

**LA COMPETENCIA EN LOS SERVICIOS
PORTUARIOS ENTRE CABO VERDE Y
CANARIAS (1850-1914)¹**

**COMPETITION IN PORT SERVICES BETWEEN
CAPE VERDE AND THE CANARY ISLANDS
(1850-1914)**

Miguel Suárez Bosa*
Luis Gabriel Cabrera Armas**

Recibido: 31 de mayo de 2011

Aceptado: 3 de junio de 2011

Resumen: En este texto se analiza comparativamente la actividad portuaria y su influencia en la evolución económica de dos archipiélagos atlántico-africanos, Canarias y Cabo Verde, entre mediados del siglo XIX y la I Guerra Mundial, tomando como hilo conductor el suministro de carbón mineral. Mientras en Canarias las libertades comerciales junto con otros factores, contribuyeron al crecimiento económico, en Cabo Verde, a pesar de disponer de una situación geográfica favorable,

Abstract: This paper analyses comparatively the port activity and its influence on the economic evolution of two Atlantic African archipelagos, the Canary Islands and Cape Verde, between the mid -16th century and the First World War, taking as a leitmotif coal supplies. While in the Canary Islands free trade as well as some other factors, contributed to economic growth, in Cape Verde, in spite of the fine geographic location, the institutional framework and the oligopolies in

* Profesor Titular del Departamento de Ciencias Históricas. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. C/ Pérez del Toro, 1. 35003. Las Palmas de Gran Canaria. España. Teléfono: +34 928 45 82 46; correo electrónico: msuarez@dch.ulpgc.es

** Profesor Titular del Departamento de Historia e Instituciones Económicas. Universidad de La Laguna. Campus de Guajara, s/n. 38071. La Laguna. Tenerife. España. Teléfono: +34 922 31 71 85; correo electrónico: lcabrera@ull.es

¹ Este artículo se enmarca en el Proyecto I+D+i, HAR2010-408, financiado por el MICINN. Dejamos constancia de nuestro agradecimiento a los evaluadores anónimos, cuyas sugerencias han contribuido a mejorar este texto.

el marco institucional y los oligopolios en los principales servicios portuarios dificultaron ese crecimiento. La situación geográfica o renta de situación es un factor importante pero no suficiente para explicar el desenvolvimiento económico de las regiones insulares. También ha de tenerse en cuenta la expansión económica internacional y su relación con la actividad en los puertos insulares, la regulación institucional y las empresas que operan en los puertos, especialmente las encargadas de suministro de combustible y otros servicios.

Palabras clave: Islas, puerto, renta de situación, instituciones, empresa.

the main port services made the growth difficult. The payoff of the geographic situation is a significant factor but not enough to explain the economic development of the islands. It is also important to bare in mind the international economic development and its connection to the activity in the island ports, the institutional regulations and the companies that work in the port, especially those in charge of the fuel supply and some other services.

Key words: Islands, Port, Situation Income, Institutions, Company.

«El Océano Atlántico es el centro universal del gran movimiento marítimo»

(El Avisador de Canarias, 1851)

1. INTRODUCCIÓN

Se ha intentado explicar la evolución de las formaciones sociales del atlántico insular africano desde la óptica de la renta de situación, tal como han hecho González Viétez y Óscar Bergasa, José Ángel Rodríguez de la parte canaria, y António Leao Correia de la caboverdiana². La pieza básica de este modelo es la mencionada renta de situación que, unida a la tecnología, facilitaría el crecimiento económico. Se considera que la situación geográfica ha sido un factor importante del desenvolvimiento de las islas atlánticas de la Macaronesia a lo largo de la historia. Pero la comparación de las formaciones sociales de Canarias y Cabo Verde, nos permite demostrar que la situación geográfica, con ser un factor decisivo, no es suficiente para explicar su desarrollo o atraso.

² GONZÁLEZ VIÉTEZ y BERGASA PERDOMO (1995); RODRÍGUEZ MARTÍN (2007) y CORREIA E SILVA (2004).

Las ventajas de la renta de situación, que no son permanentes, dependen de una compleja relación entre los archipiélagos y el mundo atlántico. Ello se debe, de acuerdo con lo señalado por González Viétez y Bergasa Perdomo³, a algunos elementos fundamentales:

- a) accesibilidad, que aparece por ejemplo cuando los avances técnicos en la navegación a vapor y la reducción de los costes del transporte hace accesible los mercados europeos a los productos canarios frente a los de otras áreas, como Cabo Verde, peor situadas por su lejanía;
- b) la ventaja comparativa, también favorable para la agricultura canaria de exportación. Los nuevos productos (plátanos, tomates) son perecederos, y por eso las empresas europeas, particularmente británicas, decidieron producir en estas islas antes que en otros territorios;
- c) además, para beneficiarse de ella debe darse una situación normalizada, y mejor si se disfruta de una coyuntura económica favorable, para que pueda desplegar sus posibilidades, es decir que haya una demanda sólida por parte de los países y en las condiciones del tráfico europeo.

A las condiciones anteriores hay que añadir los aspectos institucionales. La categoría central que aquí nos interesa es la del coste de transacción, en sus diversas formas, es decir de información, burocráticos o de gestión ante los organismos públicos, y los de tiempo⁴. Ligado a la movilidad y la endogenización de los factores, fundamentales para la ubicación de las actividades y por consiguiente para las economías de aglomeración⁵, este aspecto analítico adquiere mayor profundidad; a las economías de aglomeración está unida la economía de proximidad y las tipologías de rendimientos y costes (costes de transporte, de producción, de los salarios y mercados de trabajo).

³ GONZÁLEZ VIÉTEZ y BERGASA PERDOMO (1995).

⁴ RODRÍGUEZ MARTÍN (2007)

⁵ Con el término de «economía de aglomeración» se hace referencia a la concentración espacial de la actividad económica, el uso de servicios comunes, etc., que permiten una reducción de los costes de producción. Véase ROSENTHAL y STRANGE (2003), y DURANTON Y PUGA (2003).

Según la teoría, cuanto menores sean los costes de transacción y mayor la movilidad de los factores, los rendimientos y el consumo de bienes producidos con escalas crecientes, las aglomeraciones se van expandiendo. Por último, los conceptos relacionados con las barreras de entrada y salida, son especialmente esclarecedores para el transporte marítimo (conferencias internacionales de empresas navieras) o para el suministro del carbón y aguada (*trust*), en cuanto al mecanismo de asignación de precios y establecimiento de normas.

Todo ello se debe encuadrar en el contexto socioeconómico. En el siglo XIX se produce la expansión de la economía europea al calor de los procesos que tienen su origen en la revolución industrial y la progresión de la economía capitalista. Una manifestación de este crecimiento es la elevada disposición de capitales y de excedentes considerables que alimentan la inversión en el extranjero, en busca de altos niveles de rentabilidad. Junto al incremento de las exportaciones de capital, se produce el mayor crecimiento del comercio mundial, contribuyendo a aumentar el nivel de intercambios comerciales. Es el caso del sector terciario que, con la agricultura y la minería, fue objeto de grandes desembolsos financieros. Las infraestructuras de transportes y comunicaciones (puertos, ferrocarriles, telégrafo), elementos imprescindibles para el buen desarrollo del comercio, experimentaron un rápido crecimiento al abrigo de las inversiones de capital. Estos capitales también llegaron a las islas atlántico-africanas: en el sector agrícola, en las infraestructuras o en los servicios (hoteles, restauración, electricidad, agua, gas). Pero no todas ellas lo aprovecharon de la misma manera ni tuvieron idéntica continuidad en el tiempo.

Es en este contexto en el que se inserta el presente trabajo. Se analiza qué factores en los servicios marítimos han contribuido o han frenado el crecimiento de las economías insulares atlánticas, utilizando el método comparativo. Ello, a su vez, permitirá adentrarnos en el estudio de las redes económicas en el Atlántico⁶ (dónde Canarias y Cabo Verde juegan un papel destacado desde su conquista y colonización), con el fin de co-

⁶ CASSON (2006).

nocer su funcionamiento, sosteniendo que estos espacios insulares desempeñaron un papel fundamental en el desarrollo de las estrategias imperialistas europeas.

El marco cronológico en el que se enmarca este artículo es aquel en el que dos de los archipiélagos macaronésicos mesoatlánticos (las Islas Canarias y Cabo Verde) se constituyen como escala marítima fundamental en las políticas expansionistas europeas desde mediados de la centuria, de ahí que analicemos especialmente los tráficos portuarios y los suministros de carbón. Después de esta introducción, en la sección 2 se analiza el papel de los Archipiélagos como base para la expansión del capitalismo y la relación de las Islas con la economía internacional; las características fundamentales de las formaciones económicas, las similitudes y las diferencias, la evolución de ambas y los aspectos favorables y desfavorables en cada etapa (3 y 4); por último, se concluye ofreciendo una opinión sobre las ventajas (o desventajas) de cada una (5).

2. CANARIAS Y CABO VERDE EN EL MARCO ATLÁNTICO

La historia y la geografía de Canarias y Cabo Verde permiten hacer paralelismos en cuanto a la evolución de estas formaciones sociales. Desde la conquista y/o ocupación de ambos territorios, se vieron las ventajas estratégicas de ambos archipiélagos por los castellanos en el caso canario y por los portugueses en el caboverdiano, especialmente se valoraba como lugares de reabastecimiento de la navegación atlántica y de intermediación comercial. Es una identidad estructural, de funciones similares, concurrentes entre sí por el dominio del Atlántico Medio⁷.

En el siglo XIX asistimos a una nueva configuración del espacio Atlántico debido a la conjunción de diversos factores políticos, comerciales y tecnológicos. A partir de la segunda mitad de la centuria se impone la libertad de los mares, unido a la libertad comercial, coincidiendo con lo que se ha venido a llamar Primera Globalización, es decir cuando no hay impedimentos,

⁷ MACÍAS HERNÁNDEZ (2001) y CORREIA E SILVA (1998).

o disminuyen, de circulación de los factores económicos, dinámica propia del predominio del poder económico y político del Imperio Británico⁸. Pero en la economía real, esa libertad estaba limitada por el control económico de algunas naciones y redes empresariales. Por ejemplo, si las empresas británicas controlaron mayoritariamente el suministro de carbón a través de una red de estaciones carboneras en las principales rutas marítimas⁹, las navieras europeas, en especial a partir del último cuarto del siglo, controlaban buena parte del transporte marítimo regular por medio del sistema de Conferencias marítimas¹⁰.

