida por la Junta Directiva (55).

A nuestros efectos, interesa destacar dos circunstancias: 1) el avance hacia *organizaciones estables, representativas* y *reivindicativas* a partir de 1900; y 2) el *protagonismo* evidente *de los negociantes portuarios* en esa nueva fase organizativa de la burguesía isleña.

Hacia la organización del Puerto: la Junta de Obras del Puerto

Organizado el Comercio, quedaba por organizar el Puerto, campo de actuación preferente y fuente de beneficios inmediatos. La idea se planteó en torno a 1900, cuando las instalaciones portuarias empezaban a hacerse insuficientes para soportar el crecimiento del tráfico marítimo y la ampliación del Puerto se vislumbró como solución a adoptar a corto plazo.

Desde la óptica de los intereses burgueses, era necesario crear un organismo semejante a los existentes en la mayor parte de los puertos españoles, una *Junta de Obras*, dotada de las atribuciones administrativas y económicas imprescindibles para afrontar los grandes problemas pendientes y rentabilizar al máximo el Puerto; sus tareas específicas consistirían en la conservación de las obras existentes, la ampliación de los servicios portuarios, y la proyección y realización de nuevas obras. Así que, después de que algunas voces reclamaran su necesidad, el *Ayuntamiento de Las Palmas* asumió la iniciativa y en 1904 instruyó el oportuno expediente solicitándola oficialmente (56). De esta forma, por *Real Orden de 16 de junio de 1905*, se creó la *Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas*, y cinco meses después se constituyó de forma definitiva.

---

(54) Las compañías foráneas con frecuencia elevaban protestas en este sentido: «En defensa de nuestros intereses y de los mercantiles de esta isla, nosotros, comerciantes domiciliados en esta ciudad que no pertenemos a la Cámara de Comercio por nuestro carácter de extranjeros, pero que representamos la casi totalidad de los intereses de estos puertos, como consignatarios, navieros, exportadores, representantes de las únicas casas carboneras aquí existentes...» Cfr. «Instancia que elevan los representantes de Casas extranjeras al Director General de Obras Públicas...», 16 enero 1907, Secc. O.P., Caja 731, exp. s/n (AGA).

(55) Cfr. «Exp. instruido con motivo de la solicitud de D. Antonio Saavedra Hernández para que se declare de nulidad el acuerdo de la Cámara de Comercio...»,*Ibd.*

(56) Entre las voces que reclamaron su constitución, destacó la del Ingeniero Juan León y Castillo. Cfr. su artículo «El Puerto de la Luz. Pasado, presente y porvenir» en *La Mañana*, Las Palmas, núm. 23, 30 enero 1904. Sobre su formación, cfr. «Expediente relativo a la constitución en esta Ciudad de una Junta de Puertos», en Secc. A.M. (Intereses Generales), leg° 6, exp. 207 (AHPLP).

Las Juntas de Obras no eran organismos exclusivos de los negociantes portuarios; sin embargo, la legislación vigente les concedía una amplia representación en ellas, puesto que surgieron de la iniciativa de la burguesía portuaria catalana (57). La burguesía isleña, a través de su Cámara de Comercio, se dispuso a asumir el protagonismo que le correspondía en la JOP desde el primer momento.

En sus primeros años de gestión, la Junta resultó ser un organismo bastante polémico y poco efectivo. La exigua subvención estatal que se le asignó era insuficiente para afrontar todas las necesidades que tenía el Puerto, así que se vio obligada a imponer una serie de tarifas sobre las operaciones marítimas que fueron ampliamente contestadas en aras del «porvenir» del Puerto (58). Con todo, las dos grandes limitaciones con que tropezó la Junta vinieron de su funcionamiento interno.

En primer lugar, la JOP sufrió una *instrumentalización política* que minó su credibilidad institucional. Un largo contencioso se inició con el aumento de la representación gubernamental decretada en enero de 1906. La Cámara de Comercio, hasta entonces mayoritaria en la Junta, quedó relegada a un segundo plano, y el organismo de la burguesía portuaria criticó el hecho de que «...sean una vez más oprimidos, menoscabados, y hasta burlados, los indiscutibles derechos, prerrogativas y sagrados intereses que tal clase forman, por el absorbente caciquismo político que todo lo mina y lo corroe...», calificando, además, a la Junta como un «...organismo de un partido político» (59). La versión del Ingeniero Juan León y Castillo también hizo hincapié en la tutela impuesta por el *Partido Liberal Canario*:

> «...ya los políticos se habían penetrado de la complacencia de Don Fernando en alejar al Ingeniero de los asuntos del Puerto, y sobre todo la importancia de la Junta para colocar en ella a los recomendados. Así ha sucedido. La Junta ha sido y es una casa de misericordia» (60).

La polémica representación de la Cámara y de los diputados provinciales, salpicada de las habituales y generalizadas rencillas en la política local, convirtieron la Junta de Obras en un organismo apetecido por unos y otros desde el primer momento; se trataba de una parcela de poder incuestionable, y en ella se decidían arbitrios, servicios y obras que afectaban a los negocios portuarios de

---

(57) Un grupo de comerciantes, navieros y armadores catalanes solicitaron la constitución de una Junta para el puerto de Barcelona, en 1868. La iniciativa fue apoyada por el Gobierno de entonces, y generalizada a otros puertos inmediatamente (Valencia y Tarragona, 1869; Pasajes y Sevilla, 1870; etc.). El sistema impuso una autonomía en la gestión de los puertos que fue ampliamente beneficiosa para el desarrollo de sus obras marítimas. El régimen de la Primera República dio un mayor respaldo a la constitución de las Juntas de Puertos, y su sistema quedó regularizado definitivamente durante la Restauración. Al respecto, cfr. ALZOLA MINONDO, P.: op. cit., pp. 578-80.

(58) Cfr. «Propuesta de arbitrios que la Junta de Obras... somete a la aprobación superior», en Secc. O.P., Caja 731, exp. varios sobre Junta de Obras del Puerto de La Luz (AGA).

(59) «Instancia que eleva la Cámara de Comercio al Ministro de Fomento sobre su representación en la Junta...», 8 diciembre 1906, en Ibd. Sin duda, se trató de una cuestión mezclada con la oposición del *Partido Local Canario* al Partido de Fernando León y Castillo.

(60) *Orígenes del Puerto de Refugio...*, cit. pp. 39-40.

forma especial. La Cámara de Comercio triunfó finalmente con el aumento de su representación y el nombramiento de Miguel Curbelo Espino como presidente de la Junta; sin embargo, la credibilidad del nuevo organismo portuario quedó en entredicho.

En segundo lugar, la JOP fue víctima de la progresiva *tendencia centralizadora* que impuso la Administración Central (61). El escaso grado de autonomía y la servidumbre con respecto a la lenta tramitación oficial, convirtieron la Junta en un organismo meramente administrativo, cuando no ineficaz en la toma de decisiones. Luis Morote dejó constancia de la «absurda» dependencia a que se vio sometida su gestión:

> «Estamos en el primero de septiembre del noveno mes del año y a estas fechas «todavía no se ha aprobado en Madrid», y por consiguiente no ha venido a Las Palmas, el presupuesto de las Obras del Puerto de La Luz para este año de 1909..., pagos e ingresos se han hecho de los ocho meses transcurridos sin presupuesto. Llega la época, estamos encima de ella, de confeccionar el presupuesto para 1910, pero como se hace y se debe hacer el proyecto teniendo en cuenta y a la vista los cálculos y las cifras anteriores, la Junta mal de su grado se ve en la imposibilidad de cumplir con ese requisito legal... ¿No juzga eso, no condena eso toda una administración?» (62).

En definitiva, rivalidades internas y centralización hicieron de la Junta de Obras un organismo «vacío» durante sus primeros años de funcionamiento (63). En tal situación, la ansiada ampliación del Puerto tuvo que esperar a la época más activa del Ingeniero Ramonell y Obrador para que fuera definitivamente planteada, aunque luego quedó postergada por el paréntesis que abrió para el Puerto el inicio de la Primera Guerra Mundial.

Y un grupo de presión: la Liga Marítima Española

Por último, la burguesía portuaria completará sus agrupaciones de clase con la constitución, en 1909, de la *Junta Provincial de la Liga Marítima Española*. Sobre la Liga se ha escrito que «fue un poderoso grupo de presión que, coordinando los principales intereses patronales vinculados al transporte marítimo en España, va a jugar un papel destacadísimo en la historia de la economía española de las primeras décadas del siglo XX»; fue creada en 1900, «para representar

---

(61) El régimen de la Restauración tendió a un proceso integrador de las Juntas de Puertos en los mecanismos del Estado, y el régimen de descentralización y autonomía con que fueron establecidas cedió ante la homogeneización de sus funciones y su control por el Ministerio de Fomento. ALZOLA MINONDO, P., en op. cit. señala que el Reglamento General para la organización y régimen de las Juntas de Obras de Puertos de 7 de agosto de 1898 significó un «corte legislativo» que perseguía «quebrantar la autoridad de las Juntas y de sus directores técnicos, con las atribuciones concedidas a los delegados especiales» nombrados al efecto.

(62) MOROTE, L. «Los absurdos de la centralización. La rémora de Madrid y la rémora de Santa Cruz de Tenerife en la Junta de Obras del Puerto», en *La Mañana*, Las Palmas, núm. 1591, 2 septiembre 1909.

(63) «La Junta se ha limitado a hacer obras accesorias y de embellecimiento, que, sin duda, se hacían necesarias, pero no ha abordado las de mejorar el engrandecimiento del Puerto para que ha sido creado. El Puerto no ha salido de su molde primitivo», *Orígenes del Puerto de Refugio...*, cit. pp. 47-48.

ante la opinión y los poderes públicos las aspiraciones, y promover por todos los medios legítimos de propaganda e influencias el fomento de la vida marítima nacional...» (64).

Un repaso a los miembros de la Junta de Las Palmas en 1911 nos revela el protagonismo casi exclusivo que tuvo en ella la burguesía portuaria; eran estos sus nombres: presidente, Francisco V. Reina Lorenzo; vicepresidentes, Rosendo Ramos Franch y Juan Bordes Claverie; secretario, Felipe Massieu de la Roche; vice-secretario, Alfredo S. Pérez; y tesorero-contador, Miguel Curbelo Espino (65).

No hemos podido acercarnos a la labor desarrollada por la sección isleña de la Liga Marítima (66); sin embargo, el hecho de su constitución refleja el progresivo interés de los negociantes portuarios en dotarse de la red de organizaciones surgidas de la burguesía hispana para la defensa y difusión de sus intereses específicos.

•••

Algunas reacciones tomadas por negociantes del Puerto, y su destacado protagonismo en la constitución de organizaciones específicas para la defensa de intereses de clase nos sitúan ante *un proceso efectivo de toma de conciencia* por parte de la burguesía portuaria. Ahora bien, este proceso *sólo se advierte con el nuevo siglo*, de forma paralela a la mayor proyección comercial y financiera alcanzada por los negocios canarios del Puerto.

Hasta entonces, la burguesía portuaria permaneció «dormida», sin adoptar posiciones críticas ante el incuestionable —e incuestionado— dominio foráneo, «narcotizada» por los innegables efectos del «progreso», y sin organizaciones de carácter reivindicativo. Después de 1898 surgieron las primeras voces que pusieron en entredicho el «irritante» monopolio ejercido por las casas carboneras, se perfiló la voluntad de estrechamiento de lazos comerciales con la Península, y la burguesía se dotó de sus propias instituciones: en 1901 fue la *Cámara de Comercio*, en 1905 participó en la constitución de la *Junta de Obras del Puerto*, y en 1909 concretó la formación de un grupo de presión. En definitiva, sólo a partir de 1900 podemos hablar de burguesía portuaria como grupo social plenamente constituido.

A través de sus organizaciones, la burguesía planteó sus aspiraciones, reivindicó protección a sus negocios, suplicó rebajas de fletes, e impuso las primeras cargas que gravaron el floreciente negocio del carbón, pero —aún con todo ello— no pudo sustraerse de la principal servidumbre que la condicionó desde su nacimiento al socaire del Puerto: su dependencia frente a las casas extranjeras.

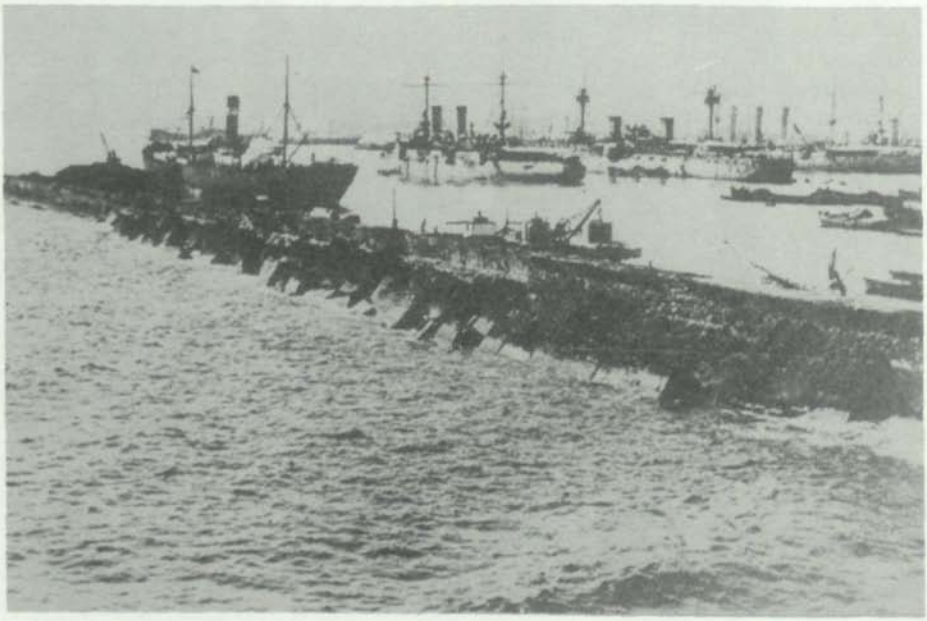
---

(64) ROLDAN, S. y GARCIA DELGADO, J.L.: *La formación de la sociedad capitalista en España, 1914-1920*, Madrid, 1973, Tomo II, pp. 17 y 20.

(65) Cfr. *Boletín Oficial de la Liga Marítima Española*, Madrid, núm. 53, marzo-abril 1909, y núm. 68, septiembre-octubre 1911.

(66) La Colección de *Boletines* de la Liga, depositados en la Hemeroteca de la *Biblioteca Nacional*, sólo llega hasta 1911. Entre 1909 y 1911 las noticias relativas a la Junta de Las Palmas son mínimas, por lo que nos resulta imposible seguir ahondando en este grupo de presión.

El Puerto - engalanado - recibe la visita de una personalidad relevante.
Autoridades, *business*men, [illegible] de toda condición acuden a recibirle al Muelle de Santa Catalina.



Dos instantáneas de la Bahía de La Luz a comienzos de siglo en las que se puede apreciar el intenso tráfico marítimo del Puerto.

En síntesis —y a modo de caracterización global— burguesía exigua, frágil y poco emprendedora, dependiente del carácter sucursalista de sus negocios y reducida al núcleo urbano, pero grupo enriquecido por el comercio, en continuo ascenso social, y vinculado a los resortes del poder político local. Burguesía portuaria heterogénea, formada a partir de antiguos comerciantes de la Ciudad, pero ensanchada con nuevos elementos, tanto isleños como peninsulares y extranjeros. Burgueses del Puerto que asumieron un protagonismo evidente en el proceso de configuración de la burguesía comercial isleña, y que constituyeron, en definitiva, un sector específico de una clase social que —siguiendo a Pierre Vilar— se propuso *actuar, acumular* y *controlar* (67), aunque su actuación estuviera mediatizada, su acumulación fuera precaria y su control resultara más ficticio que real.

(67) Son las *nociones dinámicas* que señala PIERRE VILAR para oponer sociedad precapitalista y sociedad capitalista, *Iniciación al vocabulario...*, op. cit., pp. 125-130.

CONCLUSIONES

De nuestra incursión en el mundo de los *barcos, negocios* y *burgueses* del *Puerto de La Luz* se desprende, al menos, una decena de conclusiones. Son estas:

1. El Puerto de La Luz, vieja aspiración de la Ciuda de Las Palmas, fue el resultado de un concurso de factores múltiples y de actores diversos. Factores *geo-físicos* (emplazamiento geográfico del Archipiélago y excelentes condiciones naturales de la rada de La Luz); factores *socio-económicos* (adecuación de la infraestructura portuaria española a las transformaciones socio-económicas que se estaban produciendo en la segunda mitad del siglo XIX, y necesidad apremiante de superar la crisis generalizada que estaba padeciendo la economía canaria); factores *político-coyunturales* (formación del primer gobierno liberal de Sagasta, e intensificación de las presiones políticas de los grupos dirigentes de Las Palmas para socavar —a través del Puerto— la hegemonía marítima y comercial de Santa Cruz de Tenerife); y, también, factores *internacionales* (revolución de los transportes marítimos, y fuerte crecimiento de la navegación y del comercio a escala mundial). Los actores fueron incipientes sectores mercantiles de la Ciudad, relevantes comerciantes foráneos establecidos en la isla, políticos locales, «fuerzas vivas» de la sociedad isleña, un valedor de fuste en el Gobierno de Madrid para canalizar la demanda portuaria bajo un régimen caciquil como el de la Restauración, y una ciudadanía que prestaba su apoyo a la idea de que Las Palmas tuviera un puerto moderno y en condiciones, y no aquella «rémora» que era el *Muelle de San Telmo*. Como resultado final de tal combinación de fuerzas se obtuvo la concesión del *Puerto de Refugio* para Las Palmas.

2. Una vez concedido, se aunaron *inversión pública* del Estado —aunque con contratistas, técnicas y sistema de construcción británicos— e *iniciativa privada* —extranjera, casi exclusivamente— para construir los muelles y las instalaciones complementarias, respectivamente; *infraestructura portuaria* de carácter *moderno* que convirtió la Bahía de La Luz en un lugar *cómodo, seguro* y *eficaz* para la realización de las faenas marítimas y de las actividades comerciales, al tiempo que —por su situación en el cruce de diferentes rutas— en enclave *idóneo* para la navegación sudatlántica, aunque pronto el *Puerto de Refugio* resultó insuficiente para acoger el crecimiento del tráfico marítimo que se estaba produciendo en vísperas de la *Primera Guerra Mundial*.

3. La Luz fue, en puridad, un *puerto de escala internacional* que basó su *despegue* en la utilización que de él hicieron las navieras comprometidas en la expansión del capitalismo europeo, en plena *fase imperialista*, hacia Africa y América; expansión que obligaba a los diferentes pabellones marítimos a rivalizar por *espacios coloniales, rutas comerciales* y *estaciones de aprovisionamiento*. Atraídas por la idoneidad geográfica del Archipiélago, las excelentes condiciones naturales de la Bahía, el régimen de libertad comercial, y las facilidades ofrecidas al establecimiento de negocios extranjeros, diversas compañías foráneas convirtieron el Puerto en una apetecida *base de operaciones navales* en el Atlántico Oriental, sobre todo para el suministro de carbón y el avituallamiento a los barcos en tránsito de larga travesía.

4. Dotadas de poderosos medios económicos y financieros, apoyadas desde los grandes centros de decisión del capitalismo europeo, y favorecidas indirectamente, tanto por el «recogimiento» de la política exterior de España y la ausencia de capitales nacionales en el *hinterland* colonial de Canarias, como por la debilidad de los sectores comerciales isleños, las compañías extranjeras desplegaron una *estrategia de actuación* a partir del Puerto; una estrategia basada, primero, en el *control de los principales servicios portuarios* —carbón, agua, víveres, astilleros y varaderos—, para luego *diversificar* sus actividades a los sectores más rentables de la economía isleña —exportaciones, banca, seguros, agricultura, servicios urbanos y turismo. De esta forma, al mismo tiempo que se produjo una «modernización inducida desde el exterior» que provocó un «crecimiento económico moderno», se acentuó la supeditación de Canarias —frágil, a-*isla*-da y periférica— a los intereses económicos internacionales y a las crisis generales del capitalismo europeo.

5. Espoleados por la acción de las compañías extranjeras, y necesitados de una mayor proyección comercial, determinados *comerciantes locales* se vincularon al mundo de los *negocios portuarios* por medio de las consignaciones de vapores, del comercio de importación y exportación, de la navegación a vela (tanto la dedicada al cabotaje interinsular como al comercio de larga travesía con la Península y las Antillas), y, en menor medida, de la industria pesquera. Fueron los primeros pasos para superar la crisis provocada por la depreciación de la cochinilla, ampliar el estrecho marco de actuación que tenía el comercio de Las Palmas antes de la construcción del *Puerto de Refugio*, e iniciar un *relanzamiento de los sectores burgueses* de la Ciudad.

6. Los comerciantes isleños arribaron al núcleo portuario *lentamente*, después de haber padecido una crisis de carácter general; consignaron un número *reducido* —cuando no insignificante— de vapores, casi siempre españoles, que aportaban una pequeña proporción del total del tráfico marítimo; actuaron *mediatizados* por las firmas extranjeras; dependieron de ellas en el abastecimiento de carbón a los barcos, que era el principal negocio del Puerto; realizaron *escasas inversiones* en obras de infraestructura portuaria; y, de modo general, desempeñaron un *papel secundario* en el despegue portuario.

7. Sin embargo, la dinámica del Puerto pudo alimentar todo tipo de negocios, y, al amparo de las grandes empresas extranjeras, creció y se desarrolló la *burguesía portuaria* de Las Palmas; una burguesía *nada emprendedora*, más bien *oportunista*, dispuesta a no desaprovechar la inmejorable ocasión que se le presentaba y *recoger* los frutos —muchas «migajas» y alguna «tajada»— del crecimiento portuario. Para ello precisó de un largo período de *aprendizaje*, acumulando pingües beneficios, adquiriendo experiencia comercial, y relacionándose con el capital nacional y extranjero; pero, sobre todo, necesitó que las navieras españolas se interesaran más por Africa, después de la liquidación de las últimas colonias españolas en América, para beneficiarse de la ampliación de los servicios marítimos con Marruegos y los territorios del Golfo de Guinea, vecinos territoriales del Archipiélago.

8. Con el comienzo del siglo XX se advierte una *madurez* en los negocios desarrollados por la burguesía portuaria a todos los niveles: en su *capacidad económica* (de su debilidad inicial a una relativa facilidad para acumular bienes y fortunas), en la *localización de sus comercios* (del histórico barrio de Triana al joven núcleo porteño), en la *naturaleza de sus negocios* (de reducidas casas de comercio a la configuración de la empresa canaria del Puerto y la formación de sociedades amplias de intereses colectivos), en la *orientación de sus actividades* (del «menudeo» a todo tipo de comisiones, agencias, representaciones y tránsitos), en su *proyección internacional* (del tradicional comercio con las Antillas a los mercados africanos y europeos), y hasta en su *comportamiento y actitudes* frente a las casas extranjeras (de la sumisión absoluta e incuestionada a la agresividad latente —y a veces manifiesta— contra el predominio británico en el Puerto).

9. Salvo excepciones particulares, la burguesía portuaria, sector más *dinámico* e *influyente* del conjunto de la burguesía comercial isleña, se configuró en cuanto *grupo social* con los siguientes rasgos definitorios: a) *burguesía exigua* (compuesta por un reducido número de individuos); b) *burguesía frágil* (en el grado de potencialidad económica y financiera); c) *burguesía intermediaria y sucursalista* (por su dedicación, casi exclusiva, a comisionar o representar empresas y sociedades que actuaban desde el exterior); d) *burguesía dependiente* (de las compañías extranjeras y de los centros de decisión del comercio internacional); e) *burguesía urbana* (interesada en el crecimiento urbano de Las Palmas y casi desinteresada por la propiedad de la tierra); f) *burguesía en ascenso social* (movilizada hacia posiciones más altas a las de su procedencia en la escala social gracias al mecanismo del *enriquecimiento por el comercio*), y, g) *burguesía elitista* (en su comportamiento social, insertándose en los círculos privilegiados; y en su comportamiento político, incorporándose a las instituciones del poder local, insular y provincial).

10. La burguesía portuaria alcanzó su mayoría de edad bajo los estímulos y limitaciones propios del *proceso dual de modernización y de dependencia* de la economía canaria. Paulatinamente explicitó sus intereses y aspiraciones específicos a través de *reclamaciones de protección* —tan insistentes como ineficaces— y de sus *organizaciones de clase* —tan representativas como inoperantes; sin embargo, no tuvo *decisión* ni *capacidad* suficientes para impedir su dependencia respecto al capital foráneo en el Puerto, *acomodándose* a una situación que, a fin de cuentas, ni le impedía *progresar* económicamente, ni le cuestionaba su *prepotencia* política y social en el marco insular.

Una decena de apuradas conclusiones que necesitan ser ratificadas, profundizadas, o simplemente rechazadas, a medida que se avance en la formulación de problemas comunes o tangenciales al estudiado. A título indicativo, y como naticipo de posibles líneas de investigación, convendría abordar, entre otras, las siguientes cuestiones:

a) La profundización de algunos temas planteados aquí superficialmente, como el movimiento comercial del Puerto y el crecimiento del comercio exterior, pormenorizando las diferentes partidas —exportaciones, importaciones y transbordos; las comunicaciones marítimas y el comercio de cabotaje interinsular; la evolución de los sectores marginales del Puerto (desintegración de la maestranza local y surgimiento del «cambullón»); las aspiraciones y los niveles de conciencia de los grupos sociales configurados a partir del despegue portuario; y las repercusiones del «progreso» en el conjunto de la sociedad isleña, y no sólo entre sus sectores privilegiados.

b) El archidemandado estudio sobre las compañías extranjeras en el Archipiélago, y, de modo especial, dos de ellas: la «Casa Miller» —no tan «foránea», aunque se comportara como tal—, y el «Imperio Elder» —recientemente fenecido; así como la reconstrucción del *ambiente* específico de la colonia británica establecida en Canarias.

c) Un análisis pormenorizado del *Puerto de Santa Cruz de Tenerife* y de su burguesía comercial, que puede presentar rasgos diferenciados con respecto al Puerto de La Luz, debido, entre otras razones, a la menor proclividad de los poderes políticos tinerfeños a facilitar el establecimiento de las compañías foráneas, al menos en un primer momento.

d) El estudio de la política de obras públicas en Canarias, sobre todo la construcción de carreteras y puertos, y de sus posibles repercusiones en la ruptura de las unidades comarcales y la formación de mercados insulares.

e) Y, por último, el necesario estudio sobre la burguesía agraria y propietaria, su configuración definitiva a partir de la aclimatación y difusión de los nuevos cultivos —sobre todo del plátano— y de su papel frente a las firmas foráneas introducidas en la explotación de la tierra.

Mientras tanto, quede esta aproximación al mundo de los barcos, negocios y burgueses del ya centenario Puerto de La Luz, en su etapa de despegue inicial, como un intento más de profundizar en unos fenómenos que han dejado una huella profunda en la sociedad canaria.

RELACIÓN DE FUENTES UTILIZADAS

FUENTES ARCHIVÍSTICAS

1) ARCHIVO GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN (ALCALA DE HENARES).

—*Sección Obras Públicas*:

Legajos: 1.779, 1.780, 1.782.
11.875, 11.879

Cajas: 278, 279
690, 691, 692, 693
702, 729, 730, 731, 732, 733
1.075, 1.079, 1.085, 1.086, 1.087
1.100, 1.111, 1.122, 1.371
9.129, 10.783, 12.985, 13.584, 28.741

2) ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE LAS PALMAS.

—*Fondo Documental Juan León y Castillo*:

Legajos: 4, 5, 6, 8, 9, 13, 14, 18, 22, 27 y 28.

—*Archivo Municipal*:

(Contribuciones)
Legajos: 6, 8.
(Intereses Generales)
Legajos: 2, 3, 4, 5, 6.
(Impuesto de la Sal)
Legajo: 2.
(Obras Públicas)
Legajo: 17.

—Serie de *Protocolos Notariales*

Legajos: 2.150 - 2.155, 2.160.
2.232 - 2.238.
3.351 - 3.371.
3.419 - 3.437.

3) ARCHIVO DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO (MADRID)

—*Sección Puertos, Faros y Señales Marítimas*:

Legajos: 15.377, 15.378, 15.379.
15.419, 15.425, 15.432, 37.081.

4) ARCHIVO DE LA COMANDANCIA DE MARINA DE LAS PALMAS.

—*Registro de Buques*:

Libros: Lista 1ª: 1
Lista 2ª: 1
Lista 3ª: 1 - 4
Lista 4ª: 1 - 99

5) ARCHIVO DEL REGISTRO DE LA PROPIEDAD Y MERCANTIL DE SANTA CRUZ DE TENERIFE.

—*Registro de Sociedades*:

Libros: 1 - 19.

6) **ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL (MADRID).**
—*Sección Fondos Modernos* (Obras Públicas).
Legajos: 15.151, 15.152.

7) **ARCHIVO DEL COLEGIO DE NOTARIOS DE LAS PALMAS.**
—*Protocolos Notariales*:
Legajos: Vicente Martínez, 1885-1900 (sin numerar)
J. Jaime Medina, 1913.

8) **ARCHIVO DEL REGISTRO DE LA PROPIEDAD Y MERCANTIL DE LAS PALMAS.**
—*Registro de la Propiedad* (Las Palmas)
Libros: 41, 90, 102, 116, 120, 139, 143,
203, 207, 214, 229, 242, 256,
319, 331, 383, y a los que éstos remitan.

9) **ARCHIVO DE LA CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE LAS PALMAS.**
—*Actas de la Junta Directiva*:
Libros: 1, 2.

10) **ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE SANTA CRUZ DE TENERIFE**
—*Sección Depósitos*:
Libros: V-17, V-19, V-20, V-21.

11) **ARCHIVO HISTÓRICO DEL BANCO DE ESPAÑA.**
—*Sucursales* (Las Palmas):
Legajo: 3
Caja: 44
—*Secretaría*
Legajo: 1.027

12) **ARCHIVO DE LA DIRECCIÓN PROVINCIAL DE HACIENDA DE LAS PALMAS.**
—*Utilidades*:
Legajos: Estadísticas/Reclamaciones/Ocultaciones/Trámites.
Sociedades disueltas antes de 1925.

13) **COLECCIÓN DOCUMENTAL DE D. MIGUEL RODRÍGUEZ Y DÍAZ DE QUINTANA (LAS PALMAS)**
—*Datos genealógicos*:
Carpetas: Varias, sin numerar.

PRENSA PERIÓDICA

1) **HEMEROTECA «EL MUSEO CANARIO» (LAS PALMAS)**
—*Diario de Las Palmas* (1898-1901)
—*El Fomento Canario* (1905)
—*El Liberal* (1883-1885)
—*El Noticiero de Canarias. Diario de Avisos de Las Palmas* (1884-1893)
—*La Ciudad* (1908-1910)
—*La Correspondencia de Canarias* (1880-1882)

—*La Defensa* (1903)
—*La Mañana* (1904-1910)
—*Revista Comercial* (1886-1890).

2) **HEMEROTECA DE LA BIBLIOTECA NACIONAL (MADRID)**
—*Boletín Oficial de la Liga Marítima Española* (1905-1911).
—*El Fomento Industrial y Mercantil* (1899-1903).
—*Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona* (1884-1885).

FUENTES BIBLIOGRAFICAS

ALZOLA MINONDO, P.:
—*Las Obras Públicas en España. Estudio histórico.* Bilbao, 1899.

ARANZADI:
—*Diccionario de Legislación.* Pamplona. 1952.
—*Nuevo Diccionario de Legislación.* Pamplona, 1977.

ARTOLA, M.:
—*La burguesía revolucionaria (1808-1874).* Madrid, 1973.

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL PERMANENTE DE LOS CONGRESOS DE NAVEGACIÓN:
—*Puertos, Vocabulario Técnico Ilustrado.* Madrid, 1972.

BAILLY-BAILLIERE:
—*Anuario del Comercio, de la Industria, de la Magistratura y de la Administración.* Madrid (1897-1912).

BELMÁS, M.:
—*Canarias, el peligro y sus remedios.* Madrid, 1899.

BENÍTEZ DE LUGO, R.:
—*Estudio sociológico y económico de las Islas Canarias.* Madrid, 1904.

BERGASA O. y GONZÁLEZ VIÉITEZ, A.:
—*Desarrollo y subdesarrollo de la economía canaria.* Madrid, 1969.

BERNAL, A.M.:
—«En torno al hecho económico diferencial canario», en *Canarias ante el Cambio*, S/C Tenerife, 1981.

BERNIER, M.:
—«La palabra burgués en la obra en prosa de Alonso Quesada», en *Anuario del Centro Asociado de la UNED* nº 5, Las Palmas, 1979.

BLANCO MONTESDEOCA, J.:
—*Breve noticia histórica de las Islas Canarias.* Las Palmas, 1957.

BOURGON TINAO, L.P.:
—*Los puertos francos y el régimen especial de Canarias.* Madrid, 1982.

BRITO, O.:
—*Historia del movimiento obrero canario.* Madrid, 1980.

BRITO, O. y HERNÁNDEZ, J.:
—«Introducción justificativa» en SECUNDINO DELGADO: *¡Vacaguaré...!* S/C Tenerife, 1980.

BROWN, A.S.:
—*Madeira and Canary Islands: a practical and complete guide for the use of invalids and tourists*. London, 1898.

BURRIEL DE ORUETA, E.:
—*El Puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria*. Las Palmas, 1977.

BURRIEL DE ORUETA, E. y MARTÍN RUIZ, J.F.:
—«Estudio demográfico de la ciudad de Las Palmas (1860-1975)», en *III Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas, 1980.

CALERO, A.M.:
—«Estructura socio-profesional de Granada: 1843-1936», en *Cuadernos de Geografía de la Universidad de Granada*. nº 1, 1972.

CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN:
—*La Navegación y el Comercio de Las Palmas en 1923-24. Memoria Comercial*. Las Palmas, 1924.

CARBALLO COTANDA, A.:
—*Canarias, islas francas. Las especialidades económico-fiscales del Archipiélago*. S/C Tenerife, 1970.
—*Canarias, región polémica*. Madrid, 1972.

CARDOSO, C.F. y BRIGNOLI, H.P.:
—*Los Métodos de la Historia*. Barcelona, 1977.

CÍRCULO MERCANTIL DE LAS PALMAS:
—*Contestación a los folletos que han visto la luz pública en Santa Cruz de Tenerife combatiendo la escala de los Vapores Correos Trasatlánticos en este Puerto*. Las Palmas, 1881.

COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA DE BARCELONA:
—*Libro de información para viajeros*. Barcelona, 1908.

CONDOMINAS MASCARO:
—*La Marina española. Compendio histórico*. Barcelona, 1923.

DAUMARD, A.:
—«Une référénce pour l'étude des sociétés urbaines en France aux XVIII et XIX siecles. Projet de code socio-professionnel», en *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*. 1962.

DAVIES, P.N.:
– *The Trade Makers. Elder Dempster in West Africa, 1852-1972. London, 1973*

DERRY, T.K. y WILLIANS, T.I.:
—*Historia de la tecnología*. Madrid, 1982.

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE:
—*Anuario estadístico de la Marina Mercante y de la Pesca Marítima*. Madrid (1906-1914).

DIRECCIÓN GENERAL DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO Y ESTADÍSTICO:
—*Anuario Estadístico de España*, 1912 y 1915. Madrid, 1913 y 1916.

DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS:
—*Memoria/Anuario/Estadística de Obras Públicas*. Madrid (1876-1903-04).
—*Estadística gráfica del año 1914*. Madrid, 1915.

ELDER DEMPSTER AND COMPANY:
—*Ocean Highways*. London, sin fecha.

FLETCHER, M.E.:
—«The Suez Canal and World Shipping, 1869-1914», en *The Journal of Economic History*, nº 4, 1958.
FRAX ROSALES, E.:
—*Puertos y comercio de cabotaje en España, 1857-1934*. Madrid, 1981.
GARCÍA DELGADO, J.L.; ROLDÁN LÓPEZ, S. y MUÑOZ GARCÍA, J.:
—*La formación de la sociedad capitalista en España, 1914-1920*. Madrid, 1973.
GONZÁLEZ QUEVEDO, M.:
—«Algo de historia. Fondeaderos de los puertos de Las Palmas y de La Luz», en *Aguayro*, nº 146, Las Palmas, 1983.
GUIMERÁ PERAZA, M.:
—*El Pleito Insular*. S/C Tenerife, 1976.
HERRERA PIQUÉ, A.:
—*La Ciudad de Las Palmas. Noticia histórica de su urbanización*. Las Palmas, 1978.
—«La colonia inglesa en Gran Canaria», en *Aguayro*, nº 94, Las Palmas, 1977.
HOBSBAWM, E.J.:
—*La era del capitalismo*. Barcelona, 1977.
—*Industria e Imperio*. Barcelona, 1977.
IRIBARREN CAVANILLES, R.:
—*Obras Marítimas: oleaje y diques*. Madrid, 1954.
JORDÉ:
—*El Puerto de La Luz y los hermanos León y Castillo*. Las Palmas, 1952.
JUNTA DE OBRAS DE LOS PUERTOS DE LA LUZ Y LAS PALMAS:
—*Reglamento de gobierno interior y servicios de la Junta de Obras del Puerto*. Las Palmas, 1908.
—*El Puerto de La Luz: movimientos de buques en 1910*. Las Palmas, 1911.
—*El Puerto de Las Palmas de Gran Canaria. Datos estadíticos*. Las Palmas, 1916.
—*Proyecto de emisión de un empréstito de 24.000.000 de pesetas para ejecutar las obras del Nuevo Dique de Abrigo*. Las Palmas, 1925.
JUTGLAR, A.:
—*La era industrial en España. Aproximación a la historia social de la España contemporánea*. Barcelona, 1963.
—*Ideologías y clases sociales en la España contemporánea*. Madrid, 1969.
KENWOOD, A.G. y LOUGHEED, A.L.:
—*Historia del desarrollo económico internacional*, tomo I. Madrid, 1973.
LANDES, D.S.:
—*Desarrollo tecnológico y crecimiento industrial*. Madrid, 1979.
LEÓN Y CASTILLO, F.:
—*Mis tiempos*. Madrid-Las Palmas, 1978.
LÓPEZ MUÑOS, A. y GARCÍA DELGADO, J.L.:
—*Crecimiento y crisis del capitalismo español*. Madrid, 1968.