Aunque son muchas las similitudes entre ambos Archipiélagos (entre ellas ser islas próximas al continente africano, el pequeño tamaño de su territorio o la importancia en su desarrollo del tráfico marítimo internacional), las diferencias también son importantes. Aunque no se ha ponderado adecuadamente, la pervivencia de una sociedad esclavista en Cabo Verde hasta mediados del siglo diecinueve, sin duda constituyó un obstáculo al desarrollo del mercado, en comparación con Canarias. No menos importancia tuvo la formación de las llamadas redes de oportunidad¹¹, esto es, el impacto del establecimiento de las empresas en las respectivas economías. Mientras en Cabo Verde estas se limitaron a la consignación y suministro de buques, es decir, a ofrecer un servicio de apoyo a la navegación (con reducidos efectos de arrastre); en Canarias varios factores propician la diversificación de las actividades y, en último término, el desarrollo y la modernización del Archipiélago. Cabe mencionar la existencia y dimensión de empresas nacionales como Hamilton y Cía. o Miller y Cía., la mayor competencia empresa-

⁸ ZIMMERMANN (1921).

⁹ KIRKALDY (1914) y DYOS Y ALDCROFT (1969).

¹⁰ En el espacio que estamos analizando, es decir las rutas que tienen Canarias y/o Cabo Verde como un punto importante de conexión, el aumento del tráfico y de la competencia se tradujo en la constitución de conferencias marítimas o acuerdos formales entre empresas navieras para, entre otras cosas, fijar los precios de las mercancías transportadas, formado cárteles. Entre otras se pueden citar la New Zealand Agreement, South African Conference, la West African Shipping Conference, la River Plate Conference, la West African and the North Brazilian, South Brazil, etc.

¹¹ PUIG RAPOSO (2004).

rial o las características del mercado interno que posibilitaron la oferta de un servicio al tiempo que se recibía otro (transporte de mercancías). Por último, aunque no menos importante, el marco institucional con sus medidas administrativas y fiscales, a las que no son ajenas las necesidades de las principales potencias por disponer de plataformas de escala, desempeñó un papel destacado en la evolución de ambas áreas.

En este contexto, no es extraño que el gobernador de Cabo Verde, el liberal Joaquim Pereira Marinho, tratara de implantar un nuevo proyecto colonial fundamentado en una estructura portuaria que proporcionara los servicios para la cada vez más pujante navegación internacional, también favorecida por la firma en 1843 del *Tratado de Commercio e Navegação* entre Portugal y el Reino Unido, que recoge el concepto de nación más favorecida. La iniciativa se completará en 1852 con la concesión a Mindelo del estatus de «espacio sub administrativo» (desligándose de la capital de Santo Antão), la elevación de la categoría de la delegación de hacienda y la concesión en 1858 del estatuto de villa y en 1879 el de ciudad¹².

Paralelamente, el Estado español, reconociendo las dificultades del archipiélago canario para desenvolverse adecuadamente en el marco proteccionista estatal, concedió a las Islas una amplia libertad comercial que, con algunas limitaciones en la importación de determinados artículos, le permitiera beneficiarse de la nueva coyuntura internacional librecambista, al tiempo que fuera factor de atracción de la navegación internacional a sus puertos.

En todos ellos el puerto incentiva la generación en su entorno de una cadena de actividades económicas; además, el tráfico internacional contribuyó de manera decisiva a la diversificación económica, social, cultural y, en el caso caboverdiano, étnica¹³. El tráfico estimuló el paso de una economía agraria y campesina a otra donde prima el desarrollo urbano en torno a la actividad portuaria, lo cual generará también un cambio en las relaciones de trabajo, pasando de estructuras familiares a otras donde prima el trabajo asalariado, aunque el proceso no

¹² FUNDO DE DESENVOLVIMENTO Nacional (1984).

¹³ CARREIRA (1985) y CORREIA E SILVA (1998).

es paralelo en todas las Islas. Es la posición relativa al tráfico marítimo internacional lo que anima las economías insulares, expande su influencia al resto del territorio insular y asegura la inserción en los circuitos de transporte y comunicaciones trasatlánticos.

Se suele aceptar que las piezas básicas de este modelo económico son la renta de situación y la tecnología, condicionada favorablemente o desfavorablemente por el marco institucional y las estrategias empresariales. Téngase en cuenta que desde el Siglo de las Luces y la Revolución Industrial cambiaron los conceptos de espacio y tiempo, a la vez que las transformaciones en las técnicas y en los métodos de transporte incidieron en el aumento de la velocidad de las noticias y el correo, lo cual benefició el transporte y el comercio. Estos cambios mantuvieron y mejoraron la secular relación social y económica de las islas macaronésicas con el mundo, configurando un espacio de intercambios atlánticos en el contexto de lo que se ha venido a llamar Globalización¹⁴. En este contexto, las líneas marítimas que hacían escala en Canarias y/o Cabo Verde se multiplicaron, propiciando el crecimiento de una economía de servicios (suministro de agua, víveres, carbón) y agencia (consignación seguros marítimos), la cual era ejercida en buena medida por empresarios de origen peninsular, inglés y, en el caso canario, además, por franceses y alemanes.

En este proceso es determinante la accesibilidad relacionada con la tecnología del transporte. Cuando en el transporte marítimo se aplican innovaciones como el casco de hierro (y, posteriormente, el acero), la hélice y las mejoras en la tecnología del

¹⁴ La bibliografía reciente distingue diferentes momentos del fenómeno de la globalización. Para unos se trata de una nueva fase de la mundialización de las relaciones internacionales, desde que se configuró a raíz de los descubrimientos, la llamada «economía mundo», BRAUDEL (1994) y WALLERSTEIN (2006); para otros asistiríamos a la auténtica primera «globalización» (siglo XIX), especialmente económica, en tanto en cuanto es en este período cuando se produce una real convergencia de los precios de los factores productivos, especialmente salarios y bienes. Para lo que aquí importa, es incontestable que Canarias y Cabo Verde estaban incluidas en un espacio atlántico, en el contexto de una economía global, al cual pertenecen y en la que participan activamente.

vapor (máquinas compuestas, con calderas de doble y triple expansión), con el consiguiente ahorro de combustible, aumento de la capacidad y mayor velocidad¹⁵ serán las Islas Canarias las que adquieran un nivel de accesibilidad superior, y propiciará que las exportaciones isleñas puedan incluir mercancías y productos perecederos. Aquí radica una de sus ventajas sobre Cabo Verde. Con ello se incorpora un nuevo elemento, el tiempo, pues desde este momento la actividad productiva va a depender de la capacidad de organización que permita que un bien perecedero llegue a destino sin averiarse (el tiempo es dinero).

Así pues, la estratégica posición de las Islas en el Atlántico les confería, en la época de la navegación a vapor, un indiscutible atractivo como estaciones de suministro de carbón y refresco de víveres y aguada de los barcos que hacían las rutas entre Europa y América Central y del Sur, África y Oceanía. A la tradición comercial y enclave de paso durante todo el proceso colonizador de los siglos anteriores, se añade la favorable morfología de sus costas y la benignidad de su clima, elementos que acentuaban el potencial que la mera situación en un plano le daba. Así lo entendieron las administraciones públicas y los inversionistas locales y extranjeros.

En resumen, el análisis de los servicios portuarios con independencia de la competencia y/o complementariedad entre los puertos, muestra la existencia de dos grandes periodos, uno que va de 1850 a 1880 donde la iniciativa corresponde al puerto caboverdiano; y otro, de 1880 a 1914 de predominio de los canarios. Se constata también una característica común: la tendencia de los agentes a adoptar estrategias de colusión, llegando incluso a la cartelización de sus ofertas, a fin de superar la propia dimensión empresarial, economizar costes de gestión, establecer un control administrativo unitario, disminuir la competencia en el mercado y, aunque esto es matizable en función de la existencia de tráficos «cautivos» derivados de los condicionantes técnicos que favorecían en determinadas rutas a unos espacios en detrimento de otros, aumentar la competitividad en el tráfico internacional.

¹⁵ HARLEY (1971).

3. CABO VERDE Y LAS VENTAJAS INICIALES EN EL NEGOCIO DEL CARBÓN

El archipiélago de Cabo Verde, tras una profunda crisis económica a principios del siglo XIX¹⁶, se encontró de pronto en la década de los años treinta de esta pasada centuria con una importante ventaja comparativa: constituía el territorio mejor situado para el suministro de combustibles de la navegación a vapor, ya que era esa la latitud hasta donde tenían autonomía los vapores en su singladura por las rutas atlánticas entre Europa y América del Sur y, en menor medida, la del Cabo. Conforme transcurre el siglo, San Vicente pasa de ser un espacio marginal y poco habitado a constituir un dinámico polo de crecimiento demográfico y económico en torno al que gira parte de la vida económica, social y política de Cabo Verde¹⁷. La causa de este súbito crecimiento tiene su origen principal en el flujo de mercancías y personas que atravesaban en ambos sentidos el Atlántico, utilizando esta isla como punto de escala; y, a su vez, se constituye en centro de comunicaciones tanto del correo postal como, a partir de 1874, de las líneas telegráficas de larga distancia entre las metrópolis, las colonias africanas y el continente americano¹⁸.

Tanto en Cabo Verde como en Canarias en el segundo cuarto del diecinueve se instalaron depósitos de carbón y agua vinculados a las necesidades de las armadas y los servicios de correos nacionales¹⁹. Pero no fue hasta la década de 1850 cuando

¹⁶ CARREIRA (1985) y PATTERSON (1988)

¹⁷ BONAPARTE FIGUEIRA (1968) y CARREIRA (1985)

¹⁸ La instalación del primer telégrafo correspondió a Brazilian Submarine Telegraph (The Western Telegraph Co.); en 1884 se instala el segundo cable submarino propiedad de The India Rubber Gutta Percha and Telegraph Works; en 1885 el The West African Telegraph Co. Ltd. en 1900 el perteneciente a la Eastern Telegraph Co.

¹⁹ Entre las medidas adoptadas en Canarias, para favorecer las escalas en sus puertos, destacan la exención a partir 1831 del pago de derechos de navegación a los buques en tránsito que sólo refrescarán víveres (base 13 del Arancel), y la exención fiscal al carbón extranjero importado para el suministro.

comenzó la que consideramos primera fase en el desarrollo contemporáneo de los puertos, siguiendo el modelo británico de concentrar en un único espacio los almacenes de depósito de mercancías y carbón, explanadas y muelles de servicio. La dotación de esta infraestructura, si bien presenta similitudes en cuanto a la adopción por sus principales protagonistas de estrategias colusivas en los servicios portuarios, también muestra diferencias derivadas de las características que tuvo la intervención pública, la dotación de capital privado de apoyo a la navegación o el tamaño del mercado.

La colonia portuguesa de Cabo Verde se benefició de las limitaciones técnicas que aún presentaba la navegación a vapor a mediados de siglo²⁰, de la mencionada renta de posición²¹, de las condiciones naturales de su bahía y de una política empresarial que, aunque de carácter monopolístico, le permitió superar obstáculos como una imposición fiscal más elevada, la mayor restricción aduanera y sanitaria, la limitación del mercado interno, la escasez de agua potable o la falta de inversión pública (cf. gráfico 1).