MACÍAS HERNÁNDEZ, A.:
—«El sector pesquero en la economía canaria del pasado inmediato (1800-1970)», en *La Pesca en Canarias*. S/C Tenerife, 1982.
—«Algunas consideraciones sobre la economía canaria entre 1900-1936», en *Canarias, siglo XX*. Las Palmas, 1983.
MARTÍNEZ CUADRADO, M.:
—*La burguesía conservadora (1874-1931)*. Madrid, 1973.
MARTÍN GALÁN, F.:
—«1852-1883: Antecedentes del Puerto de Refugio de la Luz», en *Aguayro*, nº 146. Las Palmas, 1983.
MARTÍN GRANIZO, L.:
—*Los orígenes de la Marina española*. Madrid, 1917.
MATEO DÍAZ, J.:
—*Esquema de historia económica de las Islas Canarias*. Las Palmas, 1934.
MIEGE, J.L.:
—*Expansión europea y descolonización de 1870 a nuestros días*. Barcelona, 1975.
MILLARES CANTERO, A.:
—*Aproximación a una fenomenología de la Restauración en la isla de Gran Canaria*. Las Palmas, 1975.
—«Sobre el papel de las compañías imperialistas en Gran Canaria», en *Aguayro*, nº 98-101. Las Palmas, 1978.
—«Las Casas Carboneras del Puerto de La Luz», en *El Eco de Canarias*, Las Palmas, 1979.
—«Notas para un estudio sobre la burguesía majorera en el tránsito del XIX al XX», en *Anuario del Centro Asociado de la UNED, nº 5*. Las Palmas, 1979.
—«Arrecife, el pueto de la barrilla», en *Boletín Millares Carlo*, nº III-5. Las Palmas, 1982.
MILLARES TORRES, A.:
—*Historia General de las Islas Canarias*. Tomo V. Las Palmas-S/C Tenerife, 1977.
MINCHINTON, W.E.:
—«Ports of Call in the XIXth Century and British Ports of Call in the XIXth Century», en *Les Grandes Escales*, Bruselas, 1974.
MIRANDA GUERRA, J.:
—*Comunicaciones y Transportes*. Las Palmas, 1922.
—*Los puertos francos de Canarias y otros escritos*. Las Palmas, 1975.
MORALES LEZCANO, V.:
—«Inversiones inglesas en Canarias durante el siglo XIX», en *Revista Moneda y Crédito*, nº 118, Madrid, 1971.
—«Producción, precios y distribución de la cochinilla. Un capítulo de la Historia Económica de Canarias», en *Revista Canaria de Economía*, nº 4, S/C Tenerife, 1979.
—*León y Castillo, embajador*. Madrid-Las Palmas, 1975.
—«Esbozo de Canarias en la edad contemporánea», en *Historia General de las Islas Canarias*, tomo V, Las Palmas-S/C Tenerife, 1977.

—«Capitalismo industrial e inversiones extranjeras en Canarias (1850-1945)», en *Anuario del Centro Asociado de la UNED*, nº 5, Las Palmas, 1979.
—«Fragilidad económica y utilización estratégica de Canarias», en *La Gaceta de Canarias*, nº 1, 1981.
—«Canarias en la encrucijada colonial española, 1898-1975», en *Canarias, siglo XX*. Las Palmas, 1983.

MORALES LEZCANO, V. y QUINTANA NAVARRO, F.:
—*«La Luz, puerto de escala internacional: 1852-1902», en V Coloquio de Historia Canario-Americana* (en prensa).

MORALES MARTÍNEZ DE ESCOBAR, P.:
—*Miscelánea. Recuerdos de una labor periodística*. Las Palmas, 1906.
—*La política en mi tierra*. Las Palmas, 1906.
—*Cuentos de nuestra historia. Diálogos y cartas*. Las Palmas, 1908.

MOROTE, L.:
—*La tierra de los Guanartemes*. París, 1928.

NADAL FERRERAS, J.:
—*Comercio exterior y subdesarrollo. España y Gran Bretaña de 1772 a 1914: política económica y relaciones comerciales*. Madrid, 1978.

NAVARRO RUIZ, C.:
—*Páginas históricas de Gran Canaria*. Las Palmas, 1933.

NOREÑA SALTO, M.T.:
—*Canarias: política y sociedad durante la Restauración*. Las Palmas, 1977.

OJEDA QUINTANA, J.J.:
—*La desamortización en Canarias*. Las Palmas, 1977.
—«Burguesía comercial canaria en el s. XIX: fines, medios y figuras», en *Anuario del Centro Asociado de la UNED*, nº 5. Las Palmas, 1979.
—«El Círculo Mercantil de Las Palmas: más de cien años de historia», en *Centenario*. Las Palmas, 1981.

PEÑARANDA, F.:
—*Anuario Guía de la isla de Gran Canaria*. Las Palmas, 1902.

PÉREZ, A.S. y ENRÍQUEZ PADRÓN, A.:
—*Anuario Comercial de Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura*. Las Palmas (1910) y 1911).
—*Anuario Comercial de Canarias Orientales*. Las Palmas, 1914.

PÉREZ DEL TORO, F.:
—*España en el noroeste de Africa*. Madrid, 1892.
—*El tabaco canario y las pesquerías en Africa*. Madrid, 1881.

PÉREZ GARZÓN, J.S.:
—«La cuestión canaria a principios del siglo XX: publicística e intereses económicos», en *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 24, Madrid-Las Palmas, 1978.

POU MONTANER, J.:
—*La Marina en las Baleares. Síntesis histórica*. Palma de Mallorca, 1977.

QUINTANA NAVARRO, F.:
—«La Luz, estación carbonera y despegue portuario, 1883-1913», en *Aguayro*, nº 146. Las Palmas, 1983.

RAMONELL Y OBRADOR, J.:
—*Proyecto de ampliación del Puerto de La Luz.* Las Palmas, 1917.
REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS DE LAS PALMAS:
—*Anales de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas* (1877-1879) y (1882-1884).
—*Las Islas Canarias. Antecedentes históricos y bases para la división de las islas en dos provincias independientes.* Madrid, 1906.
ROMEU PALEZUELO, E.; DE LA ROSA OLIVERA, L. y BERNAL, A.M.:
—*Las Islas Canarias.* Madrid, 1982.
RODRÍGUEZ Y DÍAZ DE QUINTANA, M.:
—«El Círculo Mercantil en la historia insular», en *Diario de Las Palmas*, oct-nov. 1979.
RODRÍGUEZ DORESTE, J.:
—*El pintor Juan Carlo. Ensayo biográfico.* Las Palmas, 1982.
RODRÍGUEZ PADRÓN, J.:
—«El Puerto como tema en tres poetas canarios (Domingo Rivero, Tomás Morales, Saulo Torón)», en *La Gaceta de Canarias*, nº 3, 1982.
RODRÍGUEZ QUIÑONES, M.:
—«Síntesis de historia económica de Canarias», en *Anuario del Centro Asociado de la UNED*, nº 2. Las Palmas, 1976.
RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, F.:
—*Formación de la economía canaria.* Madrid, 1981.
SALAS FABRELLAS DE IBARROLA, F.:
—*El Puerto de Las Palmas de Gran Canaria en 1910.* Las Palmas, 1912.
SANTANA, L.:
—«Informe sobre Alonso Quesada», en *Obras Completas de Alonso Quesada.* Tomo I. Las Palmas, 1976.
SIN FIRMA:
—*El Puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria.* Las Palmas, 1909.
—*El Puerto de Las Palmas en 1907.* Las Palmas, 1908.
SUÁREZ GRIMÓN, V.:
—«Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria en la segunda mitad del siglo XVIII», en IV *Coloquio de Historia Canario Americana (1980).* Las Palmas, 1982.
TORRES JUAN, A. y ENRÍQUEZ PADRÓN, A.:
—*Anuario Comercial de Gran Canaria.* Las Palmas, 1908.
—*Anuario Comercial de Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura.* Las Palmas, 1909.
TUÑÓN DE LARA, M.:
—*Estudios sobre el siglo XIX español.* Madrid, 1971.
—*La España del siglo XX.* Barcelona, 1974.
—*Historia y realidad del poder.* Madrid, 1975.
—«Modo de producción y clases sociales en la España contemporánea, en *Clases y conflictos sociales en la Historia.* Madrid, 1977.
—*Metodología de la historia social de España.* Madrid, 1979.

VARIOS AUTORES:
—*Ensayos sobre la economía española a mediados del siglo XIX*. Madrid, 1970.
—*El Banco de España. Una historia económica*. Madrid, 1970.
—*Revolución burguesa, oligarquía y constitucionalismo (1834-1923)*. Madrid, 1981.
VICENS VIVES, J.:
—*Historia económica de España*. Barcelona, 1979 (5ª edic.).
VILAR, P.:
—*Crecimiento y Desarrollo*. Barcelona, 1976.
—*Iniciación al vocabulario del análisis histórico*. Barcelona, 1980.
ZUMBADO, C.Z.:
—*Anuario de la provincia de Canarias para 1905*. Las Palmas, 1905.

TESTIMONIOS ORALES

—Entrevistas realizadas entre septiembre de 1982 y abril de 1983:

- D. Armando Bordes Martín,
- Dª Juana Bosch Sintes,
- D. Miguel Curbelo Navarro,
- D. Cayetano Cuyás Hidalgo,
- D. Juan Esteva Arozena,
- D. José Gómez Bosch, y
- Mr. Eugenne Pavillard.

APÉNDICES

I
LOS ECOS DE LA CONCESION DEL PUERTO DE REFUGIO

Entre todas las disposiciones legislativas relativas al nuevo puerto para Las Palmas, la *Ley de 23 de marzo de 1882* declarando La Luz *Puerto de Refugio* fue el hito más importante y significativo. La noticia tardó en llegar a la Ciudad; pero cuando se supo, se festejó por todo lo alto, como los grandes acontecimientos de la época. El texto reproduce íntegramente el número extraordinario que —en grandes tipos de letras— *La Correspondencia de Canarias* publicó el 8 de abril de 1882. Nótense la identificación del logro portuario con la figura política de Fernando León y Castillo, y, también, los cantos al «patriotismo» y a la nueva fase de «progreso» y «engrandecimiento» que se inauguraba con el Puerto.

•••

¡GLORIA AL SR. LEON Y CASTILLO!

La PROVINCIA DE CANARIAS en general y la GRAN-CANARIA en particular, están de verdadera enhorabuena. Felicitemos al Excmo. Sr. D. Fernando de León y Castillo, Ministro de Ultramar y Diputado a Cortes por esta Isla, a quien debemos el más importante de los beneficios que al país pudiera dispensársele, esa concesión de inextimable valía, que habrá poderosamente de influir en el modo de ser de su GRAN-CANARIA y de su capital la CIUDAD DE LAS PALMAS, con relación a su progreso, bienestar y engrandecimiento futuros.

Tal es la colosal empresa de construir un PUERTO DE REFUGIO en el de la LUZ de esta Ciudad, cuyo proyecto ha sido declarado LEY POR LAS CORTES DE LA NACION, el día 23 de marzo último. Gloria, pues, a nuestro preclaro paisano y eminente patricio que ha trabajado sin descanso, con voluntad firme, con fe inquebrantable y patriotismo ardiente, hasta dar cima a esa gran obra que inmortalizará su nombre en la provincia, dejándole grabado en todos los corazones con los caracteres indelebles de la más sentida gratitud.

Feliz el momento en que por vez primera fue elegido Representante del país, honroso puesto que consecutivamente ha desempeñado con el mayor acierto hasta llegar a colocarse a la envidiable altura a que sus relevantes dotes, su acrisolada consecuencia y nobleza de miras le han conducido justamente. León y Castillo ha demostrado que no en vano le confirió el país tan delicada investidura, porque ha correspondido digna y cumplidamente a la confianza en él depositada, porque ha hecho patente su amor a este pedazo de tierra en que naciera, porque

ha sabido con su talento, su grandeza de alma y su acrisolado patriotismo despertar en todos los CANARIOS, aun en los que fueron decididos adversarios suyos, las más vivas simpatías en unos, el más profundo cariño en otros, el respeto, la consideración y la gratitud en todos.

La obra del Puerto de Refugio entraña un bien inmenso para la PROVINCIA, para la GRAN-CANARIA, para la Ciudad de LAS PALMAS donde ha de levantarse. Por eso nuestro júbilo es grande y nuestro entusiasmo indescriptible; por eso la fausta noticia de haberse declarado por las Cortes, sin debate, la acogemos con alegría inexplicable, tan grande como lo es ese proyecto cuya realización habrá de dar a este país días de prosperidad y bienandanza.

Los que hemos considerado siempre al Excmo. Sr. D. Fernando de León y Castillo como una esperanza de la patria; los que le hemos señalado como una gloria de estas Islas, debemos experimentar satisfacción profunda y el más legítimo y verdadero orgullo. Por el camino de las concesiones duraderas, estables, permanentes, por ese camino que determina la base del progreso y bienestar de los pueblos, es por donde ha penetrado nuestro esclarecido paisano, anteponiéndole, concienzudamente juzgando, a aquél en que se vislumbra lo transitorio e inseguro merced a las contingencias de los tiempos y de las circunstancias.

Joven y de sobresalientes condiciones, no descansará jamás ese ilustre hijo de la GRAN-CANARIA cuando se trate de los intereses generales del país, así como este país conservará latente siempre la esperanza halagüeña de otros bienes y de otras concesiones que tiendan al desarrollo de sus elementos de progreso.

Declarado Ley el proyecto del PUERTO DE REFUGIO, y llenos con anterioridad todos los trámites que le son necesarios, muy especialmente el magnífico estudio practicado por el ilustrado y distinguido Ingeniero Jefe de Obras Públicas, Sr. D. Juan de León y Castillo, sólo falta el subastar las obras, cuyo acto tendrá lugar en breve. En nombre de todos los CANARIOS enviamos al EXCMO. SR. D. FERNANDO DE LEON Y CASTILLO la expresión de nuestro agradecimiento, felicitándole a la vez por el satisfactorio éxito obtenido en su empresa eminentemente patriótica, la cual, al hacer imperecedero su nombre en GRAN-CANARIA, será base firmísima de un seguro y positivo engrandecimiento.

•••

El Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas celebrará con iluminación, música y otros actos de regocijo, la fausta noticia que antecede, y ha dirigido al público la siguiente alocución que ha circulado impresa en el día de hoy:

HABITANTES DE LAS PALMAS:

El último correo de la Península ha sido portador de la noticia, verdaderamente fausta para esta Isla, de haber las Cortes del Reino declarado PUERTO DE REFUGIO el de la Luz en esta Ciudad, por ley de 23 de marzo último.

Concesión tan importante y bajo todos los conceptos trascendentalísima en los destinos de este país, le asegura para siempre fecundos gérmenes de inagotable prosperidad y determinará, a no dudarlo, la época de su regeneración económica y de su ulterior engrandecimiento.

Gran-Canaria, merced a las valiosas gestiones del Excmo. Sr. D. Fernando de León y Castillo, legítima gloria de esta Isla, está de cumplida enhorabuena, y justo es que la Ciudad de Las Palmas, su Capital, celebre ese acontecimiento con públicos regocijos.

Esta Alcaldía, pues, tiene la honra de invitar cortesmente al vecindario para que se sirva secundar la iluminación del Palacio municipal en la noche de este día, dando así un nuevo testimonio de su acendrado patriotismo.

Las Palmas de Gran-Canaria, 8 de abril de 1882.

—El Alcalde Presidente del Excmo. Ayuntamiento, Felipe Massieu.

—P.A.A.S.S. —Francisco Morales y Aguilar, Secretario.

II
LAS PALMAS COMO PUERTO DE ESCALA

Artículo publicado en *The Journal of Comerce*, traducido por *El Liberal*, núm. 688, 20 de junio de 1890.

El texto expone las diferentes ventajas ofrecidas por La Luz como escala para la navegación atlántica, y nos sitúa ante los esfuerzos británicos por atraer buques y turistas a Gran Canaria.

•••

Es muy fácil reconocer el mérito después que se ha demostrado su existencia, y esta observación, algo trivial, es tan verdadera hablándose de puertos de escala y estaciones de carbón como lo es del genio individual o de las cosas más vulgares que se van sucediendo en el transcurso de la vida. Seis años ha, Las Palmas, primera ciudad de la isla principal del archipiélago canario, era, comercialmente hablando, un punto insignificante del mapa, un lugar inadvertido entre los diferentes puntos del Globo: su clima era conocido como muy igual y magnífico, pero su importancia como puerto de escala puede comprenderse al considerar el hecho de que ocho vapores, como promedio, entraban solamente en aquella bahía en cada mes. El Gobierno español fue muy precavido y obró sabiamente estableciendo franquicias de puertos en Canarias y destinando nada menos que la suma de 365.000 libras esterlinas para construir un rompeolas y un muelle en Las Palmas, no necesitándose ya más que la intrepidez y el capital inglés para convertir el desierto en oasis.

No tenemos que fijarnos mucho en el mapa para ver las ventajas geográficas que posee Las Palmas al objeto indicado en el epígrafe de este artículo; pues hasta que la ciencia no descubra algo que sustituya al carbón o salga a la luz algún combustible economizador, es de absoluta necesidad que los buques europeos con rumbo a la América Meridional, Cabo de Buena Esperanza o, hablando en términos generales, a cualquier punto al sur del Ecuador, hagan escala para proveerse de carbón en algún puerto intermedio de su travesía. La necesidad de esto es, a todas luces, evidente, como lo demuestra la gran salida de carbón del punto mencionado y la imposibilidad de que los grandes buques modernos, en sus viajes al Cabo y vuelta a Inglaterra, tomen todo el combustible necesario para mover su inmenso tonelaje. Una estación a mitad de viaje, ya que da por resultado grande economía, tiene su razón de ser, y San Vicente hasta hace unos cuantos años llenaba adecuadamente todas las condiciones que el comercio requería; pero el negocio inglés, siempre alerta respecto a mejoramientos o invenciones, tenía puesta su atención en la Gran Canaria, y no se han necesitado ni seis años para convertir aquella pobre bahía, donde no tocaba más que uno o dos vapores por semana, en un magnífico y abrigado puerto donde ahora entran de 120 a 130 vapores al mes para proveerse de carbón y víveres. En el año de 1884 se consideraba como buena salida la cantidad de 200 toneladas de carbón por mes, y actualmente hay establecidas tres grandes compañías haciendo este negocio, de las que sólo la *Grand Canary Coalin Company* provee más de 14.000 toneladas mensuales.

No necesitamos entrar en amplias consideraciones para demostrar la razón de este maravilloso ascenso del negocio. Las Palmas se halla a dos días de viaje de vapor al sur de la Madera, y como es igual el precio del carbón en ambos puntos, hay una ventaja tan evidente que el solo hecho es bastante para que quede demostrado, sin entrar en comentarios. Mientras más al sur vaya un buque sin tomar carbón, tiene que serle *ceteris paribus* mucho mejor, ya que no necesita meter tanta cantidad en el último punto de su destino para rendir su viaje a Inglaterra: lo que esto significa es bien conocido por los que tienen motivo de saber la diferencia del ciento por ciento que existe entre el precio del tomado en el Cabo y el de los depósitos de Gran Canaria. San Vicente, que se encuentra a tres días de viaje más al sur que Gran Canaria, no parece haber seguido la marcha de los adelantos de la época, pues, además de la diferencia de unos 7 chelines en el precio del carbón, lo impracticable de un pronto despacho, comparado con las cien toneladas por hora que se proveen en Las Palmas, deja a dicho puerto fuera de lugar.

En punto a víveres podemos asegurar sin temor de equivocarnos que en ningún punto del Globo se compran verduras de toda clase y carnes frescas tan baratas ni tan buenas como en las islas Canarias. Con tales ventajas conviene a los grandes vapores de pasaje entrar en un puerto donde se obtienen frutos de toda especie por casi el valor que cuesta su conducción, y donde se compran huevos, carnes de vaca y carnero, manteca y hielo aun más baratos que en Inglaterra. En cuanto a todo esto, San Vicente está fuera de la cuestión.

Creemos haber dicho lo bastante a objeto de indicar la existencia de un puerto que prospera, a la sola distancia de 6 días de navegación de Liverpool restándonos solamente informar a nuestros lectores que la riqueza interior de las islas Canarias se está desarrollando con rapidez suma en otras direcciones. El negocio de la cochinilla que cayó repentinamente al descubrimiento de la anilina, puede paulatinamente revivir, ya que en Manchester reconocen la superioridad de los tintes extraídos de productos naturales; varias fábricas de azúcar se han establecido y se establecen otras en la actualidad, porque la caña se produce de una manera prodigiosa, siendo ya la exportación de este dulce para España de bastante consideración: el negocio del tabaco también mejoraría si se establecieran fábricas bien montadas que lo hagan competir con el de la Habana: hay también un magnífico servicio de vapores correos entre las islas, de modo que no parece necesitarse más para que las Canarias lleven realmente su nombre clásico de *Islas Afortunadas*.

III
LAS PALMAS, DEPOSITO COMERCIAL DE PRODUCTOS AFRICANOS

La Memoria que presentó el Dr. Stassano al Gobierno italiano sobre las posibilidades de Las Palmas para las operaciones marítimo-comerciales en Africa encontró amplio eco en la prensa local, siendo reproducida por *El Liberal*, núm. 428, 2 de diciembre de 1887, y por la *Revista Comercial*, núm. 3,1 de diciembre de 1887. La iniciativa de convertir La Luz en depósito comercial para los productos de la costa occidental africana fue asumida pronto por los responsables de *Elder Dempster*.

•••

El rapidísimo incremento que ha tomado esta escala ha dejado hasta hoy escapar una idea que debió sin embargo acudir con facilidad a la mente de quien conozca las condiciones actuales de los cambios comerciales, de la navegación en la vecina Costa de Africa y de los criterios económicos que los regulan; y que es por otra parte de una utilidad tan evidente, que hoy, cuando aún no están terminados los trabajos del puerto y la playa no ocupada por completo, podría todavía ponerse fácilmente en ejecución, dándole a la escala naciente del puerto de Las Palmas un valor mercantil más relevante que el que tiene y se entrevé en el día. Nos referimos a la creación de un gran depósito de mercancías, destinado, como el célebre *Alexandra-doks* de Liverpool, al comercio y tráfico marítimo de Africa.

Fundándose un depósito de esta clase en un puerto como éste, de fácil acceso y seguro fondeadero, libre completamente de impuestos y donde la mano de obra abunda y cuesta poco, se haría posible el cabotaje con la costa de Africa por medio de pequeños vapores; empleándose los grandes, los económicos *cargo-boat* para el transporte a Europa de las abundantísimas producciones africanas; dos medidas indispensables y que debieran tomarse con urgencia, si han de ser remunerativos los servicios marítimos en la mencionada costa y que además permitirían, sin necesidad de emplear grandes capitales, la anhelada asociación de las empresas marítimas con el cambio de mercancías de tierra firme.

Una de las circunstancias más importantes es la que se refiere a anclaje, viniendo de nuevo Las Palmas a ser más favorecida: a cien yardas de tierra pueden fondear los buques en seis brazas de agua, y tan suave es el declive mar a fuera que, a una milla de distancia, la sonda no toca sino a las doce brazas. Lo favorable de esta condición se comprende mejor comparándola con la Madera, donde a 200 yardas de la orilla tiene el capitán que echar treinta brazas de cadena: las desventajas que esta operación ofrece respecto a demoras para levar y el peligro en casos de tormenta por la proximidad de la tierra, son suficientemente claras para no detenernos sobre el asunto.

La razón más poderosa del desarrollo de riqueza debido al puerto, y que puede traer resultados no soñados, es el hecho de que las islas Canarias se están convirtiendo apresuradamente en huertas frutales. La producción en islas por este concepto es realmente admirable. Albaricoques, melocotones, uvas, plátanos, manzanas, naranjas, higos, almendras, cidras, tomates, además de toda clase de frutas inglesas, a excepción de *gooseberries* y grosellas, se producen y vegetan al aire libre de una manera maravillosa. Muchas de éstas, tales como plátanos, se dan todo el año, y casi todas las demás, dos y tres veces durante el mismo período. En la época de damascos se pueden comprar éstos a medio penique la libra y los plátanos a un chelín y tres peniques el ciento. Como ejemplo de las colosales proporciones que tiene el cultivo de esta sola fruta, basta decir que hace 4 años no llegaba la exportación sino a unos 200 racimos, aproximadamente, por semana, y en la actualidad se embarcan más de 10.000 en el mismo período. Cuando la afición a esta deliciosa fruta se desarrolle entre la gente inglesa, sería algo atrevido fijar el número de racimos a que pudiera llegar la exportación. La demanda por frutas y verduras tempranas crece en Inglaterra con suma rapidez, y para aprovechar con buen resultado esta tendencia, sería necesario que se pudiesen obtener cargos con prontitud bajo arreglos que presenten a los navieros y armadores toda seguridad para no dejarlos de admitir.

Respecto al tráfico de pasajeros de ida a las islas y vuelta a Inglaterra, va igualmente en proporción creciente. Las Canarias indudablemente de pocos años acá, han llegado a ser uno de los centros principales del mundo, visitadas por gente de todas partes, ya por buscar recreo, ya por motivos de salud, pues con un sol eterno, sin lluvias, con una temperatura constante de 60 grados (Fahrenheit) a la sombra y con una variación que no pasa de 9 a 10 grados de verano a invierno, es lógico que afluya a Gran Canaria gente de todos los países y con especialidad la clase doliente; siendo todo esto una razón más para que el de Las Palmas quede firmemente establecido como puerto de escala de primera clase.

Ya hemos dicho que el Gobierno español ha concedido 365.000 libras para las obras de un puerto; estos trabajos se dirigen a formar un abrigado dique de 269 acres de extensión, cerrado por un espigón o rompeolas de 1.400 yardas de largo, y un muelle de 22 yardas de ancho por 800 de largo, que cruzado con aquél ofrece abrigo y anclaje tan superiores en seguridad como los mejores puertos del mundo.

Para el comercio de cabotaje del Africa occidental, se requieren vapores de pequeño porte, por varias razones; por los muchos peligros que ofrecen a la navegación los innumerables bancos de arena que existen a lo largo de la costa, por las barras, difíciles de salvar, a la entrada de los ríos —motivos por los cuales tienen que pagar los buques enormes sumas a las compañías de seguros— por lo reducido de la carga que cada vapor puede encontrar en cada arribada, a causa de la activísima concurrencia que reina por mar y por tierra en estos parajes entre las muchas empresas marítimas y las innumerables factorías, siendo de notar que en el comienzo mismo de este tráfico, la naturaleza especial de aquellas producciones agrícolas, siempre continuas, no permitió nunca la acumulación de un mismo articulo en una sola factoría, por aislada que estuviese. De lo expuesto resulta que los buques de 1.500 a 2.000 toneladas que hacen en el día aquel cabotaje, además de tener que hacer frente a subidos gastos de seguros, se ven obligados, para llenar sus estivas, a hacer escala en cada una de las factorías, cargando muchas veces una sola barrica de manteca de palma, media tonelada de cacahuet o unos cuantos dientes de elefante, cuando no tengan que disparar en balde el clásico cañonazo (...)

Combinando del modo indicado el servicio de los vapores pequeños con el de los *cargo-boat* en el puerto de La Luz (donde el trasbordo y el embarque cuestan sólo una peseta, con mano de obra, grúa y lanchones: donde se puede obtener gratuitamente el sitio y la playa necesarios para el depósito); se protegería en gran manera al comercio y se prestarían facilidades extraordinarias al viajero, el cual encontraría en Las Palmas el *Sanatorium* para restablecerse de las fiebres sufridas en Africa, o la vía más directa, veloz y cómoda por medio de nuestros grandes buques de la línea de la Plata, para regresar a Europa, desembarcando después de cinco días de viaje en Génova, centro de donde irradian las principales redes de ferro-carriles europeas, o para venir de Europa a embarcarse con destino a la costa Africana.

Las ventajas que ofrece el sistema que propongo son, a mi modo de entender, de tal importancia que será oportuno ocuparme de ellas con menos brevedad. Debo indicar al comercio que el número de factorías en la costa de Africa aumenta todos los años y con ellas la cantidad y el valor total de la exportación e importación; si bien disminuye el precio elemental de cada artículo de comercio, marcándose principalmente la baja en las producciones importadas en Europa, siendo, como es, el negro, por naturaleza y por astucia, tardo en comprender y en aceptar las oscilaciones del mercado producidas por la concurrencia. De este estado de cosas resulta que mientras crece de un modo notable el tráfico marítimo y se multiplican las líneas de navegación, disminuye el precio de los fletes: generalmente se cree que únicamente la concurrencia marítima es origen del hecho apuntado, cuando en realidad no tiene sino participación en las causas que lo determinan. En prueba de esta tesis puede citarse el caso de que muchas casas de comercio sienten ya la necesidad de tener buques de su propiedad para el trasporte de mercaderías, y, de este modo, procuran economizar en los fletes la parte de utilidades que correspondería a las compañías de navegación. Y han de apelar a este recurso porque, teniendo un límite la reducción de los fletes, las empresas marítimas que no tomasen parte en el cambio de mercancías quebrarían forzosamente.

Es necesario, pues, recurrir a un nuevo medio, que permita hacer mayores economías en el trasporte de las mercancías y proporcione a la vez alguna remuneración a las empresas marítimas. Este medio es, a mi modo de ver, la creación del depósito de comercio en el puerto de la Luz, juntamente con la reforma de los buques mercantes, que por necesidad tienen que acomodarse a las modernas condiciones del comercio y acompañar al arte naval en sus progresos.

Siendo de poco costo el embarque y desembarque de las mercancías y no costando nada el almacenaje, no pueden por un momento ponerse en duda las ventajas económicas que este método ha de procurar: el trasbordo, por otra parte, es cosa aceptada, sobre todo en los tráficos del Africa, practicándose allí con frecuencia y utilidad en circunstancias especiales por lo barato de la mano de obra y por la imposibilidad que se ofrece a un vapor de grandes dimensiones para penetrar en un río, o salvar una barra difícil, como es la de Lagos.

De la fundación del depósito en Las Palmas derivaré aún otro beneficio de no escaso valor: a saber, que permitiría a muchas casas de comercio, que poseen vapores empleados hasta aquí únicamente en servicios costaneros, utilizarlos en el depósito general, para el trasporte de mercancías.

En fin, para los negociantes, para los empleados coloniales y para los viajeros en general, las ventajas consistirían en poder abreviar el penoso cabotaje de la Costa, en la facilidad de detenerse por algún tiempo en este excelente clima y en la oportunidad de tomar la mejor vía para regresar a Europa, la vía de Génova.

IV
UNA CONCESION POLEMICA

Las concesiones a particulares fueron motivo de enfrentamientos continuos entre comerciantes y compañías del Puerto. Una muestra de ello es el «Expediente promovido por Juan Swanston para construir una vía férrea en el Dique de Abrigo del Puerto de la Luz», leg. nº 15.378, exp. 242 (AMOPU). Se recoge un extracto de la Reclamación presentada por Luis Antúnez Monzón, en representación de su hermano Juan Bautista, el 2 de noviembre de 1894, y la contestación de Juan Swanston, representado por Tomás de Lara y Calzadilla, el 22 de febrero de 1895.

•••

D. Luis Antúnez y Monzón, con cédula personal, y como apoderado de su hermano D. Juan, concesionario del Tranvía de Las Palmas al Puerto de La Luz en Gran Canaria, a V.E. presenta este recurso de queja (...)

Mister Swanston es concesionario del Depósito de Carbón que existe adosado al Dique del Puerto de la Luz. A este «Depósito» sito al O. del Dique y dentro del Puerto, atracan vapores de alto bordo con un fondeadero que se ha reservado el concesionario para su uso particular y único con limitación considerable de la línea de atraque del Puerto. Al E., y por consiguiente, a la parte opuesta del Dique, adosada su amplia fachada al arranque mismo del Muelle y su fondo en la playa N.E. del Puerto, se encuentra un «Almacén» con cabida de unas nueve mil toneladas, destinado al negocio del Carbón por el que dice ser su dueño, Mr. Miller.

Mr. Miller no tiene Muelle particular para las operaciones de embarque y desembarque de su carbón y antes de construirlo para el servicio del que se llama su Almacén, ha creído más cómodo, más barato y provechoso asociarse a Mr. Swanston y apoderarse así del Muelle del Estado uniendo el Almacén al Depósito por medio de una línea férrea.

Basta lo anteriormente dicho para comprender la audacia y absurdo de lo solicitado. Absurdo y monstruoso por las razones siguientes:

1°. Concedida la línea férrea que se solicita, conseguiría esa Sociedad que quedara limitado a su uso particular desde el amplio y magnífico fondeadero que se ha reservado la Sociedad inglesa; el Depósito; el ancho total del Dique, donde cortaría *transversalmente* la Empresa, con una línea *privada* para el transporte del carbón, la del *servicio general* del Tranvía y la de las obras del Puerto, hasta parte de la longitud del Espigón y *toda* la longitud del Muelle para empalmar con el Almacén. De modo es que el Estado español habría hecho cuantiosos sacrificios en estas obras importantísimas para entregarlas al uso exclusivo de una Casa inglesa dedicada al negocio del Carbón mineral.

2°. Como la capacidad del Depósito no basta a las operaciones de carbón que hace esa Casa, y denegado como lo fue el otro Depósito que solicitó además Mr. Swanston, resulta, que de cada cargamento de dicho combustible que recibe la empresa inglesa, sólo puede colocarse parte en el Depósito, transportando el resto al Almacén. Y vice-versa, del Almacén se traslada al Depósito para cargarlo en los numerosos vapores que sólo tocan en aquel Puerto para proveerse de Carbón con la mayor urgencia y disputando los minutos en evitación de perjuicios. Esta doble y vertiginosa operación en un trayecto tan corto, hace que constantemente esté ocupada la vía con los carros que circulan por ella inundando de carbón el Muelle y anulándolo para el transporte de carga y circulación de pasajeros. (...)

4°. Pero es más; esta línea férrea es insuficiente para el tal negocio: En la práctica y cuando éste era más limitado, tenía ya la Casa inglesa establecida en el Muelle del Puerto de la Luz una línea férrea llamada del «Carbón»; otra titulada del Cemento; vías combinadas con las de las obras del Puerto (de que es contratista Mr. Swanston) y con otra vía llamada de la Grúa, las cuales, contando con cruces y Apartaderos constituían una verdadera red metálica tramada con rail *vignols*, para verificar el doble transporte del Carbón de la Sociedad inglesa mencionada. La línea férrea que se solicita, o puede condensar en ella el movimiento de las ya citadas, en cuyo caso la lluvia de Carbón sobre el Muelle no cesaría un solo momento, o sería un medio para encubrir en parte abusos de esos que, por violar las Leyes, constituir una desobediencia y perjudicar los intereses generales, son punibles...

•••

...No comprende Don Juan A. Swanston el fundamento de esta suposición (la de apoderarse Swanston y Miller del muelle del Estado), porque al mismo Sr. Antúnez consta (...) que hoy circulan los carros llenos de carbón sin dificultar en nada las operaciones mercantiles que allí se verifican y si así no fuera, de ningún modo los Ingenieros de Caminos encargados de la policía del puerto de La Luz, hubieran permitido a los Sres. Swanston y Miller, desarrollar un tráfico que impidiera a los demás comerciantes de Las Palmas hacer uso de la única línea de atraque que hoy existe en dicho puerto, a no ser que se crea que no hay en aquella ciudad, más casas comerciales que las de los Sres. citados. (...)

A creer cuanto manifiesta el Sr. Antúnez respecto al tráfico incesante que dice existe entre los almacenes del Sr. Miller y el Depósito, se juzgaría que dicho Sr. y el Sr. Swanston encuentran un pasatiempo agradable en el transporte de carbón sobre el muelle del Dique (...). Lo que verdaderamente ocurre es, que el Depósito adosado al Dique es insuficiente para contener cuatro o cinco mil toneladas que conducen los vapores para el surtido de las casas carboneras del Puerto de La Luz y lo que de dicho combustible no cabe en el Depósito, después de aprovechar hasta el último centímetro, se lleva al almacén durando esta operación uno o dos días a lo más. Después, a medida que el Depósito se va agotando se repone de los almacenes y esta segunda operación se verifica lentamente porque los pedidos son cortos en general, de ciento a doscientas toneladas por vapor. De lo expuesto se deduce que si bien durante el plazo de diez o doce días hay uno de gran movimiento, en los restantes se transporta una cantidad de carbón relativamente exigua y esta faena ni siquiera se nota en el tráfico del puerto de La Luz. (...)

En su exageración llega el Sr. Antúnez a decir que las vías que cruzan el Dique constituyen una red metálica. Pudiera dejarse incontestada esta afirmación, porque ya se ha dicho que el contratista tiene facultad para colocar las vías que necesiten las obras, pero no obstante se hará constar que la llamada red se compone de la vía doble ancha para la Grúa; otra más angosta en medio para la conducción de los bloques (diez a lo sumo durante el día) y para alguna piedra, arena, etc., empleándose para el trasporte de carbón, cemento, etc., un rail de una y otra vía. Todos estos rails se hallan embutidos en el pavimento y así no ofrecen ninguna dificultad al tránsito público.

No niega D. Juan A. Swanston, que *antes de construir el depósito adosado al Dique*, permitieron los contratistas a los Sres. Miller, emplear en determinadas ocasiones la vía llamada del carbón, que se colocó primeramente para llevar el combustible a los almacenes del mismo artículo y de cal necesarios para la fábrica, mas, favores de esta clase los han hecho y siguen haciendo a otras personas y a las autoridades que de vez en cuando solicitan el auxilio de la maquinaria, etc., etc., de las obras, para atender a faenas imposibles de verificar de otra manera (...)

En el escrito que veníamos refutando se hacen también indicaciones respecto a los beneficios que dice, recibe mi representando comparándolos con los que pueden realizar las otras casas carboneras de Las Palmas y aparte de que esto no hace al caso ni debe importarle al Sr. Antúnez y sí a aquéllas que no ven reparo alguno en que el Sr. Swanston obtenga ventajas en sus intereses, sin perjuicio de nadie, es una equivocación juzgar, que el negocio de carbón en Las Palmas da pingües ganancias. Todo lo contrario: la utilidad que reporta el mismo, es relativamente escasa, siendo preciso para obtenerla, estudiar todas las economías posibles; y en el caso de los Sres. Swanston y Miller hay que manifestar que para no sufrir pérdidas tienen que estar atentos a que no se gaste en trasporte por el muelle, más que lo absolutamente necesario. (...)

V

LA SITUACION GENERAL DEL COMERCIO Y DE LAS FINANZAS EN LAS PALMAS

Informe elevado por el Delegado del Gobierno en Gran Canaria, Ferreol de Aguilar, al Gobernador General del Banco de España, Salvador Albacete, el 10 de mayo de 1888; Secretaría, leg° 1027 (AHBE).

El extracto que reproducimos analiza el estado general de las actividades comerciales y financieras en la Isla. El desarrollo de los negocios y los síntomas de prosperidad económica, detectados tras el comienzo de las obras del Puerto, son los argumentos utilizados para apoyar el establecimiento de una Sucursal del Banco de España en Las Palmas.

•••

En esta plaza existen varias acreditadas casas de comercio que hacen operaciones de compra y venta en el extranjero y en el país, pero no hay actualmente casa ni establecimiento alguno que haga operaciones de descuento, sobre el papel representativo de dichas ventas ni de ninguna otra clase de documentos; por lo cual, no es posible fijar ni aún aproximadamente la cantidad o masa descontable que podría ofrecerse a la Sucursal del Banco. Por punto general, los agricultores venden a plazos sus productos al comercio, que les exporta, y éste, sus artículos en iguales condiciones, a los negociantes al por-menor, pero no se entiende papel representativo de estas ventas. Esta será sin duda una de las operaciones a que ha de dar mayor uso la creación de una Sucursal del Banco. (...)

Esta plaza se surte en su mayor parte del extranjero, especialmente de Inglaterra y de Francia, donde el comercio necesita colocar fondos para el pago de sus compras. También podría ser objeto de operaciones de descuento el papel librado sobre esta plaza por las productoras y exportadoras.