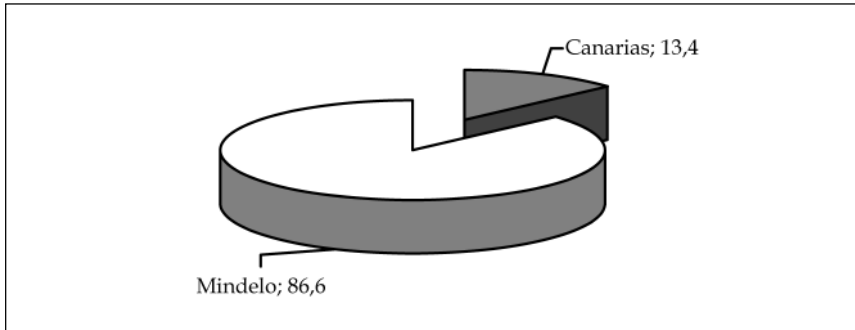
En Canarias, por el contrario, la oferta carbonera era menos competitiva como consecuencia del retraso en la dotación y ampliación de la infraestructura. En ello influyó, básicamente, la menor demanda externa de suministros; la mayor rentabilidad que ofrecía la compra de bienes desamortizados y el cultivo y comercialización de la cochinilla; los elevados costes laborales; y los obstáculos físicos e institucionales que entorpecían, cuando no impedían, la instalación en la zona marítimo-terrestre de dominio público de almacenes, explanadas y muelles que

tro a los buques (disposiciones de 31 de enero de 1836 y de 24 de febrero de 1841).

²⁰ Las calderas en la primera etapa de la navegación a vapor demandaban mayor cantidad de carbón y, por tanto, más escalas y/o espacio en las bodegas.

²¹ Especialmente en las rutas entre Europa y América del Sur, la necesidad de rentabilizar el transporte de mercancías y pasajeros y reducir el coste del combustible, llevó a las navieras a adquirir sólo el carbón necesario para alcanzar Cabo Verde, donde el precio era menor que en los puertos americanos.

GRÁFICO 1
*Suministros de carbón en Mindelo (San Vicente)
 y Canarias, 1856-1880.
 Porcentajes*



FUENTE: ALMEIDA (1938); NADAL FARRERAS (1978). Elaboración propia.

la navegación a vapor requería. Por último, la demanda de pasajes y de fletes, tan importante en otras etapas de la historia marítima canaria para la exportación de azúcar o vino, era escasa en este período. El fuerte incremento en este período de las importaciones de bienes industriales y primarios (manufacturas, guano, cereales, etc.) no tuvo su contrapeso en el volumen exportado, al exigir menos espacio de carga las principales ofertas exportadoras canarias, como la cochinilla, o estaban limitadas a unos pocos meses, pues como exponía el Cónsul de Gran Bretaña:

«El comercio de exportación no es suficiente para que los barcos tengan este puerto [Santa Cruz de Tenerife] como lugar de donde transportar mercancías, excepto quizás durante dos o tres meses al año, digamos de mayo a julio, cuando podrían haber ofertas de cargamentos de cebollas o de papas [...]»²².

Como ya adelantamos, la intervención pública en Canarias tuvo un carácter más liberalizador que en la colonia de Cabo Verde, aunque ello no fue un obstáculo para el inicial crecimiento de ésta última. En cuanto al gasto, el Estado español, aunque

²² INFORMES CONSULARES BRITÁNICOS (1992), p. 235.

moderadamente, aumentó las asignaciones presupuestarias para la navegación (puertos, faros, red de abastecimiento de agua), mientras que el portugués limitó su aportación a la construcción de una red de faros en la colonia²³. Respecto a los ingresos, la presión fiscal que soportaban las actividades vinculadas a los servicios portuarios fue mayor en Cabo Verde. En primer lugar, limitándonos al negocio del carbón, mientras en España las empresas tributan por el sistema de cuota y agremiación en la contribución industrial y comercial²⁴, en Cabo Verde estas lo hacen en función de la cantidad de carbón vendido, lo que, como denuncian en 1902 las autoridades portuguesas, llevó a las empresas a limitar su oferta:

«[...] o governo lembrou-se de as mandar tributar em contribuição industrial segundo o número de toneladas de carvão despachadas n'alfandega!!! É claro que assim hão de preferir muito mais embarcar 10 do que 20, porque no primeiro caso pagam a metade da contribuição industrial e no segundo o dobro»²⁵.

En segundo lugar, en Cabo Verde se gravó la importación y exportación de mercancías, incluido el combustible mineral, con impuestos estatales (3% *ad valorem*), y locales, como el establecido en 1854 por el municipio de Mindelo sobre el carbón importado de 100 réis por tonelada que, además, desde 1880 se elevó a 300 réis (1,2 chelines).

Por el contrario, en Canarias, en virtud del decreto de Puerto Franco de 1852, no sólo se mantuvo la exención aduanera sobre el combustible importado y reexportado, sino que liberalizó totalmente las exportaciones y la importación de la mayoría de artículos²⁶, aunque a finales de los sesenta se establecieron gravámenes sobre descarga, carga y viajeros²⁷. La intervención

²³ FUNDO DE DESENVOLVIMENTO NACIONAL (1984).

²⁴ Hasta el establecimiento de la Contribución de Utilidades en 1900 en la que se establece el gravamen sobre las utilidades del capital.

²⁵ (1902). «Carvão», en *A Libertade*, núm. 19, citado por CORREIA E SILVA (2004), p. 165.

²⁶ BOURGON TINAO (1982) y CABRERA ARMAS (1997), pp. 17-28.

²⁷ Aunque en 1851 se establecieron en España arbitrios de descarga, carga y fondeadero, la aplicación en Canarias se retrasó para la descarga y viajeros hasta 1868-1869, y a 1874-1875 para la carga. Hasta entonces sólo se

pública, sin duda, contribuyó al desarrollo económico de la provincia, en especial, de las actividades comerciales y agrarias, pero no logró en esta etapa eliminar determinados obstáculos físico-administrativos como la preeminencia de intereses militares en la asignación de zonas de ocupación marítimo-terrestre; las desfavorables condiciones naturales de sus puertos en relación al caboverdiano, que obligaban a la realización de costosas obras de abrigo o las restricciones de las reglamentaciones sanitarias y aduaneras (manifiestos).

Como hemos dicho, la inversión y los costes salariales desempeñaron un importante papel, al ser una actividad portuaria intensiva en el uso del factor trabajo. Al respecto, en el puerto de Mindelo (San Vicente) tres hechos destacan. Por una parte, que la dotación de la infraestructura portuaria corrió a cargo exclusivamente de la iniciativa privada; por otra parte, los menores costes salariales en relación con Canarias contribuyeron al aumento de los beneficios empresariales en Mindelo, aunque ello se tradujo en un menor consumo; y, por último, que las empresas para evitar la competencia interna, aumentar la competitividad internacional y, por supuesto, maximizar sus beneficios, adoptaron políticas de concentración y/o concertación empresarial en la práctica totalidad de los servicios portuarios.

En efecto, a las concesiones marítimo-terrestres otorgadas por el gobierno portugués en 1850 para instalar depósitos de carbón a la compañía británica John Rendall & Co. y a la naviera Royal Mail Steam Packets, le seguirán nuevas autorizaciones a sociedades británicas como la Patent Fuel (1851), Thomas & Miller (1851) o la Visger & Miller (1853)²⁸. Pero esta estructura empresarial no pervivió. Tras sucesivas compras de los activos de las empresas rivales, el negocio quedó en manos en 1857 de Patent Fuel y Visger & Miller, que un año después se unen formando Millers & Nephew²⁹. A partir de ese momento, y hasta el

exigieron los derechos de policía sanitaria (1859-1869) y los arbitrios establecidos por los Gremios de Mareantes hasta su supresión en 1868.

²⁸ Tras hacerse con las propiedades y representación de la Royal Mail Steam.

²⁹ BENTLEY DUNCAN (1972), p. 162 y CORREIA E SILVA (1998), pp. 101 y 109-110.

establecimiento en 1875 de la británica Cory Brothers & Company Limited (en adelante Cory)³⁰, la nueva sociedad se convierte en la principal oferente de servicios de intermediación y suministro de carbón en esta zona del Atlántico Medio³¹. La concentración aceleró la dotación privada del stock de capital necesario (embarcaderos y, sobre todo, medios navales más modernos (gabarras de hierro y madera de mayor tonelaje y remolcadores), ello favoreció la reducción de las operaciones y, por tanto, del tiempo de escala de los buques, resultando determinante en la navegación regular.

En los puertos de Canarias la estrategia seguida durante esta fase por las empresas de servicios portuarios fue similar a la descrita para San Vicente, pero con una diferencia. Mientras en Mindelo la oferta la protagonizaron inversores británicos y estaba monopolizada por una empresa, en Canarias el protagonismo correspondió a capital de origen español o de los llamados extranjeros «viejos» (con varios años de residencia en las Islas).

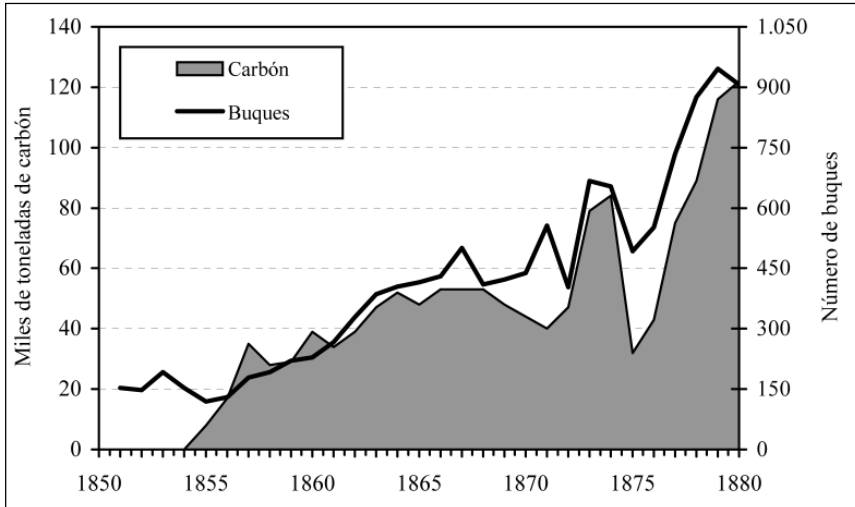
En esta etapa el puerto santacrucero acogía la mayor parte del tráfico de travesía o largo curso (vapor y vela), sus agentes a fin de economizar costes y limitar la competencia tejieron igualmente alianzas. El suministro de carbón lo realizaban consignatarios individuales como Agustín Guimerá y Remón, uno de los principales comerciantes y propietarios isleños del siglo XIX³², y Juan La

³⁰ Cory, con domicilio social en Cardiff, fue fundada en 1842. Posteriormente, al igual que otras sociedades mineras, separó el negocio de extracción de carbón de la comercialización, al tiempo que construía una amplia red ferroviaria en Gran Bretaña y depósitos de carbón en las principales rutas de navegación, contabilizándose en 1908 más de 100 depósitos de su propiedad en el mundo.

³¹ Al parecer sólo una empresa, durante un corto período, quebró el monopolio de estas dos compañías: la angloportuguesa MacLeod & Martin (1858), aunque a inicios de la década de 1860 pasaría al control de Millers & Nephew. Véase BENTLEY DUNCAN (1972).

³² Este comerciante emprendedor construyó dos almacenes unidos, en las cercanías de la plaza santacrucera de la iglesia de la Concepción y de la vieja carnicería municipal, en un solar adquirido en 1841, que ocupaban una superficie de 469 m², destinándolos a almacén de carbón. Sobre este personaje ver GUIMERÁ RAVINA (1990).

GRÁFICO 2

Tráfico marítimo de largo curso e importaciones de carbón en San Vicente (Cabo Verde)

FUENTE: ALMEIDA (1938). Elaboración propia.

Roche y Siera³³, o consorcios como los de Juan Cumella Monner, Ghirlanda Hermanos³⁴ y Juan Pedro Schwartz Fernández, o el de las sociedades Bruce Hamilton & Co. y Le Brum & Davidson³⁵. Las operaciones se caracterizan por la escasez de medios, de tal manera que la carga y descarga del carbón se realizaba con pequeñas lanchas a remo que partían del muelle estatal o, más frecuente, de las propias playas o del embarcadero privado que en 1857 construyeron Ghirlanda y Cumella.

³³ La Roche en 1863, tras convertirse en consignatario en Santa Cruz de Tenerife de la sociedad Antonio López, S.A., adjudicataria del servicio de correos con las Antillas, adquirió un solar y la concesión para construir un embarcadero al hasta entonces suministrador Agustín Guimerá.

³⁴ Aunque los dos socios de esta empresa, Virgilio y Manuel, operaban conjuntamente desde mediados del siglo, no fue hasta 1878 cuando se constituyó la sociedad regular colectiva Ghirlanda Hermanos.

³⁵ Le Brum & Davidson, sería disuelta en 1868, creando dos nuevas sociedades: Le Brum & Cía. y Guillermo Davidson & Cía.

En los años setenta, coincidiendo con la crisis de la cochinita, negocios como el carboneo y la aguada experimentan su primera expansión. Así, mientras Hamilton, tras la renuncia de sus dos socios, inició en 1875 la construcción de un nuevo almacén y embarcadero en el barrio santacrucero de Valleseco³⁶, Juan Cumella y Ghirlanda Hermanos, amplían su oferta en 1877, con un nuevo almacén³⁷ y embarcadero (en este caso proindiviso con Guillermo Davidson), mientras el propio Davidson adquiriría el almacén de La Roche³⁸. La constatación de que el único medio de afrontar los requerimientos de capital fijo y variable y la competencia en el mercado era el entendimiento, llevaron un año después a la cartelización de la oferta dando lugar a un monopolio entre 1878 y 1893 encabezado por Juan Cumella Monner, Ghirlanda Hermanos y Hamilton y Co.³⁹ Así, aunque cada empresa mantuvo la titularidad de sus concesiones y depósitos terrestres, explanadas y embarcaderos, la propiedad del combustible, remolcador y gabarras pasó a estar compartida, correspondiendo a Hamilton, además de la dirección, el 50% del mismo, repartiéndose los otros dos socios, Cumella y Ghirlanda, el 50% restante⁴⁰. En Las Palmas, por el contrario, el suministro era aún más precario, no superándose las 200 toneladas de carbón anuales hasta los años setenta, cuando la demanda de los vapores de la compañía pesquera Marré des deux Mondes y, poco después, de la Trasatlántica española, establecieron las bases para la posterior expansión.

³⁶ Desmantelando, poco después, el almacén de carbón, en la hoy desaparecida playa de Los Melones, cerca de la antigua batería de San Pedro.

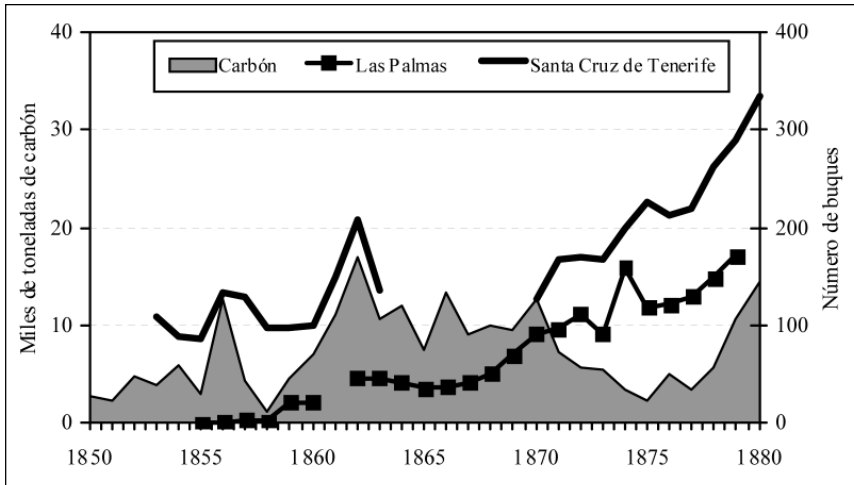
³⁷ Habilitando para tal fin las cocheras que se habían adjudicado en subasta de la Compañía de Omnibus de Tenerife.

³⁸ Aunque en 1883 Cumella y Ghirlanda adquieren el almacén y la mitad proindivisa del embarcadero que poseía Guillermo Davidson & Cía.

³⁹ Hamilton y Compañía se fundó en 1878, dedicada a todo tipo de operaciones mercantiles, como continuación de Bruce, Hamilton y Co. (1837-1877), GUIMERÁ RAVINA (1989).

⁴⁰ Infraestructura que completarían en 1883 con la compra por Cumella y Ghirlanda del almacén y la mitad proindivisa del embarcadero de Davidson.

GRÁFICO 3

Tráfico marítimo de vapores e importaciones de carbón en Canarias

FUENTE: NADAL FARRERAS (1978); BURRIEL DE ORUETA (1974); CABRERA ARMAS (2010).
Elaboración propia.

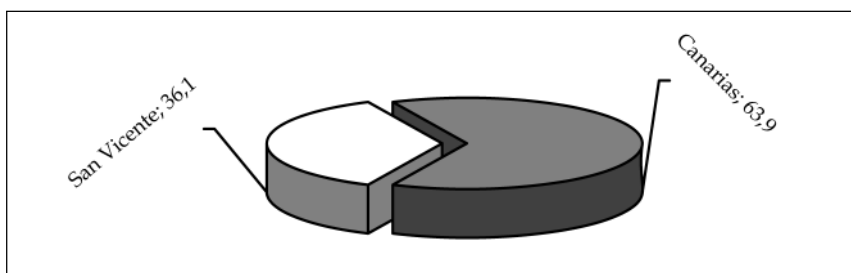
Resumiendo, el resultado de la diferente dotación de medios y las estrategias empresariales, junto a la mencionada renta de posición y condiciones naturales, fue en este período muy favorable para Cabo Verde. Si entre 1855 y 1880 se suministró en Mindelo una media de 52 mil toneladas anuales, en los siete puertos canarios sólo se facturaron en dicho período 8 mil toneladas de media. Además, la condición de puerto de escala de San Vicente se refleja en la vinculación entre la entrada de buques y demanda de carbón, mientras en Canarias, aunque también existe una relación entre ambas variables, el menor consumo unitario por buque y el descenso en los suministros en los años sesenta, cuando aumentaron las entradas de vapores, refleja que el tráfico tuvo mayor vinculación con la demanda de pasajes para América debido a la crisis de la cochinilla (cf. gráficos 1 y 2).

4. LA CIMENTACIÓN DE LOS «BENEFICIOS» DE UN MARCO LIBRECAMBISTA EN LA PRIMERA GLOBALIZACIÓN

La segunda fase en el desarrollo de los servicios portuarios en los archipiélagos atlánticos se inició a finales de los setenta, con la revolución de los transportes y las comunicaciones. El efecto fue la intensificación del movimiento internacional de mercancías, pasajeros y capital, favorecido por el abaratamiento de los precios del transporte, productos manufacturados y materias primas. La consecuencia fue una división internacional del trabajo, a la que tuvieron que adaptarse los países y las empresas. En el transporte marítimo, la respuesta de las navieras consistió en la formación de conferencias marítimas en las que las empresas se reparten cuotas de mercado, fijan precios, etc. En los puertos los agentes que prestaban apoyo a dicho tráfico adoptaron igualmente políticas de concertación para, en la mayoría de los casos, aumentar la dimensión media de la empresa, evitar la competencia y regular los precios.

GRÁFICO 4

*Suministros totales de carbón en Cabo Verde y Canarias, 1880-1914.
Porcentajes sobre el total*



FUENTE: Tabla 2. Elaboración propia.

En San Vicente, como en Canarias, la nueva fase se inició en plena crisis finisecular con el establecimiento en 1875 de la compañía inglesa con intereses mineros Cory, y se intensificó a mediados de los ochenta con la instalación de la anglobrasileña

Wilson, Sons & Co.⁴¹ (en adelante Wilson) con una fuerte presencia en los puertos de Sudamérica⁴², y culminará en los noventa con la entrada de Hull Blyth & Co. (en adelante Hull)⁴³, es decir, con la presencia de las carboneras más importantes del período en esta zona del Atlántico. La instalación de Cory provocó un aumento inicial de la competencia, cuyo efecto fue la revitalización del tráfico y los suministros (cf. gráfico 2 y tablas 1 y 2), aunque pronto las dos empresas se unirán constituyendo Millers, Cory & Co., con lo que la oferta quedó, como hasta 1875, en manos de un único oferente.

La situación en Cabo Verde no se modificó hasta mediados de los ochenta con el establecimiento de la Wilson⁴⁴ y de la alemana Brewer & Co. con un depósito flotante de carbón⁴⁵, alterando nuevamente la estrategia de la empresa británica. Por una parte, con el apoyo de Wilson, reclamó del gobierno británico la intervención ante su homólogo portugués para anular la conce-

⁴¹ El grupo Wilson inició su andadura en 1837 cuando Edward Pellew Wilson funda la Wilson and Company en Salvador de Bahía. Hacia 1877, tras el traslado de las oficinas centrales a Londres, comienza su gran expansión apoyada en una estrategia de integración vertical de sus empresas lideradas por la Wilson Sons and Co. Ltd. A finales del siglo XIX separa las dos ramas del negocio carbonero: la producción, quedó en manos de Wilson Coal Co. mientras que la consignación y suministro correspondía a Wilson Sons Co. CABRERA ARMAS y SUÁREZ BOSA (2011).