Los especuladores y negociantes de importancia que residen en esta localidad no acostumbran salir a otras para hacer sus compras al contado, por lo que considero que las letras para este objeto tendrán escasa demanda. Sin que pueda formular un cálculo aproximado respecto a la importancia y demanda de giros, creo sin embargo que será la operación que por lo pronto produzca al Banco mayores utilidades.

La exportación de esta plaza consiste hoy en frutas, cereales, vinos, azúcares, ganados, cochinilla, etc., etc. y se dirige en un mayor parte a Inglaterra, Francia, Isla de Cuba y Península Española, alcanzando un valor total muy considerable según puede verse de los estados respectivos que obran en ese Centro. Esta exportación se realiza a metálico en las plazas receptoras, cuyo efectivo en parte invierte a su vez el comercio en los géneros y artículos que constituyen la importación en el país, reintegrándose también por medio de giros sobre esta plaza y la de Londres, cuyas letras se negocian con mucha facilidad aunque a precios más altos que los establecidos por el Banco de España. (...)

En la localidad no hay actualmente accionistas del Banco, pero sí acaudalados propietarios y comerciantes que podrían serlo y desempeñar las funciones de administradores o consejeros de la Sucursal con acierto, inteligencia y rectitud. Creo que bastaría con cuatro administradores para esta localidad.

Las operaciones de banca en la plaza se reducen hoy a giros, y aunque no exclusivamente se ocupan de este negocio las casas que giran bajo la razón social de Rodríguez y González, Swanston y Compañía, Miller y Compañía, Juan B. Carló, Blandy Brothers y algunas otras en menor escala, y mantienen sus relaciones más activas con Cádiz, Madrid, Paris y Londres sin que pueda precisar la importancia de sus operaciones por que estas casas parece tienen interés en guardar reserva sobre ellas. (...)

Hállase en construcción un puerto de refugio, cuyo presupuesto asciende próximamente a ocho millones de pesetas, y, apenas comenzado, sirve ya de atracción a gran número de buques de travesía que arriban a él diariamente, dando lugar a un tráfico considerable. Su excelente situación le convertirá, según los cálculos más seguros y según va demostrando la experiencia en escala obligada a la navegación entre Europa y Africa y América.

Hay empresas extranjeras que tienen en estudio el proyecto de hacer de esta localidad el depósito de las mercancías de la Costa Occidental de Africa, con la cual sostienen un comercio muy activo y cuantioso Inglaterra, Alemania y Francia, llegando así Las Palmas a ser un centro de contratación universal, de los productos africanos.

Este puerto es hoy una importante estación carbonera, y a juzgar por el progreso rápido que en este ramo se nota, será pronto una de las primeras del mundo. Los vapores se proveen de combustible, pagando en letras contra las casas armadoras. Estas letras pueden ofrecer una masa descontable de no escasa cuantía. (...)

El clima y las bellezas del país le convierten en una agradable estación de invierno para los enfermos y multitud de personas acomodadas, habitantes en países fríos. En la pasada estación han venido a esta Ciudad centenares de extranjeros y pronto la colonia invernadora se contará por millares: colonia rica que consume y lanza a la circulación efectivo y papel que puede ser negociado por la Sucursal.

Los elementos indicados son el cimiento de una prosperidad económica cuyos efectos ya se sienten en el país, y a lo cual puede contribuir mucho, con provecho propio, el establecimiento de una Sucursal del Banco de España.

VI

EL PUERTO Y LA PROSPERIDAD ECONOMICA

Con el crecimiento del tráfico marítimo y el desarrollo de los negocios portuarios se generalizó una mentalidad de prosperidad económica en la sociedad isleña. Salvador Cuyás Prat, consignatario más destacado durante el período anterior a 1900, nos dejó una buena muestra del optimismo reinante entre los negociantes portuarios en la Instancia que elevó al Ayuntamiento de Las Palmas el 5 de noviembre de 1890 en solicitud de que se erigiera una estatua al Ingeniero Juan León y Castillo, por su labor en pos del Puerto; Archivo Municipal (Intereses Generales), leg° 3, exp. 82 (AHPLP).

•••

Al Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas.

Don Salvador Cuyás y Prat, propietario y comerciante en esta plaza, con cédula personal número 939, a V.E. con el mayor respeto digo: Que por efecto de tener a mi cargo la agencia y consignación de varias líneas de vapores nacionales y extranjeros que hacen escala en el Puerto he podido ir apreciando paso a paso el considerable incremento, cada día mayor, que va adquiriendo la Ciudad de Las Palmas a partir de 1882, fecha que formará época en los anales de Gran Canaria por haberse publicado el 17 de abril la Ley incluyendo el puerto de la Luz entre los de refugio de la Nación.

Y digo, Excmo. Sr., que he palpado paso a paso ese notable desarrollo, porque mi profesión de comerciante y consignatario de buques me ha permitido tocar de cerca el fomento de Las Palmas en los dos ramos de más interés para una ciudad marítima, o sean, el comercio y la navegación. Basta fijarnos en el breve tiempo de ocho años, período casi imperceptible por lo general en la vida de un pueblo, y comparar a la ciudad de Las Palmas de hoy con la ciudad de Las Palmas de 1882, para que nadie que sin pasión discurra pueda poner en duda siquiera la causa primordial de tan rapidísima transformación.

En 1882 el comercio arrastraba una vida lánguida, anémica, que le precipitaba en la ruina; los productos naturales de nuestro suelo ni aun a ínfimos precios encontraban salida; la fatídica bandera negra, ondeaba con frecuencia en el muelle viejo para advertir al navegante que se alejara de nuestras playas; y si, por acaso, algún buque echaba sus anchas en la rada de Las Palmas, su tripulación tenía que recorrer las fuentes públicas de la Ciudad para tomar en baldes algunos litros de agua. Entonces nuestros antiguos talleres navales habían desaparecido y ni siquiera se construía una pequeña falúa: reinaba en las aguas de la Luz el vacío, que apenas interrumpía alguna que otra lancha de pescadores: la Comandancia militar de Marina de ínfimo orden y la Direccion de Sanidad marítima de cuarta clase, registraban a lo sumo en cada mes una entrada de quince vapores; y el carbón mineral se importaba en dosis microscópicas sólo para las cocinas de nuestras casas.

En 1890, transcurridos nada más que ocho años, parece que, como por arte de magia, se han ido disipando las negras tintas de cuadro tan sombrío. En el puerto de la Luz se forma un barrio que crece y se ensancha rápidamente, a aquel seguro fondeadero acuden en número considerable los vapores, que como consecuencia precisa obligan a elevar a la primera categoría la dirección de Sanidad y la Comandancia de Marina; grandes depósitos de carbón, muelles particulares y almacenes, se construyen por todas partes; un incesante movimiento marítimo y comercial ha sustituido al reposo más absoluto; se abren al público nuevas casas de comercio, se establecen nuevas empresas, se forman sociedades industriales, se levantan hoteles, se construyen sin desmayo gavarras y algibes flotantes, nos enriquecen capitales extranjeros. Ahora, crecen los arbitrios municipales; el propietario ve triplicadas las rentas de sus terrenos y los alquileres de sus casas; el agricultor tiene mercado fácil y pronto para sus productos; el artesano, el industrial y el simple obrero encuentran dentro de su país seguro y no pequeño jornal, sin necesidad de acudir a la emigración. Ahora, ni los buques hacen en baldes la aguada, ni hay reboso, y la odiosa bandera negra ha sido arriada para siempre, sustituyéndola en las aguas de la Luz con los vistosos pabellones de todos los Estados marítimos de ambos continentes, y el puerto de Las Palmas figura en importancia, no ya a la cabeza del archipiélago, sino ocupando el tercero o cuarto lugar entre todos los de España.

Pues bien, en la conciencia de los Sres. Concejales está, como lo está en la conciencia pública, que sin la Ley de 17 de abril de 1882, que sin el rápido estudio del puerto de refugio, que sin la inmediata aprobación del proyecto, que sin el remate de las obras para su ejecución, que sin la personalidad del ingeniero Don Juan de León y Castillo, iniciador de la idea, autor infatigable de su desarrollo, encarnación, en una palabra, del puerto de la Luz, estaríamos aún, por lo que a nuestro progreso se refiere, en el año de 1882, o acaso en situación más triste y aflictiva todavía, porque toda la influencia de nuestro representante Don Fernando de León y Castillo cerca de los altos poderes del Estado habría sido ineficaz en gran parte para vencer y dominar con celeridad pasmosa el sin número de obstáculos que necesariamente supone una obra colosal como la del puerto de la Luz, desde que fue concebido en la mente del modesto Ingeniero hasta que se dio el primer golpe de pico por la empresa concesionaria, y hasta que fueron aprobados y realizados los proyectos complementarios, entre otros el de la conducción y depósito de aguas, tan difícil de recabar en los centros oficiales, y el del faro de 1er orden de Mas Palomas, ya en servicio. (...)

VII
EL COMERCIO DE CANARIAS CON LA PENINSULA

Paralelamente a los progresos organizativos y reivindicativos del comercio canario se criticó el abandonismo hispano hacia las islas y se demandó el estrechamiento de relaciones comerciales con los mercados peninsulares. La pluma de Manuel Gutiérrez Brito, comerciante relacionado con actividades portuarias, insistió en esta aspiración general de la burguesía isleña. Reproducimos su artículo «Nuestro comercio con la Península. Algunas de las causas que detienen su desarrollo», publicado en *El Fomento Canario*, Revista semanal ilustrada de Agricultura, Industria, Comercio, Navegación, Artes y Oficios; Las Palmas, núm. 17, 6 de mayo de 1905.

•••

Es consolador poder hacer constar, al ocuparnos en este asunto, que nuestro comercio con la Península se ha desarrollado extraordinariamente de algunos años a esta fecha. La importación de productos peninsulares, antes reducida a pequeñas cantidades de esparto, baldosines, y azulejos, loza ordinaria, azafrán, pimentón, alpargatas, aceite de olivo y algunos vinos embotellados, etc., no sólo ha aumentando en cuanto a la cantidad de estos artículos, sino que se ha extendido a otros, tales como perfumería, tejidos de algodón, papel para imprimir, muebles ordinarios y de lujo, pieles curtidas, productos farmacéuticos, harinas, conservas de varias clases, vinos tintos, dulces, artículos para alumbrado eléctrico, armas de fuego, calzado y otros cuya enumeración no hay necesidad de hacer ahora.

Es verdad que con motivo de la supresión del gravamen sobre cereales, las harinas elaboradas en Barcelona, que durante años rigió aquel impuesto, se importaban en cantidades considerables, han desaparecido de estos mercados ante la concurrencia de las extranjeras, y que las pieles curtidas, de las que se hace comercio importante con Barcelona, Baleares y Valencia, han tenido que ceder parte no pequeña de terreno a las procedentes de Génova, cuyo puerto franco permiten competencias que, lejos de facilitar, interrumpe el modo de ser nuestros hombres públicos, políticos a la antigua, y sin viso de enmienda por desgracia.

Con todo, puede asegurarse que muchos productos peninsulares han desalojado a los extranjeros; que otros suman un tercio, o cerca de él, de la importación total respectiva, y que alguno, como el calzado, monopoliza el consumo canario.

¿Supone sin embargo este aumento en las relaciones comerciales, una perfecta organización de todos los servicios indispensables para facilitar y asegurar un extraordinario movimiento comercial? Lejos de eso, se está en la necesidad de hacer muchas cosas, así por lo que se refiere a las zonas neutrales y puertos francos, a la baratura y seguridad en el transporte, a la propaganda, al estudio de los mercados, etc., como a la extensión del crédito, base principal de un futuro brillante.

Dejando para otra ocasión el examen del extremo relativo a las zonas neutrales y puertos francos, que por su importancia requiere especial estudio, se observan, en cuanto a los otros extremos, notables deficiencias, que son causa principal de que las relaciones comerciales de Canarias con la Península no alcancen mayor desarrollo.

En primer término, hay que citar las malas condiciones en que se hace el transporte. Bien sabemos que se va a objetar que respecto al marítimo la Trasatlántica ha hecho por su abaratamiento cuanto le ha sido posible; pero con todo de ser esto verdad en cuanto al de frutas frescas, si bien no lo es por lo que se refiere a su conservación, también es cierto que el transporte de otras mercancías resulta caro si se le compara con el que se hace en buques ingleses. Tomando como ejemplo un artículo, tejidos, se observa lo siguiente:

Desde Barcelona cuesta la tonelada, con 10 por 100 de capa, 22 pesetas.

Desde Liverpool, sólo cuesta 10 chelines, que al cambio de 33,10 por libra esterlina, cambio de hoy, más el 10 por 100 de capa, importa 17 pesetas 80 céntimos.

De Hamburgo resultan fletes más caros, hay que confesarlo; pero si el cambio estuviera a la par, los fletes serían inferiores a los de la Trasatlántica, y eso que es mayor el recorrido.

Del transporte por tierra en el interior de la Península sólo hay que contar horrores, pues descartando el de frutas, etc., que resulta módico relativamente, merced a la combinación establecida por la Trasatlántica, si bien no seguro, no puede ser más caro de lo que es para toda clase de productos.

Y hay que reconocer que, si a pesar de lo dicho, el comercio peninsular ha aumentado considerablemente, su desarrollo fuera superior al actual si la baratura y seguridad del transporte facilitara el intercambio entre las provincias del interior de la Península y Canarias. Entre consumir en Canarias, a precio igual de fábrica, los productos de la industria de Madrid, Zaragoza, etc., recargados con transportes carísimos, y consumir los extranjeros, de transporte económico, la elección no es dudosa.

En segundo lugar, son de suma importancia las causas siguientes:

1ª. La práctica de operar a 30 días, plazo corto comparado con los establecidos entre estas plazas y las extranjeras (Londres, Hamburgo, Liverpool, Marsella, etc.), que son de 90 días y de 4 y 6 meses, cuando no de cuenta corriente.

2ª. El comercio español no procura, en general, adaptarse a los gustos del mercado canario, estudiándolo en todas sus fases, como lo hace el extranjero, especialmente el alemán.

3ª. El comercio español no manda a Canarias (hablamos en términos generales) viajantes activos, que recorran el país y aprecien de cerca la capacidad, honradez y actividad del comercio. En cambio, todos los años llega a Canarias un centenar de viajantes belgas, ingleses, franceses, alemanes, y es lo cierto que hacen buenos negocios, se relacionan, y no andan poniendo el país y sus costumbres por los suelos, como lo suelen hacer algunos que de la Península llegan.

4ª. Mientras el comercio extranjero hace todo lo posible y anuncia, anuncia constantemente, de todos modos, dándoles a sus representantes recursos para ello, el español no gasta un cuarto en el reclamo, y cuando sus representantes aquí se lo advierten, les contestan que paguen ellos la propaganda. Fuera de los anuncios de Espinar, y de algunas bodegas andaluzas, en almanaques y carteles, que se ven en comercios y cafés, nada hace el reclamo de la industria y comercio peninsulares.

5ª. Finalmente, prescindiendo por el momento de otras causas menos importantes, al paso que el comercio extranjero concede siempre su representación a canarios, cuando se la piden a comisión, la mayor parte del comercio español la deniega, a veces en forma desabrida. ¿Se quiere una prueba? Tenemos a la vista una respuesta de una importante casa de Valencia, que no tiene representante en Canarias, a un hijo del país que se le ofreció para proponer sus productos en estos mercados. La petición u ofrecimiento fue en carta atenta. La contestación la recibió el interesado en tarjeta postal, que copiamos a la letra:

«D .....

Las Palmas.

Muy señor nuestro: Decimos a la atenta de V. 29 febrero último que no deseamos representantes sino compradores que paguen al contado.

De V. atentos s.s.

q.b.s.m.»

Omitimos todo comentario.

¿Cómo es posible que se desarrolle un comercio importante entre Canarias y la Península con vicios tan profundos de organización?

Y sin embargo, es de todo punto indispensable que se desarrolle: primero, para que el oro que va al Extranjero y sirve de alimento a sus industrias, quede en el país y coadyuve, sosteniendo las existentes o creando otras nuevas, a la regeneración y poder que todos ansiamos; y segundo, porque la tibieza o la desaparición de los lazos comerciales entre pueblos hermanos, es el primer paso para la desaparición de los lazos políticos, y Canarias, nunca, jamás debe ser de otra nación que de España, que la incorporó a los pueblos cultos y libres.

VIII
LINEAS DE VAPORES CON ESCALA EN LAS PALMAS

Durante la primera década del siglo XX, la gran cantidad de líneas de vapores que hacían escala en La Luz convirtió el Puerto grancanario en una estación marítima mundial de primer orden. Según el *Anuario Comercial de Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura*, las líneas existentes en 1910 eran las siguientes:

•••

1. *A la consignación de M. Curbelo y Cª.*
—*Compañía Trasatlántica.*
LINEA DE *CANARIAS*.- *Itinerario*: Barcelona, Valencia, Alicante, Cádiz, Tánger, Casablanca, Mazagán, Mogador, Las Palmas, Tenerife y La Palma, y retorno por Las Palmas. Un viaje mensual.
LINEA DE *VENEZUELA-COLOMBIA*.- *Itinerario*: Barcelona, Málaga, Cádiz, Las Palmas, La Palma, Puerto Rico, Habana y Centro América, y retorno: meses impares por Las Palmas y meses pares por Tenerife. Un viaje mensual.
LINEA DE *BUENOS AIRES*.- *Itinerario*: Barcelona, Málaga, Cádiz, Tenerife, Montevideo y Buenos Aires, y retorno: meses impares por Las Palmas y meses pares por Tenerife. Un viaje mensual.
LINEA DE *FERNANDO POO*.- *Itinerario*: Barcelona, Cádiz, Las Palmas, Río de Oro, Sierra Leona, Morovia, Fernando Poo y Elobey, y retorno (meses impares). Un viaje cada dos meses.
2. *A la consignación de Vda. de Tomás Bosch.*
—*Navegación e Industria.*
SERVICIO DE *VAPORES CORREOS ENTRE CADIZ Y CANARIAS*.- *Itinerario*: Cádiz, Las Palmas, Tenerife, Las Palmas, Cádiz. Cuatro viajes mensuales.
3. *A la consignación de Juan Bordes Claverie.*
—*Pinillos, Izquierdo y Cª S. en C.*
LINEA BRASIL-PLATA.- *Itinerario*: Génova, Barcelona, Valencia, Málaga, Cádiz, Las Palmas, Río Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires, y retorno por Las Palmas, Lisboa y Cádiz. Un viaje mensual.
LINEA DE LAS ANTILLAS.- *Itinerario*: Barcelona, Palma de Mallorca, Valencia, Málaga, Cádiz, Las Palmas, Tenerife, La Palma, Puerto Rico, Cuba y Nueva Orleans, y retorno por Las Palmas o Vigo y Cádiz. Un viaje cada 20 días.
4. *A la consignación de Miller y Cª.*
—*Unión Castle Line*
Itinerario: Londres, Southampton, Tenerife o Las Palmas, Santa Elena, Ascensión y Cabo de Buena Esperanza, y retorno por Tenerife o Las Palmas. Un viaje semanal.
—*Mala Real inglesa*
LINEA DE MARRUECOS-CANARIAS.- *Itinerario*: Londres, Rabat, Larache, Gibraltar, Tánger, Casablanca, Saffi, Mogador, Tenerife, Las Palmas, Madera y Londres. Un viaje cada 15 días.
LINEA DE BUENOS AIRES.- *Itinerario*: Londres, Coruña, Vigo y Buenos Aires, y retorno por Las Palmas. Un viaje mensual.

—*Transportes Marítimos*

Itinerario: Marsella, Málaga, Gibraltar, Madera, Río Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires, y retorno por Las Palmas directo a Marsella 4 viajes al mes.

—*Austro Americana*

Itinerario: Trieste, Nápoles, Almería, Cádiz, Las Palmas, Río Janeiro, Santos y Buenos Aires, y retorno por Las Palmas. Un viaje cada 20 días.

—*Lloyd italiano*

Itinerario: Génova, Barcelona, Las Palmas, Río Janeiro y Buenos Aires, y retorno por Las Palmas. Un viaje cada 20 días.

—*Rennie Line*

Itinerario: Londres, Las Palmas o Tenerife y Natal, y retorno por Las Palmas. Un viaje cada 15 días.

—*Bucknall Line*

Itinerario: Londres, Madera y Cabo de Buena Esperanza, y retorno por Tenerife y Plymouth. Un viaje mensual.

—*Lamport and Holt*

Itinerario: Liverpool, Vigo, Coruña, Las Palmas, Montevideo y Buenos Aires, y retorno por Las Palmas directo a Liverpool. Un viaje cada 15 días.

5. *A la consignación de Woermann Linie.*

—*Woermann Linie.- Hamburg-América Linie.- Hamburg-Bremen-Africa-Linie.*

Servicio completo de carga y pasajeros para la Costa de Africa por los magníficos vapores de estas Compañías, distribuidos en 10 líneas que salen de Hamburgo en la forma siguiente:

LINEA DE TOGO.- Salida cada mes con escalas en Bremen, Rotterdam, Las Palmas, Sekondi y puertos de Togo y Dahomey.

LINEA DE SWAKOPMUND.- Salida cada mes directo para Las Palmas, Swakopmund y Luderitzbucht.

LINEA DE LA COSTA DE ORO.- Sale cada mes, para Rotterdam, Tenerife, Las Palmas, Conakry, Sierra Leona y todos los puertos de la Costa de Oro hasta Accra.

LINEA DEL SUR.- Salida cada mes para Amberes, Madera, Tenerife, Las Palmas, Dakar, Sao Thomé y todos los puertos del Congo belga, francés y portugués.

LINEA PRINCIPAL DE KAMERUN.- Sale cada mes para Dover, Boulogne, Las Palmas, Tenerife, Konakry, Monrovia, Sekondi, Lome, Lagos, Fernando Poo (escala no fija), Victoria y Duala.

LINEA DE LAGOS Y FORCADOS.- Salida cada mes para Rotterdam, Las Palmas, Quittah, Lome, Lagos, Forcados, Burutu, Warri, Benin y Sapele.

LINEA DE LIBERIA.- Sale cada mes para Rotterdam, Tenerife, Las Palmas, Dakar, Rufisque y todos los puertos de Liberia y Costa de Marfil hasta Assinie.

LINEA DEL NORTE.- Sale cada mes para Amberes, Madera, Tenerife, Las Palmas y todos los puertos del Senegal y Guinea francesa y portuguesa hasta Sierra Leona.

LINEA SEGUNDA DEL KAMERUN.- Salida cada mes para Madera, Tenerife, Las Palmas, Conakry, donde admite pasaje de transbordo para Bissao y Bolana, siguiendo para Lome, Fernando Poo y todos los puertos del Kamerun.

LINEA DE LAGOS.- Sale cada mes para Rotterdam, Las Palmas, Monrovia, Cape, Las Palmas, Accra, Addah, Lagos, Forcados, Calabar, Opobo y demás posesiones inglesas del Golfo de Benin.

—*Deutsche-Ost-Africa-Linie*

Servicios para las Costas S.O., S. y E. de Africa por los rápidos y lujosos vapores de esta Compañía, dedicados especialmente al transporte de pasajeros, en la siguiente forma:

1°. Una salida de Hamburgo cada tres semanas para Bremerhaven, Amberes, Southampton, Las Palmas, Tenerife, Swakopmund, Lüderitzbucht, puertos de las Colonias del Cabo y Natal, posesiones portuguesas de Delagoa, Beira, Mozambique, etc., puertos del Africa Oriental Alemana y Zanzibar. Regresa a Hamburgo por Aden, Suez, Port Said, Nápoles, Marsella, Tánger, Lisboa, Southampton y Flushing.

2°. Una salida de Hamburgo cada tres semanas en sentido opuesto a la línea anterior, para Rotterdam, Southampton, Lisboa, Marsella, Nápoles, Port Said, Suez, Aden, Africa Oriental Alemana, Zanzibar, Mozambique, Natal, puertos del Cabo, Lüderitzbucht y Swakomund. Regresa a Hamburgo por Las Palmas, Tenerife, Southampton, Amberes y Bremerhaven.

—*Kosmos Linie*

Itinerarios: 1°. Salida de Hamburgo cada dos semanas para Amberes, Las Palmas, Montevideo, Punta Arenas y principales puertos de Chile y Perú.

2°. Salida de Hamburgo para Bremen, Londres, puertos de América ya indicados, y los del Ecuador, Colombia, Centro América, Méjico, hasta San Francisco de California.

Regresan estos vapores por Las Palmas (3 ó 4 al mes) a Hamburgo, unos directos y otros vía Havre o Londres.

—*Servicio-Italo-Spagnuolo*

Itinerario: Génova, Marsella, Gibraltar, Costa de Marruecos e islas Canarias, y retorno en el mismo sentido. Un viaje mensual.

6. *A la consignación de Elder Dempster.*

—*The British and African Steam Navigation Co.- African Steamship Company.- Elder Dempster Shipping Limited.*

Servicio semanal rápido y completo por los magníficos vapores de estas Compañías entre Hamburgo, Liverpool, Canarias y puertos de la Costa de Africa, en la forma siguiente:

LINEA RAPIDA DE LAGOS.- Sale de Liverpool las semanas alternas para Las Palmas, Sierra Leona, puertos de la Costa de Oro, Lagos, Forcados y Burutu, y retorno por Las Palmas, Madera y Plymouth a Liverpool.

LINEA DE BENIN Y BASS.- Sale de Liverpool las semanas alternas para Tenerife, Las Palmas, Dakar, Goree, Rufisque, Bathurst, Sierra Leona y puertos de Liberia, de la Costa de Oro y de Nigeria hasta Opobo, y retorno por Las Palmas.

LINEAS RAPIDAS DE LAS COSTAS SUD-OESTE.- Sale de Liverpool las semanas alternas para Sierra Leona y puertos de la Costa de Oro, de Nigeria, del Camerun y del Congo francés hasta Cabo López, y del Congo portugués hasta Loanda y Benguela (viajes alternos), y retorno por Las Palmas y Plymouth.

LINEA DE LAGOS Y CREEKS.- Sale de Hamburgo cada 15 días para Rotterdam, Madera, Tenerife, Las Palmas, Conakry, Sierra Leona y puertos de Liberia, de la Costa de Oro, Lome y de Nigeria hasta Sapele, y retorno por Las Palmas y Madera.

LINEA DE SIERRA LEONA, COSTA DE ORO Y RIOS.- Sale de Londres cada 3 semanas para Madera, Las Palmas, Sierra Leona y puertos de la Costa de Oro y Nigeria hasta New Calabar.

—*Compañía de Correos interinsulares Canarios.*

Salidas para el grupo Occidental: 9 al mes.

Salidas para el grupo Oriental: 9 al mes.

Salidas de Las Palmas para Río de Oro: 1 al mes, y regreso.

7. *A la consignación de Blandy Brothers y Co.*

—*Navigazione Generale Italiana.*

Itinerario: Génova, Barcelona, Tenerife, Montevideo, Buenos Aires (a veces Santos) y retorno por Las Palmas. Un viaje quincenal.

—*W. Lund y Sons.*

Itinerario: Londres, Las Palmas, Cape-Town, Adelaida y retorno. Un viaje mensual.

—*Bullard King y Cª.*

Itinerario: Londres, Las Palmas, Natal y retorno. Un viaje decenal.

8. *A la consignación de Grand Canary Coaling Co.*

—*La Veloce.*

Itinerario: Génova, Barcelona, Las Palmas, Brasil y Río de la Plata, y retorno. Un viaje mensual.

NAVEGACION TRASATLANTICA.

Un viaje mensual para Cuba.

—*Houlder Line*

Itinerario: Liverpool, Vigo, Las Palmas, Río Janeiro y Buenos Aires, y retorno. Un viaje mensual.

—*Mac Iver Line.*

Itinerario: Liverpool y Río de la Plata y retorno por Las Palmas. Un viaje mensual.

—*Argentine Cargo Line.*

Itinerario: Londres y Buenos Aires, y retorno por Las Palmas. Un viaje cada tres semanas.

9. *A la consignación de Otto Thoresen.*

Otto Thoresen.

Un viaje semanal para Londres.

10. *A la consignación de Yeoward Brothers.*

—*Yeoward Brothers.*

Itinerario: Liverpool, Lisboa, Tenerife y Las Palmas, y retorno directo. Un viaje semanal.

IX

«GRAND CANARY, TENERIFFE, AND ATLANTIC COALING COMPANY, LIMITED», O EL IMPERIO DEL CARBON EN EL ATLANTICO ORIENTAL

La constitución de la Compañía *Grand Canary, Teneriffe and Atlantic Coaling Company, Ltd.*, agrupando en torno a *Elder Dempster* las diversas casas carboneras que operaban en la zona, supuso un nuevo paso en la consolidación de los intereses coloniales británicos en el Atlántico oriental en vísperas de la Primera Guerra Mundial. Reproducimos, aquí, el *Memorandum and Articles of Association* publicados por la Compañía el 20 de diciembre de 1910, y localizado entre los pocos papeles históricos que conserva la «Casa Miller», cedido por gentileza de D. Cayetano Cuyás.

•••

1. The name of the Company is «Grand Canary, Teneriffe, and Atlantic Coaling Company, Limited».

2. The Registered Office of the Company will be situate in England.

3. The objects which the Company is established are:

a) To enter into and carry into effect, with such modifications (if any) as may be agreed upon, the agreement with Elder Dempster and Company, Limited, mentioned in Clause 3 of the Company's Articles of Association.

b) To carry on all or any of the businesses of coal merchants, colliery proprietors, manufacturers of and dealers in any substance, material or product, for the purpose of creating power, light or heat, shipowners, bargeowners, lightermen, shipbuilders, shipbrokers, insurance brokers, agents of every kind, laundrymen, storekeepers, merchants and general traders.

c) To construct, maintain, improve, develop, work, control and manage any docks, pontoons, shipbuilding yards, wharves, jetties, piers, warehouses, waterworks, gasworks, reservoirs, roads, tramways, electric power, heat and light supply works, telephone works, hotels, clubs, restaurants, baths, places of worship, places of amusement, pleasure grounds, parks, gardens, reading rooms, stores, cold storage depôts and works, shops, dairies, and other works buildings and conveniences which the Company may think directly or indirectly conducive to its objects, and to contribute or otherwise assist or take part in the construction, maintenance, development, working, control, and management thereof.

d) To purchase or otherwise acquire, sell and deal in plant, machinery, implements, provisions, coal, water, grain, timber, live and dead stock, meat, merchandise, produce, and commodities of all kinds.

e) To search for, prospect, explore, acquire, develop and work mines, minerals and collieries, to exercise mining rights, and to crush, smelt, concentrate, amalgamate, refine, treat, prepare for market, buy, sell, exchange and deal in coal, iron, metals, metalliferous substances and compounds, phosphates, nitrates, precious stones, and materials and other products, and with a view thereto to employ and equip expeditions and experts and other agents in connection therewith.

f) To carry on any other business which may seem to the Company capable of being conveniently carried on in connection with any business which the Company is authorised to carry on, or may seem to the Company calculated directly or indirectly to benefit the Company or to enhance the value of or render profitable any of the Company's properties or rights.

g) To acquire and carry on all or any part of the business or property, and to undertake any liabilities of any person, firm, association or company possessed of property suitable for any of the purposes of the Company, or carrying on any busines which the Company is authorised to carry on, and as the consideration for the same to pay cash or to issue any shares, stocks or obligations of the Company.

h) To enter into partnership or into any arrangement for sharing profits, union of interest, joint adventure, reciprocal concessions or co-operation with any person or company carrying on, engaged in, or about to carry on or engage in, any business or transaction which the Company is authorised to carry on or engage in, or any business or transaction capable of being conducted so as directly or indirectly to benefit the Company.

i) To purchase, take on lease or in exchange, hire or otherwise acquire any real or personal property, rights or privileges which the Company may think suitable or convenient for any purposes of its business; and to erect and construct buildings and works of all kinds.

j) To apply for, purchase or otherwise acquire any patents, licenses and like rights, conferring an exclusive or non-exclusive or limited right to use, or any secret or other information as to any invention which may seem capable of being used for any of the purposes of the Company, or the aquisition of which may seem calculated directly or indirectly to benefit the Company, and to use, exercise, develop, grant licenses in respect of, or otherwise turn to account the rights and information so acquired.

k) To purchase, subscribe for or otherwise acquire, and to hold, sell or otherwise deal with the shares, stocks, securities or obligations of, and to subsidise, guarantee or otherwise assist, any company or association in the United Kingdom or elsewhere, and upon a distribution of assets or division of profits, to distribute any such shares, stocks,securities or obligations amongst the Members of the Company in kind.

l) To borrow or raise or secure the payment of money, and for those or other purposes to mortgage or charge the undertaking and all or any part of the property and rights of the Company, present or after acquired, including uncalled capital, and to create, issue, make, draw, accept, negotiate, discount and deal in perpetual or redeemable debentures or debenture stock, bonds or other obligations, bill of exchange, promissory notes or other negotiable instruments and securities.

m) To lend or advance money on such terms, with or without security, as may seem expedient, and to give guarantees either of principal or interest in respect of money so expended as either directly or indirectly to benefit the Company, and to guarantee the principal or interest of any securities or obligations, or any dividends upon any shares or stock of any company which may be promoted by the Company, or in which the Company may be interested.

n) To sell, let, develop, dispose of or otherwise deal with the undertaking, or all or any part of the property of the Company, upon any terms, with power to accept as the consideration any shares, stocks or obligations of or interest in any other company.

o) To pay out of the funds of the Company all expenses which the Company may lawfully pay of or incident to the formation, registration and advertising of or raising money for the Company and the issue of its capital, including brokerage and commissions for obtaining applications for or taking, placing or underwriting shares, debentures or debenture stock, and to apply at the cost of the Company to Parliament for any extension of the Company's powers.

p) To enter into any arrangement with any government or authority, supreme, municipal, local or otherwise, and to obtain from any such government or authority any rights, concessions and privileges that may seem conducive to the Company's objects or any of them.

q) To establish and support, or aid in the establishment and support of associations, institutions and conveniences calculated to benefit any of the employees or ex-employees of the Company, or the dependents or connections of such persons, and to grant pensions and allowances, and to make payments towards insurance, and to subscribe or guarantee money for charitable or benevolent objects or for any exhibition, or for any public, general or useful object, and to establish and maintain labour bureaus.

r) To promote any company or companies for the purpose of its or their acquiring all or any of the property, rights and liabilities of the Company, or for any other purpose which may seem directly or indirectly calculated to benefit the Company, and to pay all the expenses of or incident to such promotion.

s)To carry out all or any of the foregoing objects as principals or agents, or in partnership or conjunction with any other person, firm, association or company, or by means of any subsidiary or auxiliary company, and in any part of the world.

t) To do all such other things as are incidental or conducive to the attainment of the above objetcs.

4. The liability of the Members is limited.

5. The capital of the Company is 500,00 pounds, divided into 500,00 shares of 1 pound each, with power to increase and with power to divide the original or new capital into shares of different classes which may from time to time be held whith any preference or priority in the payment of dividends or the distribution of assets, as to voting or otherwise over, or as shares ranking *pari passu* with any other shares of any class, whether ordinary or preference, and whether then already issued or not, or with such stipulations deferring them to any other shares with regard to dividends or in the distribution of assets, and to vary the regulations of the Company as far as necessary to give effect to any such preference or priority, and upon the subdivision of a share, to apportion the right to participate in profits or surplus assets, or the right to vote in any manner as between the shares resulting from such subdivision.

X

LA CONSTRUCCION Y REPARACION NAVALES ANTES DE LA CONSTRUCCION DE LOS GRANDES ASTILLEROS Y VARADEROS DEL PUERTO

Reproducción parcial de la «Memoria Explicativa» del *Proyecto de un varadero para embarcaciones menores y costeras*, solicitado por Manuel Márquez López y redactado por Félix Ramírez Doreste el 6 de noviembre de 1894, en *Concesiones*, Caja 1075, exp. 48 (AGA). El texto nos introduce en la manera y condiciones en que se efectuaban las tareas de construcción y carenado de las embarcaciones en los astilleros canarios antes de la integración definitiva de la maestranza local en los grandes astilleros y varaderos construidos por las compañías extranjeras en el Puerto de La Luz.

•••

Los buques de vela que en esta provincia marítima de Gran-Canaria y en las otras Islas del Archipiélago se dedican de antiguo al tráfico entre ellas y a la pesca en la próxima costa del continente africano son pailebotes de casco de madera, finos de fondo y con mucho calado en lastre o carga.

Esas embarcaciones son hechas y armadas por completo en estas mismas playas por maestros de ribera, naturales del país, sin que su construcción deje nada que desear, pues maestros y operarios en ese género de trabajos son tan hábiles como los mejores de otras localidades.

Estas construcciones se han venido haciendo en sitios a propósito de la orilla del mar desde el muelle antiguo de la Ciudad de Las Palmas hasta la desembocadura del barranco Guiniguada.

Sobre unas estacas clavadas hasta el firme entre la arena o los cantos rodados de la playa y cortados convenientemente por su parte superior, colocan la quilla de la embarcación, a ella van uniendo todas las demás partes del casco, continuando el enramado y terminando la construcción siempre al intemperie.

Concluido el casco, preparan con madera un basamento lo más firme posible para sobre él botar al agua la embarcación, valiéndose siempre de una buena pleamar, con objeto de hacerla andar muy poco sobre tierra.

Las carenas de esos buques las han hecho siempre en esos mismos sitios o en las playas de la ensenada del Confital junto al Puerto de la Luz, varándolos en pleamar y arrastrándolos a tierra, siempre con muchísimo trabajo, sobre la arena o los cantos rodados de la playa.

La Ciudad de Las Palmas por sus necesidades, de ensanche, construcción de teatros, almacenes, paseos, etc. ha ido cerrando esas playas, a tal extremo, que el único sitio que queda entre el muelle de Las Palmas y la Iglesia de San Telmo será pronto ocupado por el ensanche de unos jardines.

Urge, pues, favorecer esa industria del país ofreciéndole no sólo nuevos sitios para sus faenas, sino también, montados con los aparatos y utensilios necesarios al objeto, acabando con los imperfectos sistemas de que disponían, recibiendo entonces inmensos beneficios los maestros y operarios de oficios de ribera, herreros, carpinteros y calafates de esta población que podrán hacer la mayor parte de sus trabajos a cubierta de las inclemencias del tiempo y en sitio limitado y adecuado al objeto, obteniendo también gran provecho los dueños de esas embarcaciones del país que podrán limpiarlas y carenarlas, no sólo en todos tiempos, sino también con comodidad y seguridad que hoy no tienen.

XI

UN INFORME SOBRE EL «CAMBULLON»

Comunicación del Comandante de Marina de Las Palmas al Director General de Navegación el 5 de julio de 1911, tanscrita en el escrito dirigido por el Comandante de Marina al Ayuntamiento de Las Palmas el 9 de septiembre del mismo año; «Expediente sobre el cambullón», Archivo Municipal (Obras Públicas), leg° 17 (AHPLP).

El texto alude a los «cambulloneros», sector marginal nacido al socaire del crecimiento portuario. El papel desempeñado por el «cambullón» merece un análisis detallado a través de los diferentes períodos históricos que el Puerto de La Luz ha conocido.