⁴² Poseía, desde finales del siglo XIX, una amplia red de sucursales. En Gran Bretaña, además de su sede londinense, disponía de sucursales en Cardiff y Barry; en Sudamérica: Pernambuco, Bahía, Río de Janeiro, Santos, São Paulo, Montevideo, La Plata, Buenos Aires, Rosario de Santa Fe y, ya en el siglo XX, Bahía Blanca; en la Macaronesia: Mindelo, Las Palmas y Funchal. Depósitos a los que habría que añadir la representación en exclusividad de compañías como Compagnie Française des Charbonnages en Dakar o de la Petsali Coal Co. en Alejandría, CABRERA ARMAS y SUÁREZ BOSA (2011).

⁴³ Hull fue fundada por E. C. Pendeleton Hull y W. Matthew Blyth a mediados del siglo XIX. Al igual que Cory o Wilson estableció una red de depósitos de carbón en las principales rutas marítimas: Cabo Verde, Canarias, Santo Tomé y Príncipe, Luanda (Angola), Port Said (Egipto), Beirut (Líbano), Colombo (Sri Lanka) y Santa Lucía (Antillas Menores), CABRERA ARMAS y SUÁREZ BOSA (2011).

⁴⁴ La entidad inició su actividad tras el traspaso de la concesión obtenida por el comerciante británico Thomas Robert Morgan el año anterior.

⁴⁵ ALMEIDA (1938).

sión otorgada a los alemanes, lo que obtendrían en 1887⁴⁶. Por otra parte, ante la competencia que suponía la compañía anglo-brasileña, que, además, construyó un astillero en la localidad, refundan en 1889 la compañía, al aumentar la participación de Cory, pasando a denominarse Millers & Cory Vert Islands Ltd.⁴⁷

De esta manera, el suministro de carbón en el puerto caboverdiano quedó en manos de un duopolio, aunque ahora con otros partícipes, en el que cada empresa mantuvo la titularidad de sus instalaciones y buques, pero el suministro de carbón está de hecho cartelizado. Ahora bien, al contrario que en la etapa anterior, el puerto no mantuvo su pasada hegemonía. A inicios de los 90 el tráfico y los suministros descendieron, sin que las empresas cambiaran su política de precios al considerar que, al contar con un tráfico cautivo (Europa-Sudamérica-Europa), tenían garantizado la obtención de un elevado beneficio⁴⁸.

El rápido deterioro de la situación económica y social, que el descenso del tráfico provocó en el mercado de trabajo con el aumento del desempleo, impulsó la intervención gubernamental. El objetivo era doble. Por una parte, reducir los obstáculos institucionales al tráfico con medidas como la rebaja en 1892 del derecho de toneladas⁴⁹, la eliminación en 1894 de las restricciones horarias en las visitas sanitarias y aduaneras y la exención desde 1897 de derechos a los buques que no realizaran operaciones comerciales⁵⁰; por otra parte, hacer frente a las prácticas colusivas impulsando la entrada de nuevos oferentes. El éxito de estas medidas fue relativo. En 1895 la inauguración

⁴⁶ En ese año los activos de Brewer & Company fueron adquiridos por Cory Brothers & Co. Ltd.

⁴⁷ FUNDO DE DESENVOLVIMIENTO NACIONAL (1984).

⁴⁸ Un autor coetáneo lo expresa de esta manera: «[...] calculam com o fornecimento de carvão a estes vapores retirar um lucro que garanta un rasoavel juro ao capital e custteio de suas emprezas, sendo para ellas mais vantojoso fornecer 100 toneladas de carvão com un lucro de 6 shillings, do que 600 com o de 1, porque não soffre tanto o seu material fluctuante e ha excesso de trablho sem compensação correspondent». Véase SOUSA MACHADO (1891), p. 29.

⁴⁹ El impuesto en 1879 se había elevado a 250 réis por tonelada (un che-lín), cuando hasta ese año sólo se exigía 30 réis por tonelada.

⁵⁰ FUNDO DE DESENVOLVIMIENTO NACIONAL (1984), p. 55.

de un nuevo depósito carbonero propiedad de la Companhia de São Vicente de Cabo Verde⁵¹, nominalmente portuguesa, en realidad participada por la británica Hull⁵², provocó un descenso del precio medio del carbón (de 34 a 19 chelines la tonelada, que era el precio que se facturaba en Canarias). Ahora bien, la «competencia» en el carboneo fue breve. En 1897 las propias autoridades denuncian que «os depósitos já estão tos coligados», es decir, que la competencia llevó, como ocurriera anteriormente, a un nuevo reparto del mercado, con un acuerdo sobre precios⁵³. No obstante, sus efectos negativos (descenso del tráfico y suministro y aumento del paro) se retrasaron debido a la favorable coyuntura internacional: guerras de Cuba y Sudáfrica e intensificación de la corriente comercial y migratoria en el Atlántico. Con el nuevo siglo, la finalización de los conflictos provocó la disminución de la actividad, relegando la escala en San Vicente a los buques que se dirigían a Sudamérica y las posiciones coloniales portuguesas en África y Asia⁵⁴.

¿Por qué se invirtió la tendencia? Una serie de factores se unieron para modificar la preferencia de las navieras. El factor institucional resultó, ahora sí, un elemento clave en este proceso: las administraciones portuguesas a pesar de las medidas comentadas mantuvieron una elevada imposición sobre el negocio carbonero, es decir, tendieron a considerar la ventaja de la renta de situación indestructible por sí misma, capaz de vivir de la captación pasiva de rendimientos (impuestos), dejando la rentabilización en manos de empresas extranjeras, como hemos visto. Empresas que, por otro lado, optaron por mantener un

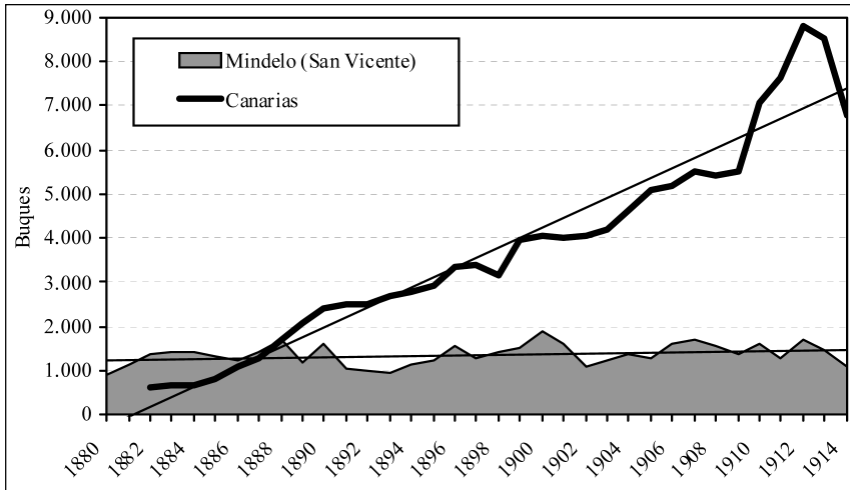
⁵¹ El proceso de gestación de esta compañía, también conocida como Saint Vincent (Cape Verde Islands) Coaling Company Limited, arrancó en 1891 con la obtención de una concesión para instalar almacenes, explanada y embarcadero, FUNDO DE DESENVOLVIMENTO NACIONAL (1984), pp. 54-55, y CORREIA E SILVA (1998), pp. 178-188.

⁵² CABRERA ARMAS y SUÁREZ BOSA (2011)

⁵³ FUNDO DE DESENVOLVIMENTO NACIONAL (1984), pp. 54-55 y CORREIA E SILVA (1998), p. 183.

⁵⁴ Incluso el puerto de Dakar se convirtió en un competidor pues, en poco tiempo, pasó de suministrar 50 mil toneladas de carbón en 1900 a 100 mil en 1904, 212 mil en 1910 y 577 mil toneladas en vísperas de la Gran Guerra, CABRERA ARMAS y SUÁREZ BOSA (2011).

GRÁFICO 5
*Tráfico marítimo en Cabo Verde y Canarias**



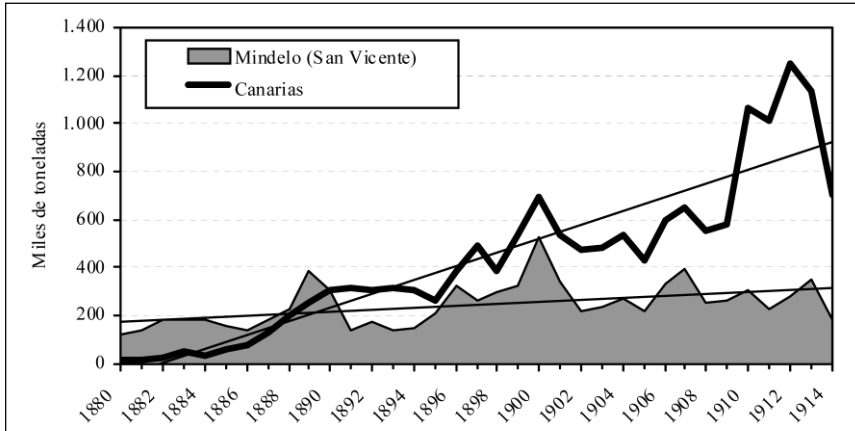
NOTA: *Entrada de buques de travesía en Mindelo (San Vicente) y, para Canarias, entrada de vapores en Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife.

FUENTE: Tablas 1 y 2. Elaboración propia.

elevado precio en los servicios, apoyadas también en la consideración de la posición geográfica como inmutable y, sobre todo, porque a los tres oferentes dada su influencia sobre el gobierno y su propia dimensión internacional (propietarias directa o indirectamente de numerosos depósitos en el mundo), la cartelización de la oferta les aseguraba la obtención de mayores beneficios.

La firma en 1903 de un acuerdo de cuotas y precios entre las empresas carboneras que operaban en los tres archipiélagos atlánticos (Cabo Verde, Madeira y Canarias), como veremos, reforzó esta estrategia, pero ponía de manifiesto que la pasada preponderancia en el tráfico marítimo fruto de su renta de posición, ventajas naturales y limitaciones técnicas del vapor, no era inmutable. Mindelo, si bien continuó siendo escala importante en la navegación atlántica, perdió progresivamente las ventajas iniciales las cuales pasaron a puertos rivales en Canarias (cf. gráficos 5 y 6).

GRÁFICO 6

*Suministros de carbón a vapores en Cabo Verde y Canarias**

NOTA: *Suministros en Mindelo (San Vicente) y, para Canarias, en Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife.

FUENTE: Tabla 2. Elaboración propia.

El afianzamiento de los puertos canarios como plataforma logística se inició en los años ochenta del siglo XIX (cf. gráficos 5 y 6). Las características del desarrollo de los servicios portuarios son similares a los descritos para San Vicente, esto es, mejora de las comunicaciones con la instalación del primer cable telegráfico en 1883⁵⁵, irrupción de nuevos oferentes, importación de nuevas tecnologías y adopción por las empresas de estrategias colusivas en los servicios más importantes: carbón, agua e, incluso, reparaciones navales.