•••

Del año 1885 y cuando este puerto de la Luz comenzó a prosperar y a tomar visible incremento, puede decirse que data en él, el establecimiento de la industria marítima aquí llamada del «cambullón». El que suscribe, al venir al destino que hoy desempeña, desconocía esa palabra, de la que aún hoy ignora la etimología. Posible fuera que se derivase de «Cambujo» —el hijo de negro e india, o al contrario—. Y así se lo hace presumir la circunstancia de venir ejerciéndose esa industria por los indios todos malabeses y coromandeles, que abundan, con y sin establecimiento abierto, en nuestra ciudad de Las Palmas y en el poblado de la Luz. Emplean aquí la dicha palabra para designar a todos aquellos, que capacitados para ejercer industrias de mar, se dedican a ellas en la especialidad de verificar cambios y venta de efectos, víveres, a bordo de sus botes, con los pasajeros y dotaciones de los buques que frecuentan nuestro puerto. De «cambullón», por tanto, deduciremos «cambio»; y por lógica aplicación, «cambullonero» al que a ese tráfico se dedica. Ya en 1888 llegaban a un centenar los botes dedicados al mismo y a tal punto fue en aumento, que en 1893, siendo Comandante de esta Provincia marítima el hoy difunto Sr. D. Antonio Moreno de Guerra, se vio en la necesidad de regularizar, reglamentándolo ese tráfico, para evitar y prevenir desórdenes, a que en el puerto, daba lugar a diario. Al efecto, eligió de entre ellos el que menos desconfianza le merecía y previa la autorización de la Superioridad, lo confirmó como a modo de guarda jurado con uniforme y sable, siendo su cometido el reprimir los desmanes entre los suyos y velar por el orden en el ejercicio de sus funciones. Estos guardas, pues fueron sucediéndose, no consentían desatracar del muelle a los botes del «cambullón», hasta tanto los buques llegados no arriaran la bandera cuarentenaria; y situados aquéllos al abrigo del rompeolas, esperaban la señal y orden de salida para atracarlos. Dichos guardas, tenían sus nombramientos y asiento consignados en un libro de esta Comandancia. En cuanto a los «cambulloneros», estaban y están inscritos en la Capitanía y capacitados para el tráfico de mar: pagan contribución a la Hacienda y al presente, disponen de unas 150 embarcaciones menores.

No están asociados, ni agremiados oficialmente, antes bien se hacen entre sí la más ruda competencia. De aquella época data también, sin que sea dado precisar la fecha, el Reglamento, vigente hoy a que he aludido anteriormente. Divídense los del cambullón en dos clases: los que comercian a los costados de los buques vendiendo o cambiando artículos del país; y los que a bordo de ellos, efectúan sus operaciones mercantiles, entregando al mayordomo o capitanes esos mismos artículos y otros efectos, que algunos venden en Africa o Inglaterra, dejando para el retorno del buque, pendiende el saldo de sus cuentas. Pasando el tiempo, fue cayendo en desuso la institución y cometidos del guarda, concluyendo por desaparecer, al punto que de él, hoy tan sólo queda el recuerdo. He juzgado la necesidad, Excmo. Sr., hacer esta ligerísima historia antes de entrar a exponer los hechos origen de mi comunicación. Desde mi llegada a esta isla ha ya dos años y medio, me apercibí de que esta, llamémosla institución, era la plaga y deshonra de la bahía, afectando en mucha parte a la población de Las Palmas. Si no agremiados ni constituidos en sociedad, asociados sí y en inteligencia para cuanto sea el engaño, el abuso y el latrocinio, no reconocen límites su arteria, sagacidad y astucia para burlar toda vigilancia y llevar a cabo todo género de depredaciones. El que suscribe se propuso reprimir con mano dura tales excesos, rayanos en el delito y en determinados concretos casos aplicó la Ley a los delincuentes en todo su rigor. Pero disponen de una considerable flotilla de embarcaciones; son amparados y protegidos por las gentes maleantes de estos muelles y playas, y la Comandancia carece, como V.E. no ignora de elementos bastantes a atajar, ni siquiera reprimir el cual, que a creencia y conciencia de ella y en su propia jurisdicción, crece de día en día en proporciones alarmantes. La presencia de un cañonero en estas aguas, como repetidas veces he solicitado de la Superioridad, sería eficacísima al fin perseguido (...) Esto lo tengo repetidas veces manifestado a los Cónsules y los consignatarios, que acuden en queja a esta Comandancia, mostrando cartas, en las que figuran las de las Casas Armadoras de Inglaterra y Alemania clamorosas al comprobar allí las faltas de los efectos del cargo del buque o en su cargamento. Repugnan, naturalmente, estos señores, la probabilidad de que en los barcos de su bandera se comentan tales delitos; pero aceptan unánimes la segunda parte, o sea el registro al regreso del abordo de los del cambullón. Así las cosas, Excmo. Sr., y deseoso de venir a algo práctico en la represión de tales desafueros, que nos denigran, convoqué en esta Comandancia el 4 del presente mes, a todos los armadores, consignatarios y navieros de la localidad, al objeto de oírles colectivamente, como ya les había oído en particular y tratar de venir a un acuerdo sobre lo que convendría hacer para contrarrestar hasta extirparlo, tan gravísimo mal (...) Me rogaron elevar a la Superioridad su Súplica respecto al envío de un cañonero; o en su defecto, suficiente personal de marinería y cabos con material apropiado para suplir el servicio que la dotación de aquél prestara, aunque el cañonero a mayores empeños podría extender los suyos e influencia. Y en caso de que ni lo uno ni lo otro fuese factible por ahora, autorizar, entre tanto, a esta Comandancia para establecer un cuerpo de vigilancia dentro del Puerto, cuyo sostenimiento y atenciones ellos se obligaban a mantener. Esto es, Señor, cuanto tengo hoy la honra de poner en su superior conocimiento y someter a su elevado criterio.

I

Movimiento marítimo de los principales puertos españoles

A) 1889

Puerto	Número de buques	Tonelaje de arqueo
Bilbao	4.162	2.297.040
Barcelona	3.839	2.042.949
Cádiz	3.756	1.575.155
Valencia	2.962	1.662.500
Cartagena	2.211	1.026.759
Málaga	2.143	1.033.356
Las Palmas	2.055	2.229.167

B) 1914

Puerto	Número de vapores	Tonelaje de arqueo
Las Palmas	3.617	7.328.444
Santa Cruz de Tenerife	3.155	4.363.222
Barcelona	3.120	3.393.830
Valencia	2.946	2.774.915
Bilbao	2.201	1.961.505
Cádiz	2.059	2.858.456
Málaga	1.742	1.427.700

Fuente: Reseñas del *Boletín de Sanidad Marítima* en *El Liberal*, núm. 676, 9 mayo 1890; y RAMONELL Y OBRADOR, J.: op. cit.

II

TONELAJE DE LOS VAPORES ESPAÑOLES ENTRADOS EN PUERTO EN COMPARACION AL ARQUEO TOTAL DE VAPORES

	Vapores nacionales		Vapores extranjeros	
Años	**Tonelaje**	**%**	**Tonelaje**	**%**
1883	104.151	22,7	353.801	77,3
1887	136.816	14,6	801.885	85,4
1890	187.661	9,3	1.825.660	90,7
1892	267.877	8,7	2.820.726	91,3

Fuente: *El Liberal*: a) 1883 y 1887, núm. 451, 24 febrero 1888; b) 1890 y 1892, núm. 1.388, 19 enero 1893. Elaboración propia.

III

DETALLE DE LA PROCEDENCIA DE LOS BUQUES DE CABOTAJE ENTRADOS EN EL PUERTO DE LAS PALMAS (1º SEMESTRE DE 1889)

Puertos/zonas	**Nº**	**%**	**Nº**	**%**
A) DE LOS PUERTOS DE GRAN CANARIA				
Zona Norte (Agaete, Galdar)	35	42,2		
Zona Sur (Arinaga, Mogán)	48	57,8		
TOTAL ISLA			83	25,1
B) DE LOS PUERTOS DE TENERIFE				
Santa Cruz de Tenerife	108	62,4		
Zona Norte (Orotava, Garachico, Icod, Buenavisa y otros)	52	30,1		
Zona Sur (Arico, Granadilla)	13	7,5		
TOTAL ISLA			173	52,2
C) DE LOS PUERTOS DE FUERTEVENTURA Y LANZAROTE				
Fuerteventura	54	62,0		
Lanzarote	33	38,0		
TOTAL ISLAS			69	20,8
D) DE OTRAS ISLAS				
Santa Cruz de La Palma			6	1,8

Fuente: Elaborado a partir de los datos facilitados por la *Revista Comercial*, núms. 60-71, 16 enero a 1 julio, 1889.

IV

MOVIMIENTO DE MERCANCIAS POR EL PUERTO DE LA LUZ, 1910-1914

Mercancías desembarcadas

Años	Carga general Toneladas	%	Maderas Toneladas	%	Carbón Toneladas	%	Totales Toneladas	%
1910	199.210	21,4	24.592	2,6	706.475	75,9	930.277	100
1911	216.755	20,2	31.464	2,9	822.231	76,8	1.070.450	100
1912	231.916	21,8	39.845	3,7	791.985	74,5	1.063.746	100
1913	209.111	19,5	35.369	3,3	828.376	77,2	1.072.856	100
1914	168.126	20,2	28.842	3,5	636.523	76,3	833.491	100

Mercancías desembarcadas

Años	Carga general Toneladas	%	Maderas Toneladas	%	Plátanos, papas y tomates Toneladas	%	Totales Toneladas	%
1910	7.560	9,2	2.022	2,5	72.120	88,3	81.702	100
1911	8.489	10,0	2.426	2,8	74.240	87,2	85.155	100
1912	4.980	6,0	1.950	2,3	76.320	91,7	83.250	100
1913	6.650	7,7	1.607	1,9	76.902	90,3	85.069	100
1914	6.192	7,0	1.226	1,4	80.309	91,5	87.727	100

Fuente: Elaboración a partir de los datos contenidos en *El Puerto de Las Palmas de Gran Canaria. Datos estadísticos*. Tip. Diario. Las Palmas, 1916.

V

DETALLE DE LOS VAPORES ENTRADOS EN EL PUERTO DE LA LUZ DURANTE EL MES DE DICIEMBRE DE 1886

Vapores	Banderas	Toneladas	Trip.	Pto. procedencia	Carbón agua y víveres: Día llegada	Carbón agua y víveres	Carbón agua y víveres: Día despacho	Pto. de destino	Pasajeros: Desemb.	Pasajeros: Transit.	Pasajeros: Embarc.	Consignatarios
Sherbro	Inglesa	1.800	36	Sierra Leona	1	X	1	Liverpool	1	—	—	Elder Dempster
Helga	Sueca	128	9	Amberes y Portland	1	X	1	Brasil	—	—	—	Miller e Hijos
Lualaba	Inglesa	1.860	38	Accra (C.O. Africa)	2	X	2	Liverpool	—	—	—	Elder Dempster
Benguela	Inglesa	1.860	38	Liverpool	2	X	2	Gorée (C.O. Africa)	—	—	—	Elder Dempster
Lulu Bonlen	Alemana	1.800	30	Monrovia	3	X	3	El Havre y Hamburgo	—	—	—	Juan Bta. Carlo
Arabian	Inglesa	91	11	No consta	3		4	Gando	—	—	—	Swanston y C*
Mequinez	Inglesa	191	24	La Palma	4		4	Londres	14	—	2	Miller e Hijos
Madeira	Inglesa	1.860	30	Hamburgo	4	X	5	Sierra Leona	—	—	1	Elder Dempster
Opobo	Inglesa	2.200	38	Sierra Leona	5	X	6	Liverpool	—	—	—	Elder Dempster
Africa	Española	379	32	Cádiz	6		8	Cádiz	12	—	3	Swanston y C*
Roquelle	Inglesa	2.000	38	Liverpool	6	X	6	Sierra Leona	—	—	—	Elder Dempster
Birmania	Italiana	1.562	62	Nápoles	6	X	6	Montev. y B. Aires	—	1.162	—	Ignacio Cantero
Winnebah	Inglesa	1.400	29	Sierra Leona	6	X	6	El Havre y Hamburgo	—	—	—	Elder Dempster
Tiviotdole	Inglesa	1.018	28	Amberes	7	X	7	Montev. y B. Aires	—	—	—	Miller e Hijos
Madrid	Española	2.525	54	Barcelona	7	X	8	Montev. y B. Aires	—	—	7	Ignacio Cantero
Napoli	Italiana	1.287	63	Nápoles	8	X	8	Montev. y B. Aires	—	—	—	Salvador Cuyás
Miranda	Inglesa	399	33	Tenerife	8		9	Fuerteventura	—	—	—	Vice-cónsul ing.
Wiliam Hayner	Española	385	14	Cádiz	9		11	Cádiz y Gibraltar	2	—	16	Salvador Cuyás
Port Victor	Inglesa	2.793	65	Londres y Plymouth	10	X	10	Sydney	—	692	—	Juan Bta. Carlo
Albany	Inglesa	2.492	30	Amberes	10	X	10	Montev. y B. Aires	—	—	—	Miller e Hijos
Les Vosges	Francesa	748	28	Marsella y C. Marruecos	10		10	Marruecos y Marsella	2	—	5	Miller e Hijos
Pelayo	Española	1.712	35	Barcel., Málaga y Gibr.	11	X	11	Montev. y B. Aires	—	76	3	Salvador Cuyás
España	Española	2.546	95	Cádiz	13	X	13	Pto. Rico y Habana	29	674	180	Swanston y C*
Calabar	Inglesa	2.200	38	Liverpool	13	X	13	Sierra Leona	—	—	—	Elder Dempster
Arabian	Inglesa	91	11	Gando	14		14	Gando	—	—	—	Swanston y C*
Loanda	Inglesa	1.473	36	Gorée (C.O. Africa)	14	X	14	Liverpool	—	—	—	Elder Dempster
Fedele Primaresi	Inglesa	1.685	23	Londres	15	X	15	Río Janeiro	—	—	—	Juan Bta. Carlo
Cristóbal Colón	Española	1.741	61	Cádiz	16	X	16	La Habana	—	51	10	Salvador Cuyás
Malemba	Inglesa	1.520	30	Sierra Leona	17	X	17	Hamburgo	—	—	—	Elder Dempster
Benin	Inglesa	2.000	36	Sierra Leona	17	X	17	Liverpool	—	—	1	Elder Dempster
Heraclydes	Inglesa	1.897	36	Buenos Aires	18	X	18	Londres	—	—	—	Grand Canary Co.
Meath	Inglesa	1.337	32	Buenos Aires	18	X	18	Londres	—	—	—	North West Afri.
Schelde	Belga	680	19	C.O. Africa	18	X	19	Falmouth	3	—	—	Miller e Hijos
Matteo Bruzzo	Italiana	2.593	91	Mont. y B. Aires	20	X	20	Génova	—	252	—	Salvador Cuyás
Gaboon	Inglesa	1.800	38	Sierra Leona	21	X	21	Liverpool	—	—	—	Elder Dempster
Port. Augusta	Inglesa	2.900	69	Plymonth	21	X	21	Sydney	—	151	—	Juan Bta. Carlo
Arabian	Inglesa	91	11	Gando	21		21	Gando	—	—	—	Swanston y C*
Africa	Española	397	32	Cádiz	22	X	23	Cádiz y escala	10	—	24	Swanston y C*
Teneriffe	Inglesa	2.200	36	Liverpool	22	X	22	Gorée (C.O. Africa)	—	—	—	Elder Dempster
Samuel Fyzak	Inglesa	1.755	23	Burdeos	23	X	23	Montev. y B. Aires	—	—	—	Miller e Hijos
Nubia	Inglesa	2.000	36	Liverpool	23	X	23	Accra (C.O. Africa)	—	—	—	Elder Dempster
Brafra	Inglesa	1.500	26	Liverpool	23	X	30	Lagos (C.O. Africa)	—	—	—	Grand Canary Co.
Marima	Inglesa	1.068	24	Amberes	24	X	24	Montev. y B. Aires	—	—	1	Miller e Hijos
Ella Woermann	Alemana	1.650	31	Hamburgo	24	X	24	S. Pablo de Loanda	—	—	23	Juan Bta. Carlo
Europa	Italiana	1.263	67	Génova	24	X	24	Montevideo	—	873	—	Salvador Cuyás
Fez	Inglesa	860	21	Londres y Madera	25		27	Londres	—	—	—	Miller e Hijos
Niger	Inglesa	2.200	36	Liverpool	26	X	26	Sierra Leona	2			Elder Dempster
Granville	Inglesa	1.290	21	Midd Cerboro (Ing)	27	X	27	Río de la Plata	—			Juan Bta. Carlo
Ihgram	Inglesa	1.748	23	Buenos Aires	27	X	27	Amberes	—			Miller e Hijos
Senegal	Inglesa	2.200	37	Sierra Leona	27	X	27	Liverpool	—			Elder Dempster
Río de Oro	Española	463	20	Sevilla, Gibr. y escalas	28		28	Sevilla y escalas	5	—	—	Fernando González
Elmina	Inglesa	1.800	32	Hamburgo	31	X	31	Sierra Leona	1	—	—	Elder Dempster
Sir William	Inglesa	1.474	26	Londres	31	X	31	El Cabo	—	—	—	Miller e Hijos

Fuente: Elaborado a partir de la información quincenal publicada en *Revista Comercial*, núms. 10 y 11, diciembre de 1886 y enero de 1887.

VI

RELACION DETALLADA DE LAS CONCESIONES A PARTICULARES EXISTENTES EN EL PUERTO DE LA LUZ EN 1914

N°	Fecha de la concesión	Concesionario primitivo / Usufructuario real (en 1914)	Objeto de la concesión	Superficie (m2)	Presupuesto (pesetas)
1.	05.07.1886	Mr. Arturo Alejandro Doorley Grand Canary Coaling Co.	Depósito de Carbón y muelle para gabarras	7.884	—
2.	08.07.1886	Juan Bautista Carlo Blandy Brothers	Depósito de carbón y muelle para gabarras	1.825	—
3.	01.08.1887	Juan Swanston C° Carbonera de Las Palmas	Depósito de carbón y muelle particular	636	90.833,93
4.	19.10.1889		Ampliación		
5.	25.11.1889	Salvador Cuyás Prat Wilson Sons y C°	Depósito de carbón y muelle particular	6.512	245.960,03
6.	01.02.1894	Ignacio Cantero Molet Blandy Brothers	Almacenes para mercancías	4.662	178.172,88
7.	09.07.1895	Andrés Macías Macías Elder Fyffes y C°	Almacenes y muelle para gabarras	897,75	206.748,94
8.	09.07.1895	Manuel Gallardo Gutiérrez Miller y C°	Almacenes y muelle para gabarras	3.655	160.173,69
9.	09.12.1889		Prolongación del muelle		117.680,40
10.	24.02.1886	Salvador Medina Rodríguez Elder Dempster	Almacenes para mercancías y muelle para gabarras	4.850	118.838,86
11.	15.07.1896	Andrés Macías Macías Grand Canary Coaling Co.	Varadero y talleres	8.948,50	373.443,18
12.	13.02.1897	Manuel Márquez López C° Carbonera de Las Palmas	Varadero para embarcaciones menores	2.655	61.558,87
13.	08.11.1898	Francisco Azopardo Bethencourt Blandy Brothers	Varadero	2.542,50	230.381,11
14.	30.11.1898	Manuel González Monagas Scdad. Pesquerías Canario-Afric.	Almacenes de mercancías	2.287,50	59.423,76
15.	30.11.1898	Juan Ramos Guerra	Explanada y almacenes	5.600	117.790,99
16.	09.04.1900	C° de Almacenes Generales de Depósito de Gran Canaria	Depósitos de mercancías y muelle	5.583,15	292.275,16
17.	06.04.1909	Grand Canary Coaling Co.	Oficinas (segregada de la concesión anterior)	"	"
18.	31.12.1900	León Bravo Ponce Wilson Sons y C°	Dique de carena para embarcaciones menores	1.740	63.677,32
19.	08.03.1902	Bartolomé Juan Roca	Puente báscula y caseta de madera	(.)	(.)
20.	24.05.1902	Miguel Curbelo Espino Woermann Linie	Explanada, almacenes y muelle	5.525	319.140,21
21.	06.08.1903	Rosendo Ramos Franch Elder Dempster	Explanada para depósitos y muelle	1.328,80	42.135,02
22.	27.08.1910	Juan León y Castillo Cory Brothers	Almacén y muelle	3.548	124.475,04
23.	30.03.1905	José León y Castillo Mr. Priestley	Almacenes para efectos navales	43	—
24.	22.09.1905	Andrés Macías Macías Grand Canary Coaling Co.	Varadero	2.100	115.684,40
25.	01.05.1909	José Acosta Domínguez	Varadero (en construcción)	1.940	76.745,86
26.	01.05.1909	Antonio Navarro Lorenzo (Miguel Curbelo y C°)	Explanada, almacenes y muelle	6.100	216.107,55
27.	01.05.1909	Ayuntamiento de Las Palmas	Mercados y escuelas	(.)	(.)
28.	04.09.1909	Enrique Richardson Cory Brothers	Explanada y depósitos	2.000	48.831,48
29.	25.03.1912	Rafael González Díaz	Explanada y depósito (en construcción)	3.345,60	52.761,26
30.	12.01.1910	R. Club Náutico de Las Palmas	Edificio social	840	—
31.	06.10.1910	Francisco Azopardo Beth.	Almacenes	(.)	(.)
32.	04.06.1913	Cory Brothers	Explanada y rampa	998,40	31.618,34

(.) Concesiones incursas en caducidad.