A ello contribuyeron varios actores. El avance tecnológico en la utilización del vapor que permitió mayor radio de acción y menor consumo de carbón, lo cual favoreció ahora la posición de Canarias; la intensificación en la dotación de capital público en infraestructuras de navegación, en contraste con las llevadas

⁵⁵ En 1914 el número de cables telegráficos en Canarias se elevaba a siete: dos ingleses, dos españoles, dos franceses y un cable alemán. Además, desde finales de 1911, se contaba en Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria con telegrafía sin hilos.

a cabo por la metrópoli en Cabo Verde; las propias estrategias empresariales de ampliar el negocio naviero ofertando servicios más amplios y competitivos, en los que el precio y el tiempo de escala resultan determinantes; la preferencia de las navieras, en especial de Elder y de las alemanas, por Canarias como puerto de escala entre Europa-África-Europa; o, por último, las posibilidades de negocio que ofrecía, sobre todo tras el establecimiento en 1883 de un sistema fiduciario con un tipo de cambio flexible, la mayor dimensión del mercado canario y que dispusiera de una nueva oferta agraria destinada a satisfacer la demanda de los consumidores (plátano, tomate) y agricultores europeos (papas de semilla), favoreció el interés de las navieras y sus agentes por el transporte y la consignación de estos productos.

El atractivo de estas ofertas agrarias y la demanda de *inputs* para su cultivo y comercialización, contribuyó a la diversificación de las actividades de estas empresas, intensificó el tráfico directo entre Canarias y Europa, con la incorporación de nuevas líneas navieras⁵⁶, amplió el uso del vapor en la navegación de cabotaje gracias al establecimiento en 1888 de un servicio de vapores correos⁵⁷, y desde mediados de la década de 1890, a medida que se fortalecía el negocio frutero, de pequeños vapores dedicados al cabotaje insular.

El análisis de la actividad portuaria en Canarias refleja la existencia de oligopolios en los servicios portuarios, esto es, la mayoría de los servicios estuvieron dominados por un número reducido de empresas. Este proceso era, como vimos en el apartado anterior, similar al caboverdiano, sin embargo presenta unas características y, como consecuencia, resultados diferentes en Canarias, pues la propia competencia que ejercían San Vicente y, en menor medida, Madeira, determinan que las estrate-

⁵⁶ A navieras con una dilatada presencia en las Islas como la Compagnie de Navigation Armenienne et Marocaine o la Forwood Brothers & Co. se unen en el siglo XX compañías como Yeoward Brothers Line o Otto Thorssen Line, a las que habría que añadir Vapores fruteros de Hijos de Juan Rodríguez y González, Gustaf Schönfeld & Co. Goodyear Line of Steamers, Heinrich Schuldt, Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs Rhederei a.G. y Ellerman Lines, Ltd. Véase CABRERA ARMAS y SUÁREZ BOSA (2011).

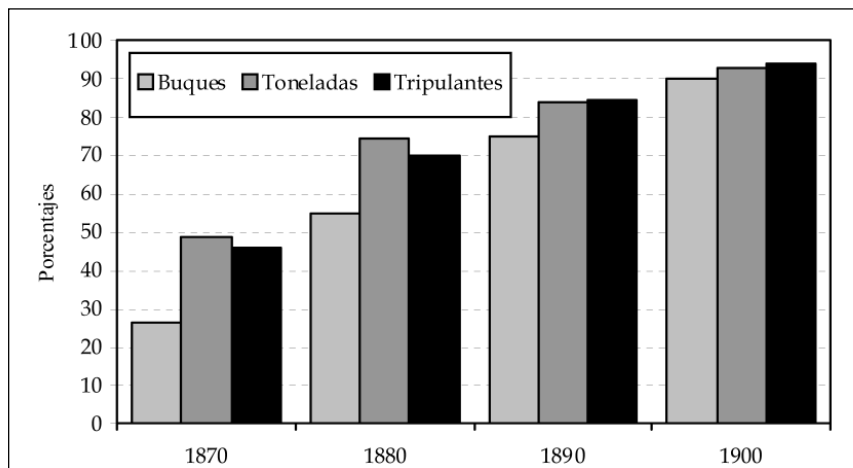
⁵⁷ Por la Compañía de Vapores Correos Interinsulares, S.A., controlada por A. L. Jones.

gias empresariales estuvieran acompañadas de otros elementos claves en la captación del tráfico en esta zona.

Entre estos elementos destaca que los servicios fueran competitivos, es decir, que permitieran salvar las diferencias derivadas de la mejor renta de situación caboverdiana, en relación con América del Sur. Era necesario no sólo obtener y vender carbón, agua y víveres, además de apoyo técnico, a un precio inferior al de Cabo Verde, lo que, por otro lado, consiguieron sin dificultad, sino mejorar todo lo relacionado con los servicios, desde la rapidez en el suministro al descanso en tierra de las tripulaciones y pasajeros que lo demandaran. En ello resultó fundamental la entrada en el negocio carbonero, aguada, etc. de nuevas empresas de origen británico y, ya en el siglo XX, alemanas. Al diversificarse los proveedores, aumentar las cantidades demandadas y disponer de fletes de retorno, el precio del transporte del carbón británico se redujo para Canarias (cf. tabla 3).

GRÁFICO 7

Escalas inferiores a un día de vapores en navegación de altura y gran cabotaje en Santa Cruz de Tenerife
Porcentaje respecto al total de vapores entrados*



NOTA: *No se incluyen los tráficos de cabotaje, pesquero y guerra.

FUENTE: CABRERA ARMAS y DÍAZ DE LA PAZ (2008). Elaboración propia.

El tiempo de escala de los buques en los puertos canarios se redujo en el último tercio de la centuria decimonónica considerablemente (cf. gráfico 7). Esto refleja el predominio de navegación de tránsito pero también la mayor rapidez en las operaciones portuarias gracias, como complemento a la ampliación portuaria que realiza el Estado, al incremento y modernización del capital fijo, con nuevos y modernos almacenes de depósito, explanadas, muelles de mampostería y remolcadores para trasladar hasta el costado de los buques grandes gabarras, barcasas y buques aljibe dotados con bombas de agua⁵⁸. Por ejemplo, en Santa Cruz de Tenerife, considerando los buques de carga de más de 10 toneladas, se pasó de 18 buques con un total de 240 toneladas de registro a mediados de los setenta, a contar en 1915 con una flota operativa de 131 gabarras y lanchones con 9.860 toneladas de registro⁵⁹. En Las Palmas el crecimiento fue aún más espectacular, pues de no contar con ninguna en 1880, en 1913 se contabilizaban sólo en gabarras carboneras y aljibes 139 buques con 10.341 toneladas⁶⁰.

Por último, mientras que en Cabo Verde la importación del combustible continuó sujeta al pago de impuestos, en Canarias sólo debía hacer frente a la mitad del impuesto de descarga y, ya en el siglo siguiente, a los arbitrios de las Juntas de Obras de Puertos de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife. Todo ello posibilitó que se ofertara el carbón, así como otros servicios, a un precio inferior al de Cabo Verde (cf. gráfico 8 y tabla 3)⁶¹. En definitiva, los puertos canarios, en especial

⁵⁸Las propias casas carboneras señalan en 1897: «[...] las estaciones de carbón mineral, levantadas en los puertos de las Islas a costa de inmensos sacrificios, han tenido que sostener empeñada competencia [...]. Las únicas armas de combate que en la lucha podían fallar la competencia a favor de las Islas Canarias eran el esmerado y rápido servicio en los aprovisionamientos. Véase CABRERA ARMAS y DÍAZ DE LA PAZ (2008).

⁵⁹ CABRERA ARMAS y DÍAZ DE LA PAZ (2008).

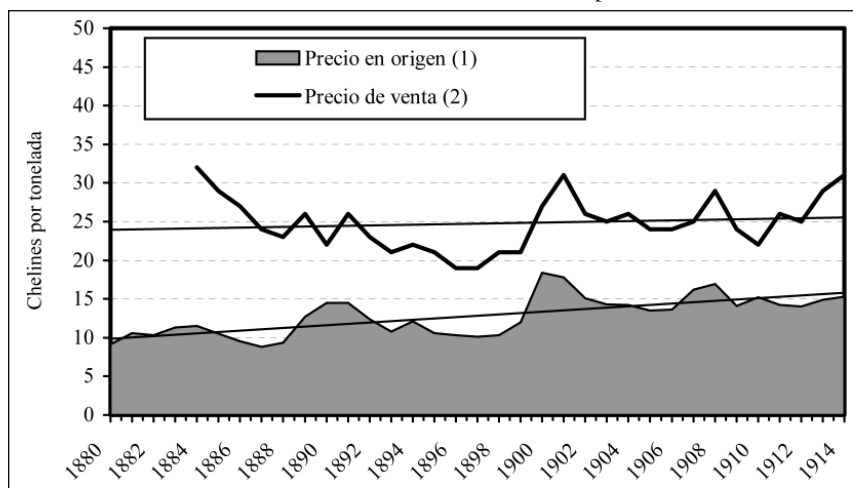
⁶⁰ QUINTANA NAVARRO (1985).

⁶¹ No contamos con una serie anual de precios de venta del carbón en Cabo Verde. No obstante, los escasos datos disponibles apuntan en la dirección indicada. En 1888 se vendía un 185 % más caro que en Canarias; en 1890 el incremento era del 231 %; en 1896, aunque descendió, todavía era un 167 % más elevado, en 1913 la diferencia se había reducido (109 %). Véase CORREIA E SILVA (1998) y LOPES DE FIGUEIREDO (1913).

el de Las Palmas, se convierten en esta etapa en puertos ganadores frente a otros próximos en la zona, como Mindelo o Dákar⁶².

GRÁFICO 8

Precios medios del carbón suministrado a vapores en Canarias



FUENTE: 1= Precio medio en origen (f.o.b.) en NADAL FARRERAS (1978); 2= Precio medio ponderado del combustible en carboneras (c.i.f.) suministrado a buques en Santa Cruz de Tenerife, en CABRERA ARMAS Y DÍAZ DE LA PAZ (2008). Elaboración propia.

5. LA EMPRESA COMO FACTOR DECISIVO EN LOS SERVICIOS PORTUARIOS Y LA HEGEMONIA CANARIA

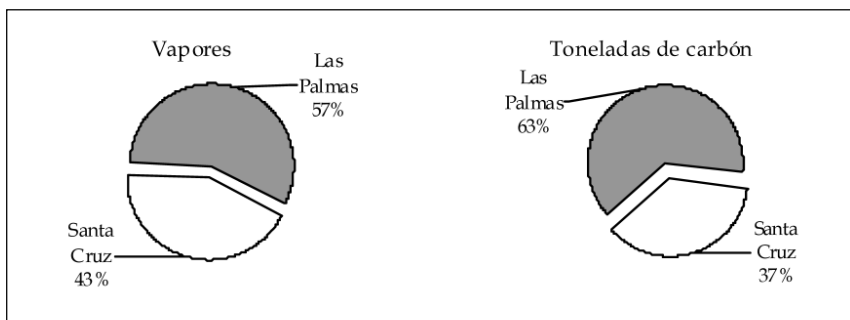
Hacia la década de 1890 la actividad carbonera y otros servicios en los puertos canarios experimentó un gran crecimiento debido a la competencia y estrategias empresariales y al interés de las navieras por Canarias; también cabe citar, entre los fac-

⁶² El concepto de «puerto ganador» y «puerto perdedor», lo emplea Ojeda Cárdenas que a su vez lo toma de los regulacionistas como G. Benko y A. Lipiets. Se trataría de detectar qué puertos pierden y cuales ganan en un determinado proceso económico o modo de regulación. Véase OJEDA CÁRDENAS (2006).

tores que permiten explicar su mayor competitividad, los cambios derivados de las políticas expansionistas europeas y la

GRÁFICO 9

Total de vapores entrados y suministro de carbón en Canarias, 1880-1914. Porcentaje sobre el total



FUENTE: Tablas 1 y 2. Elaboración propia.

irrupción en el mercado de nuevas ofertas agrarias canarias, destinadas al mercado europeo.

En el puerto de Santa Cruz de Tenerife los principales servicios portuarios están, desde 1878, en manos de tres empresas: Hamilton y Cía., Juan Cumella y Ghirlanda Hermanos. Las tres firmas explotan negocios tales como la consignación, agencia, banca, seguros, etc., pero los suministros y aguada, reparaciones navales y salvamento de buques, están concertadas, de tal manera que el panorama de la oferta de servicios en el puerto santacrucero es el siguiente:

- En el carboneo y bajo la dirección de Hamilton, se constituyó un nuevo *trust*. Hamilton detentaba el 50% del negocio, repartiéndose Cumella y Ghirlanda el 50% restante. En 1889 Hamilton y Cory adquieren la participación del primero y en 1895 Cory la de Ghirlanda (25%), con lo que el primero pasó a detentar 62,5% y el segundo el 37,5% del negocio⁶³.

⁶³ CABRERA ARMAS y DÍAZ DE LA PAZ (2008).

- En el suministro de agua el control correspondió al denominado «tren de aguada», dirigido por Cumella, máximo accionista (50%), del que formaban parte la sociedad Ghirlanda y otros tres socios con el 12,5% cada uno; ambas empresas compartían, además, la propiedad del único depósito privado de agua destinado al abastecimiento de buques. Al negocio se incorporó Hamilton, tras adquirir en 1888 la mitad de la participación de Cumella; en 1911 se hizo con las participaciones de los otros socios, pasando a detentar el 87,5% de la sociedad. También lo hizo Cory en 1895 al adquirir el 12,5% perteneciente a Ghirlanda, ampliándose el servicio con nuevos buques aljibe.
- Por último, la oferta de servicios se completó a inicios de los 80 con un pequeño varadero (y un taller de reparaciones en 1892, propiedad de Hamilton) construido por los socios del *pool* carbonero, aunque, al igual que en aquel, la participación de Cumella (33,3%) y Ghirlanda (33,3%), serán adquiridas en los noventa por el propio Hamilton (66,7%) y Cory (33,3%).

Así pues, la cartelización de los principales servicios portuarios impulsó la dotación de nuevos medios navales y, con ello, la competitividad, como refleja el paulatino incremento y diversificación del tráfico marítimo y los suministros (cf. gráficos 5 y 6).

Esta situación perdura hasta finales de la década de 1880 cuando un nuevo actor aparece en el escenario santacrucero: Alfred L. Jones⁶⁴, empresario británico que se hará con el control de la poderosa naviera Elder Dempster & Co.⁶⁵ a principios de la década siguiente. En 1893 levanta un nuevo depósito de carbón⁶⁶ y, en los años siguientes, diversificará su actividad con la oferta de otros servicios como astillero y talleres⁶⁷, aguada o

⁶⁴ Alfred L. Jones inició en 1875 su actividad en Liverpool fundando la Alfred L. Jones & Co.

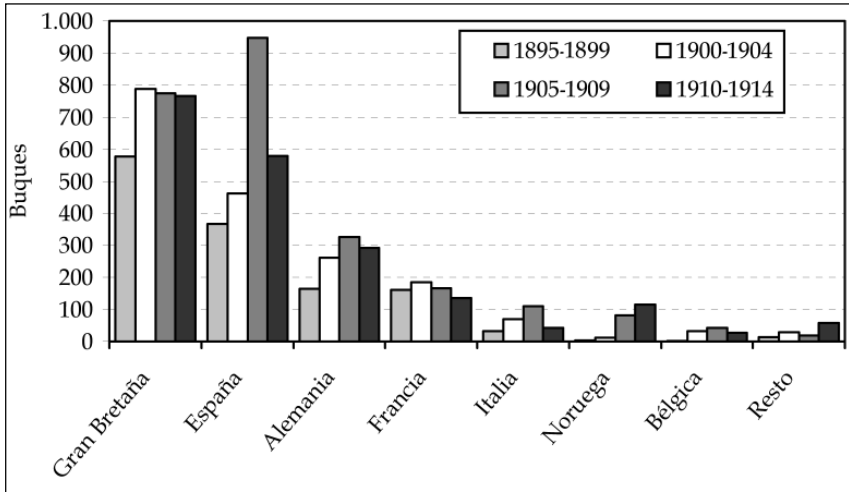
⁶⁵ DAVIES (1973 y 1978) y CARNERO LORENZO, NUEZ YÁNEZ y PÉREZ HERNÁNDEZ (2005).

⁶⁶ La concesión para construir almacenes, explanada y muelle la obtuvo en 1891 su apoderado Juan Croft.

⁶⁷ Tras adquirir en 1896 la concesión, inmueble y maquinaria de gas por Esteban Fernández y Hernández.

GRÁFICO 10

Entrada de vapores en Santa Cruz de Tenerife según nacionalidad*. Medias quinquenales



FUENTE: CABRERA ARMAS y SUÁREZ BOSA (2011). Elaboración propia.

lavandería que gestionará a través de sus filiales The Teneriffe Coaling Co. y, en el caso de la lavandería, por The Teneriffe Steam Laundry Co. Su establecimiento tuvo efectos positivos para la dinamización de la actividad portuaria del recinto tinerfeño.

Los dos grupos citados constituyeron un duopolio de hecho, pues, además de controlar la mayoría de las consignaciones (cf. cuadro 1), eran los únicos oferentes de los principales servicios; y aunque no llegaron a cartelizar el suministro de carbón, si lo hicieron en negocios como la aguada constituyendo en Londres Teneriffe Water Co., transporte de viajeros en la bahía participando en la sociedad Camacho's Union constituida en 1905, o en el salvamento de buques a partir de 1906. El tráfico continuó su tendencia ascendente, al beneficiarse del paulatino descenso de los precios en el carbón y la mejora y rapidez en los servicios así como ya en el tránsito del diecinueve al veinte, del aumento de la demanda derivada de la guerra anglo *boer* (cf. gráficos 5, 6 y 10).

CUADRO 1
*Representatividad de las casas consignatarias
en Santa Cruz de Tenerife. (Porcentajes sobre el total)*

Consignatarias	1890		1900		1909	
	Buques	T.R.N.	Buques	T.R.N.	Buques	T.R.N.
Extranjeras						
Elder Dempster and Co.**	0,4	0,2	22,6	20,5	29,2	30,9
Cory Brothers & Co.**	0,0	0,0	8,0	7,1	2,4	2,1
J. Ahlers	0,0	0,0	0,0	0,0	3,6	5,3
H. Wolfson	0,0	0,0	5,8	3,3	3,1	2,6
Yeoward Brothers	0,0	0,0	0,0	0,0	4,3	1,4
O. Thorensen	0,0	0,0	0,0	0,0	5,0	2,0
Otros	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total extranjeras	0,6	0,2	36,4	30,9	47,6	44,3
Nacionales						
Hamilton y Cía.**	53,0	56,2	42,2	53,1	31,5	40,8
Hardisson Hermanos	9,4	13,0	5,6	4,8	4,8	6,1
Ghirlanda Hermanos**	22,9	19,8	0,0	0,0	0,0	0,0
J. Cumella**	3,0	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0
A. Guimerá	1,6	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0
J. Calleja	1,2	1,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Miller y Cía.	0,0	0,0	1,3	0,4	3,1	2,6
J. La Roche/Viuda e hijos	2,8	4,4	3,7	4,5	3,8	3,5
J. A. Brage	0,0	0,0	0,0	0,0	5,3	1,4
J. Yanes/Hijos de ...	0,0	0,0	7,6	5,0	0,0	0,0
Otros	4,4	0,7	3,2	1,3	3,9	1,3
Total nacionales	98,3	99,4	63,6	69,0	52,4	55,7
Cónsules y a la orden						
Total	1,1	0,4	1,0	0,3	0,5	0,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

NOTA: *Sin incluir el cabotaje insular; **Empresas suministradoras de carbón.

FUENTE: CABRERA ARMAS y SUÁREZ BOSA (2011). Elaboración propia.

Al vecino y competidor puerto de la Luz en Las Palmas le fue, incluso, mejor (cf. gráfico 9). En efecto, la declaración por el Estado de puerto de refugio y la asignación de dotación económica para hacer frente a la construcción de los muelles de abrigo, el incremento del tráfico marítimo derivado de la expansión imperialista y, en general, la competencia entre las empresas (minerías o no) por disponer de depósitos carboneros, favoreció la instalación de compañías, en su mayoría extranjeras,

dedicadas a la consignación y suministro, aunque también extendieron sus negocios a la producción, comercio y finanzas (cf. cuadro 2).

CUADRO 2
Representatividad de las casas consignatarias en Las Palmas de Gran Canaria. (Porcentajes sobre el total)

Consignatarias	1889	1903	
	Buques	Buques	T.R.N.
Extranjeras			
Grupo Elder Dempster and Co.**	39,9	29,7	27,4
Blandy Brothers and Co.**	12,7	19,7	20,7
Swanston and Co.**	4,5	0,0	0,0
Wilson, Sons and Co.**	0,0	4,6	4,6
Forwood Brothers and Co.	0,0	2,8	1,7
Yeoward Brothers	0,0	3,0	0,9
Elder and Fyffe Co.	0,0	3,2	0,2
Total extranjeras	57,1	63,0	55,5
Nacionales			
Miller y Cía.**	22,5	22,1	30,2
Salvador Cuyás y Prat**	13,6	0,8	0,9
Juan Ladeveze	2,4	1,8	1,3
Ildefonso Medina Santana	1,0	0,9	1,4
Viuda de Tomás Bosch Sastre	0,0	2,1	0,5
Fernando González	0,4	0,0	0,0
Hijos de J. Rodríguez González	0,1	0,4	0,1
M. Curbelo y Cía.	0,0	3,0	3,0
De la Torre Hermanos	0,0	2,0	0,9
Otros	0,2	1,2	0,8
Total nacionales	40,1	34,1	39,1
Cónsules y a la orden	2,9	2,9	5,4
Total	100,0	100,0	100,0

NOTA: **Empresas suministradoras de carbón.