Nota: Cfr. con el **Plano I.** en el capítulo I. para ubicar las concesiones según su numeración.

Fuente: «Relación detallada de las concesiones para aprovechamientos e instalaciones dentro del mar o en las costas, playas, terrenos contiguos o puertos de interés general a que se refiere la disposición primera de la R.O. de 5 de junio de 1914», en Secc. O.P., leg° 11.875 (AGA). Completada con los datos de *Concesiones* (AGA) y (AMOPU).

VII

EMBARCACIONES DEDICADAS A LA NAVEGACION DE ALTURA CON INSCRIPCION EN LAS PALMAS ENTRE 1870 Y 1913

Embarcación	Año de inscripc.	Armadores/Propietarios	
Goleta «San José (a) Casualidad»	1874	1874-76	: Moll y Sintes
		1876-86	: Moll y Sintes y Tomás Bosch y Sastre
Bergantín «Las Palmas»	1876	1876-87	. Francisca Pérez Santana Mª Socorro Pérez Santana y Rafaela Pérez Santana
Brick-Barca «Trinidad»	1876	1876-80	: José Antonio Galván Antonio Gutiérrez Ramos y Piñeyro y Giraldino
		1880-84	: Francisco Rodríguez Quevedo
Pailebot «San Antonio (a) Posible»	1877	1877-88	: Tomás Bosch y Sastre y Sociedad «Gómez Hermanos»
		1888-1924	: Tomás Bosch y Sastre (luego, hdros.) y Cástor Gómez Navarro
Brick-Barca «Joven Delfina»	1877	1878-82	: Manuel Mª Coll Carrillo y José Pereyra de Armas
Bergantín «Mazagam»	1878	1878-82	: Bernardino Borrás Pujol, Bartolomé Matas y Oliver y Francisco Bethencourt López
Brick-Barca «Trinita»	1878	1878-85	: Luis Reina y Lorenzo
Bergantín «Alejandra»	1879	1879-84	: Manuel Gallardo Gutiérrez
Bergantín «Polynemus»	1882	1882-84	: S.A. Pesquerías Canario Africanas
		1884-86	: Conde de la Casa Puente
		1886-89	: Filomena Martinón y Juana Coll Carrillo
Bergantín «Pelayo»	1884	1884-89	: Federico Rubio y Gali
Polacra-goleta «San Mariano»	1888	1888-	: Tomás Bosch y Sastre y Andrés Roca y Felany
Bergantín «Sensat»	1890	1890-1914	: Tomás Bosch y Sastre (luego hdros.)
Bergantín «Margarita Sintes»	1894	1893-1902	: Tomás Bosch y Sastre (luego hdros.)
Goleta «San Salvador»	1901	1901-03	: Compañía de Explotación y Svmto.
Barca «Gran Canaria»	1895	1896	: Antonio González Quevedo, Domingo Valido Barrera y Pedro Carvajal Rodríguez
Bergantín «Joven Antonio»	1905	1882-95	: Tomás Bosch y Sastre, Guillermo Sintes y Llabrés y Rafael Moll y Flexias.
		1895-1917	: Tomás Bosch y Sastre (luego hdros.) y Guillermo Sintres y Llabrés
Polacra-goleta «Juanita»	1905	1895-1912	: Tomás Bosch y Sastre (luego hdros.) Angel Saavedra Marino y Jaime Palmés y Ferrer
Balandra «Joven Filomena»	1907	1907-14	: Domingo Ortega Henríquez, Francisco Jorge Gil y Juan Herrera García
Brick-barca «Guadalhorce»	1912	1895-1912	: Tomás Bosch y Sastre
		1912-34	: Sociedad «Bosch y Sintes»
Bergantín «Guiniguada»	1913	1913-25	: Sociedad «Bosch y Sintes»

VIII

EMBARCACIONES DEDICADAS A LA NAVEGACION DE CABOTAJE CON INSCRIPCION EN LAS PALMAS ENTRE 1880 Y 1913

Embarcación	Año de Inscripción		de Armadores/Propietarios		
Pailebot «Gaspar»	1880	1880-1912	Cristóbal Cabrera Brito		Las Palmas
			José Franchy del Castillo		Las Palmas
			Francisco Ramos Guerra		Gáldar
			Manuel Coll Carrillo (hasta 1892)		Lanzarote
Pailebot «Bella Lucia»	1881	1881-89	Vicente Delgado Vera		Las Palmas
		1889-1903	Vicente González López		S/C Tenerife
		1894-1901	Juan Suárez Rodríguez	(1/2)	Gáldar
Pailebot «Fermina y Concepción», luego «Icod»	1882	1882-89	Juan Ruiz Ramos y	(1/2)	Las Palmas
			Lorenzo Ruiz Guzmán	(1/2)	Las Palmas
		1889-91	Fco. Bethencourt Montesdeoca		Las Palmas
		1891	Pedro Medina Rosales y Hmno.		Lanzarote
Pailebot «Dante»	1890	1889-1913	Fco. Bethencourt Montesdeoca		Las Palmas
Pailebot «Telégrafo»	1895	1895-1901	Juan Bta. Antúnez Monzón		Las Palmas
		1901-10	Domingo Hernández Viera y	(1/2)	Las Palmas
			Domingo Ortega Henríquez	(1/2)	Las Palmas
Pailebot «San Antonio (a) La Rosa»	1896	1895-1908	Matías Reina Lorenzo	(1/4)	Las Palmas
			Gregorio Trujillo Ramos	(1/4)	Las Palmas
			Eusebio Barroso Saavedra	(1/8)	Las Palmas
			Manuel Alamo Vizcaíno	(1/8)	Agaete
			Domingo Pérez Alamo	(1/4)	Agaete
Pailebot «La Mariposa»	1897	1895-1902	Lucas Alzola Apolinario		Las Palmas
		1902-10	Elder and Fyffes		Las Palmas
Pailebot «Nuevo Adán»	1898	1898-1904	Blasina Lorenzo, Vda. Reina	(3/8)	Las Palmas
			Dolores Reina Lorenzo	(5/8)	Las Palmas
		1904	Matías Reina Lorenzo		Las Palmas
Pailebot «Joven Vicente»	1899	1899-1916	Juan Suárez Rodríguez	(1/3)	Gáldar
			Juan Ruiz Cabrera	(1/3)	Las Palmas
			Andrés Rodríguez González	(1/3)	Las Palmas
Gabarra «Número 29» (adaptada)	1900	1894-1904	Grand Canary Coaling Co.		Las Palmas
Pailebot «Matías López»	1900	1901-10	Rosendo Ramos Franch (Elder D.)		Las Palmas
		1910-16	Andrés Saavedra Hernández		Las Palmas
Pailebot «Juanita»	1901	1867-1902	Domingo Romero Henríquez y		Las Palmas
			Rafael Romero Henríquez		Las Palmas
Pailebot «Nuevo Teide»	1902	1902-08	Vicente Soler Segorbe y		Las Palmas
			Francisco López Hernández		Las Palmas
		1908-12	Rafael Soler Segorbe y		Las Palmas
			José Soler Torregrosa		Las Palmas
Pailebot «Magdalena»	1903	1903	José María Alzó		Las Palmas
Pailebot «Carlota»	1903	1903-16	Juan Suárez Rodríguez	(1/3)	Las Palmas
			Juan Ruiz Cabrera	(1/3)	Las Palmas
			Andrés Rodríguez Glez.	(1/3)	S/C Tenerife
Pailebot «Carmen»	1904	1905-17	Miller y Cª		Las Palmas
			José Suárez Suárez		Las Palmas
			Juan Trujillo Llarena y		Las Palmas
			Leonardo Cabrera Cabrera		Las Palmas
Pailebot «La Pino»	1906	1906-09	Miguel Curbelo Taisma		Las Palmas
Vapor «España»	1908	1908-10	Miller y Cª		Las Palmas
		1910-13	Carbonera de Las Palmas Ltda.		Las Palmas
Vapor «León y Castillo»	1908	1908-10	Cía. Vapores Correos Inter.		Las Palmas
Vapor «Vista y Clavijo», luego «Alegranza»	1908	1908-12	Cía. Vapores Correos Inter.		Las Palmas
Lancha vap. «Triana»	1908	1908-30	Cía Canaria de Carbones		Las Palmas
Balandro «Santa Cruz»	1908	1908-09	Cía. Canaria de Carbones		Las Palmas
Vapor «Britannia»	1908	1908-17	Blandy Brothers		Las Palmas
Vapor «Esperanza»	1908	1908-10	Elder and Fyffes Ltd.		Las Palmas
		1910-16	Cía. Marítima de Canarias		Las Palmas
Pailebot «Río de Oro»	1908	1908	Cía. Trasatlántica		Las Palmas
Pailebot «Frazquita»	1908	1908-10	Matías Reina Lorenzo		Las Palmas
		1910-13	Miller y Cª		Las Palmas
Vapor «Veloz»	1908	1908-13	Miller y Cª		Las Palmas
Pailebot «San Antonio»	1908	1908-11	Antonio Jorge Marrero	(1/2)	Las Palmas
		1908-13	Rafael Martínez Bravo	(1/2)	Las Palmas
		1911-13	Rafael Trujillo Llarena	(1/2)	Las Palmas
Vapor «Prompt»	1909	1907-18	Blandy Brothers		Las Palmas
Remolcador «Gando» (adaptado)	1911	1911	Miller y Cª		
Vapor «Gomera-Hierro»	1913		Cía. Vapores Correos Interins.		Tenerife
Vapor «Viera y Clavijo»	1913		Cía. Vapores Correos Interins.		Tenerife
Vapor «León y Castillo»	1913	1913-31	Cía. Vapores Correos Interins.		Las Palmas
Vapor «Fuerteventura»	1913	1913-31	Cía. Vapores Correos Interins.		Las Palmas
Vapor «Lanzarote»	1913		Cía. Vapores Correos Interins.		Lanzarote
Vapor «La Palma»	1913		Cía. Vapores Correos Interins.		S/C L.Palma
Pailebot «Mosquito»	1913	1913-20	Juan Bordes Claverie		Las Palmas
			Miguel Ortega Hernández		Las Palmas
			Juan Morán Ojeda		Las Palmas
			José Montenegro González		Las Palmas
			Domingo Ortega Henríquez		Las Palmas
			Domingo Ortega Montenegro y		Las Palmas
			Manuel Torres Suárez		Las Palmas

IX

VAPORES CONSIGNADOS POR SALVADOR CUYAS EN 1899

Fechas	Vapores	Band.	Procedencias	Destinos
22 Feb	Berenguer	esp.	Barcelona	Habana
22 Feb	Rouston	ing.	La Plata	Amberes
16 Mar	M. Gallart	esp.	Génova	B. Aires
26 Abr	Joan Forgas	esp.	Génova	B. Aires
16 May	Berenguer	esp.	Habana	Barcelona
25 May	M. Gallart	esp.	Rosario	Marcella
12 Jun	Gran Antilla	esp.	Barcelona	Habana
7 Jul	Joan Forgas	esp.	Rosario	Barcelona
8 Jul	Berenguer	esp.	Barcelona	Habana
23 Jul	M. Gallart	esp.	Marsella	B. Aires
18 Ago	Joan Forgas	esp.	Barcelona	Habana
31 Ago	Puerto Rico	esp.	Marsella	B. Aires
7 Oct	M. Gallart	esp.	Barcelona	B. Aires
15 Oct	Gran Antilla	esp.	Génova	Rosario
10 Nov	Puerto Rico	esp.	Rosario	Génova
11 Nov	Berenguer	esp.	Génova	B. Aires
11 Nov	M. Gallart	esp.	Barcelona	Habana
9 Dic	Puerto Rico	esp.	Génova	B. Aires
12 Dic	Joan Forgas	esp.	Barcelona	Habana
15 Dic	Gran Antilla	esp.	B. Aires	Cádiz

Fuente: *Diario de Las Palmas*, secc. portuarias del año 1899. Elaboración propia.

X

FLOTILLA DE EMBARCACIONES MENORES DE SALVADOR CUYAS

Embarcaciones	Tonelaje	Valor (Ptas.)	Fechas Adqui.	Fechas Venta
Lanchón Antoñito	8,21	2.500	1886	1900
Lanchón Francisca	8,22	2.500	1886	1900
Lanchón Salvadorito	8,14	2.500	1886	1900
Lanchón Sebastiana	8,17	2.500	1886	1902
Lanchón (n/c)	8,26	2.500	1886	1902
Bote Estrella Norte	0,46	360	1891	1905
Bote Moro	0,64	187	1892	1905
Bote Pino	0,93	262	1893	—

Fuente: Registro de Buques, Lista 4ª, fols. 66, 76-80, 123 y 176 (ACMLP). Elaboración propia.

XI

FLOTILLA DE EMBARCACIONES MENORES DE TOMAS BOSCH Y SASTRE

Fecha	Embarcación	Eslora	Manga	Puntal	Ton. neto	Valor (Ptas.)
1876	Lanchón Dos Anas	10,12	3,32	0,97	7,36	1.646
1879	Lancha Angela	8,86	2,35	0,77	3,37	1.204
1885	Lancha Esperanza	—	—	—	—	495
1890	Bote Dos Herm.	6,12	2,11	0,76	2,11	350

Nota: Las dos primeras embarcaciones las adquiere en régimen de propiedad compartida con la Casa de Comercio de Francisco Bethencourt López e Hijo.

Fuente: Lista 4ª del *Registro de Buques* de la Matrícula de Las Palmas. (ACMLP).

XII

EVOLUCION DE LA SOCIEDAD COLECTIVA M. CURBELO Y Cª, 1901-20

Fecha	Socios	Carácter	Capital (Ptas.)
1901	Miguel Curbelo Espino	capitalista	50.000
	José Curbelo Espino	capitalista	50.000
	Alfredo Cabrera Pérez	industrial	—
	Antonio Navarro Lorenzo	industrial	—
		TOTAL	100.000
1910	Miguel Curbelo Espino	capitalista	100.000
	José Curbelo Espino	capitalista	100.000
	Alfredo Cabrera Pérez	industrial	—
	Antonio Navarro Lorenzo	industrial	—
		TOTAL	200.000
1920	Miguel Curbelo Espino	capitalista	500.000
	Alfredo Cabrera Pérez	industrial	—
		TOTAL	500.000

Fuente: *Sociedades*, libros 8, 15 y 19, hojas núms. 167, 332 y 474 (ARPMT).

XIII
Composición de la Sociedad Pesquerías Canario Africanas de 1901.

Socios	Buque aportado	Capital (Pts)
Manuel Betancor Morán Antonia Linares Lires	Jesús	950,-
Nicolás González González Juan Cabrera Cabrera	Juanito	950,-
Manuel Márquez González José Champsaur Sicilia	Joven Baltasar	950,-
Josefa León García Federico León García	Federico León	950,-
Nicolás González González Francisco Bermúdez González Federico León García	Dos Hermanas	950,-
Manuel González Domínguez Manuel Miranda Romero	Joven Fernando	950,-
Antonio Abad Hernández Antonio Domínguez Abad Manuel Márquez López	Joven Manuel	950,-
Rafael Abad Santana Agustín Morales Trujillo	Agustín Rafael	1900,-
Manuel Reina Pérez	Pepita	950,-
Camilo Miranda Febles	Rosarito	950,-
Juan Anaya González Ambrosio León Duque Miguel Quevedo Cabrera	Pedro el Marino Fé	1900,-
Josefa León García Manuel Reina Pérez	Pepita	950,-
Dolores Reina Rodríguez Nicolás González González Manuel Márquez López Antonio Abad Hernández	Anita	950,-
Camilo Miranda Torres Juan Miranda Romero Pedro Miranda Romero	Tiburcio	950,-
Juan Miranda Romero Eugenio Domínguez Feliciano Santana Francisco Suárez Manuel Benigno Hernández Juan Quevedo Estévez	Catalina	850,-
	CAPITAL SOCIAL	15.650,-

FUENTE: Registro de Sociedades, Libro 8, Fº 42-43, n. 170 - (ARPMT) y Registro de Buques, Lista 3ª (ACMLP).

ÍNDICES

ÍNDICE DE MATERIAL ESTADÍSTICO Y GRÁFICO

CAPITULO I

CAPITULO II

CAPITULO III

CAPITULO IV

ÍNDICE DE APÉNDICES

Página

APENDICE DOCUMENTAL

APENDICE ESTADISTICO

ÍNDICE ONOMÁSTICO

INDICE GENERAL

CAPITULO IV
LA BURGUESIA DEL PUERTO

CUADERNOS:

1. Canarias en 1975: Análisis de su economía. Entre el subdesarrollo y el neocolonialismo. 1976 (1ª Edición). 1977 (2ª y 3ª Edición). *
2. El problema canario. 1977 (1ª y 2ª Edición). *
3. La Desamortización en Canarias (1836 y 1855). 1977. *
4. Economía canaria 76. Desarrollo del subdesarrollo: especulación y necesidades (I y II). 1977.
5. Estructura Social de Canarias (I). Desarticulación y dependencia, claves de la formación social canaria. 1980.
6. Estructura Social de Canarias (II). La reproducción social del subdesarrollo, 1980.
7. Economía canaria. Estadísticas. 1980.
8. Economía Canaria. * Estadísticas 1979-80.
9. El sur de Gran Canaria: Entre el turismo y la marginación. *
10. Análisis de la Estructura Económico-financiera de la empresa en la provincia de Las Palmas. 1983.
11. Estadística de las islas canarias 1793-1806, de Francisco Escolar Serrano (3 tomos).
12. Barcos, Negocios y Burgueses en el Puerto de La Luz 1883 - 1913. Francisco Quintana Navarro.

COYUNTURA CANARIA:

1. Informe previo. *
2. Boletin nº 1.

MONOGRAFIAS:

1. Las enseñanzas profesionales en Las Palmas.

* Agotados

CENTRO DE INVESTIGACION ECONOMICA Y SOCIAL DE LA CAJA INSULAR DE AHORROS. GRAN CANARIA, LANZAROTE Y FUERTEVENTURA.
(C.I.E.S.)

Alfredo Calderón, 61
Teléfono: 24 69 08
Las Palmas de Gran Canaria.