FUENTE: CABRERA ARMAS y SUÁREZ BOSA (2011). Elaboración propia.

En este sentido, salvo la anglohispana Miller y Cía. con una dilatada presencia en la Isla⁶⁸, Salvador Cuyás y Prat y pequeños

⁶⁸ La casa mercantil Tomás Miller y Cía. se fundó en las Palmas en 1854. En 1865 pasó a llamarse Miller y Cía. mientras que en Londres operó por medio de su sucursal Miller Brothers and Co.

consignatarios de navieras españolas y francesas como Miguel Curbelo o Juan Ladeveze, los principales servicios portuarios, desde la consignación a los suministros, estaban en manos de empresas extranjeras. Entre ellas destacan la británica Elder⁶⁹, la anglomaderiense Blandy Brothers and Co.⁷⁰ y, en menor medida, la británica Swanston & Co.⁷¹ Estas entidades protagonizaron el primer *boom* inversor y el asalto a la hegemonía de Mindelo y Santa Cruz de Tenerife (cf. cuadro 2).

Pero una serie de movimientos reorganizaron el panorama empresarial, marcando una tendencia general que, paradójicamente, evolucionó hacia la concertación. No podemos, por el momento, saber quien inició las hostilidades pero parece claro que estas arrancaron a mediados de los noventa cuando, tras la oficialización de la participación de Cory en la consignación y suministros en Santa Cruz de Tenerife, Hull se establece en San Vicente y La Carbonera Hesperides, S.A. en Las Palmas de Gran Canaria⁷². En 1898, coincidiendo con la acentuación del conflic-

⁶⁹ Los servicios de suministro y reparaciones navales, así como la consignación de las navieras que no eran propiedad del grupo Elder Dempster and Co. los gestionó en Las Palmas su filial The Grand Canary Coaling Co., aunque, como en Santa Cruz de Tenerife, en 1908 traspasaría la flota de buques de bahía a la filial de Compañía de Embarcaciones Canarias, S.L. Más tarde, en 1910, aglutina los suministros en la Grand Canary, Teneriffe and Atlantic Coaling Co. Ltd., pero la venta no se realizó hasta 1922.

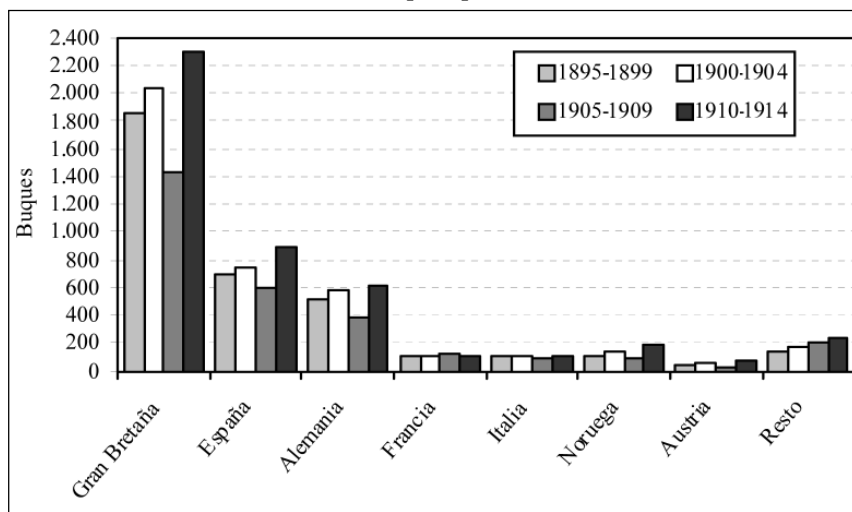
⁷⁰ Establecida en Madeira como casa consignataria en 1862, a mediados de los ochenta inicia su expansión en Canarias como consignatario, suministrador, industrial, banquero y productor agrario (en combinación con Blandy Barker & Co.). En 1915 transfiere sus negocios en Canarias a su filial en Las Palmas: Blandy y Cía. Véase BLANDY (1961), y CARNERO LORENZO y NUEZ YÁNEZ (2010).

⁷¹ La sociedad británica Swanston & Co. rematadora de las obras del puerto de la Luz, fue constituida en 1887 por John Alexander Swanston, John Tumbull, Henry Augusto Clarid y Joseph Miller y Vasconcellos. En ese mismo año se le concedió autorización para instalar un depósito de carbón (adosado al dique de abrigo).

⁷² Tras adquirir en 1895 la concesión, así como las obras realizadas, al comerciante y consignatario Salvador Cuyás y Prat para construir explanada para depósito de mercancías y muelle de servicio en la Luz, La Carbonera Hespérides, S.A., se fundó en Madrid en 1895 por los británicos J. Nelson y A. Fergusson y Grant, para dedicarse al negocio de la consignación y suministros en Las Palmas de Gran Canaria.

to en Sudáfrica, Cory abría su propio depósito en Funchal (Cory's Madeira Coaling Co. Ltd.) y Wilson adquiría la concesión, instalaciones y buques de La Hespérides en Las Palmas⁷³, instalaciones que en 1900 ampliaría con la construcción de un dique seco para el carenado de buques⁷⁴.

GRÁFICO 11
*Entrada de vapores en Las Palmas según nacionalidad
Medias quinquenales*



FUENTE: CABRERA ARMAS y SUÁREZ BOSA (2011). Elaboración propia.

La entrada de Wilson propició la segunda reorganización del negocio carbonero en Las Palmas, como señala en 1902 uno de los socios de Hamilton:

«Cuando compraron al Sr. Nelson (accionista mayoritario de La Carbonera Hespérides, S.A.) los almacenes, muelle [...] se acer-

⁷³ La Hespérides en 1896 vende los derechos y las obras ejecutadas a la sociedad Wilson. El traspaso de dicha concesión fue aprobado por el Gobierno español en 1898. Ya en 1912 Wilson transfiere sus derechos y activos en Canarias a su filial, la Compañía Nacional de Carbones Minerales, S.L., sociedad que en 1924 convertirán en anónima, CABRERA ARMAS y DÍAZ DE LA PAZ (2008).

⁷⁴ Se trata de la concesión obtenida en 1900 por León Bravo y Ponce.

caron a los dueños de los otros depósitos pidiéndoles un tanto por ciento de sus feligresías (navieras), amenazándoles con una competencia cruda en caso contrario. Las casas les cedieron entre todas un 20 % de sus contratos y desde entonces han vivido así quitando cuando pueden alguna contrata a las demás»⁷⁵.

Vino a continuación una etapa de reparto del negocio. En efecto, hacia 1898 tanto en Las Palmas como en Mindelo, las compañías suministradoras comparten el negocio carbonero de acuerdo con las navieras que representan y fijan las tarifas de los suministros⁷⁶.

No obstante, la firma de este primer acuerdo, no evitó la entrada de nuevas compañías extranjeras en los puertos insulares. En 1899 la británica Hull, a través de la sociedad Las Palmas Coaling Co. aparece en el mercado de Las Palmas al adquirir los almacenes de Blandy Barker and Co. y, por medio de Miller, las instalaciones de Swanston en el muelle de la Luz⁷⁷. La presencia de Hull como socio de Miller, se tradujo en nuevos movimientos empresariales. Así, en 1901, mientras Wilson intentó establecerse, sin éxito, en el puerto de Santa Cruz de Tenerife⁷⁸, Cory lo hacía en Las Palmas⁷⁹ (iniciando en 1905 su actividad como consignatario y suministrador), lo que a su vez provocó la comparencias en 1903 de Wilson en Funchal y, poco después, de Hull y Miller en Santa Cruz de Tenerife, aunque la primera de las ci-

⁷⁵ CABRERA ARMAS y DÍAZ DE LA PAZ (2008).

⁷⁶ El consignatario grancanario Miguel Curbelo Espino lo expresó (en 1901) con las siguientes palabras: «[...] 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», cita por QUINTANA NAVARRO (1985), p. 59.

⁷⁷ En 1900 se aprobó el traspaso del depósito de carbones de Swanston a Miller. En 1909, tras crear Hull la filial, Compañía Carbonera de Las Palmas, S.L., Miller procedió al traspaso de la concesión e instalaciones, lo que fue aprobado por el Ministerio español del ramo en 1912.

⁷⁸ Wilson adquiría, por medio de su representante, dos parcelas cercanas al muelle en Santa Cruz de Tenerife y solicitaba una concesión para depósito en Santa Cruz de Tenerife.

⁷⁹ Se trata de la concesión otorgada en 1902 a Juan León y Castillo, en 1905 el Estado aprobó el traspaso a dicha sociedad británica.

tadas, a pesar de construir las instalaciones, no llegó a explotarlas; sin embargo, Miller se mantuvo en el resto de negocios: consignación, comercio, aguada, finanzas⁸⁰.

La acentuación de la competencia y, con ella, la disminución en los márgenes comerciales en los contratos de suministro con las navieras, llevó a un nuevo arreglo empresarial en 1903 conformando el *Atlantic Islands Depot Arrangement* (AIDA), que afectó a todas las empresas con depósitos de carbón en las Islas. En virtud de dicho convenio, similar al que adoptan las navieras en las conferencias marítimas⁸¹, se estableció un precio de referencia para la venta del carbón y un cupo por empresa y puerto, de tal manera que la sociedad que superaba el cupo asignado debía abonar una indemnización que se reparte entre las que no lo alcanzaban. Por otro lado, la asociación no se limitaba al carbón sino que, como en Santa Cruz de Tenerife, se extendía a otros negocios como la aguada, obstaculizando la entrada de compañías rivales⁸², lo que dará lugar a un *trust* regentado por la Grand Canary Coaling Co.⁸³

El acuerdo, si bien afectó a los márgenes de las empresas en el negocio carbonero, fue beneficioso para Canarias y, sobre todo, para Gran Canaria, al operar un mayor número de empresas en la consignación y suministros (tres en San Vicente, cuatro en Funchal y Santa Cruz, y seis en Las Palmas). Ahora bien, esta concertación no logró evitar ni la aparición de nuevos competidores en el mercado isleño ni los intentos de romper el duopolio en Santa Cruz de Tenerife. Tampoco logró frenar la competencia que supuso la apertura de nuevos depósitos en Funchal⁸⁴ o en el más competitivo de Dakar en 1908 y 1909.

⁸⁰ Esta entidad se unió en 1908 a Henry Wolfson, tras romper éste los acuerdos que tenía con Hamilton, constituyendo Miller, Wolson y Co.

⁸¹ MARX (1953), SCOTT MORTON (1977) y VALDALISO GAGO (1997).

⁸² Como señala en 1903 una de las afectadas: «la exagerada competencia que han establecido varias casas inglesas sin otro objeto que el de obstruir el camino emprendido por una sociedad española que tiende a mejorar un servicio de gran utilidad para nuestro puerto», COMPAÑÍA DE SERVICIOS DEL PUERTO, S.A. (1903).

⁸³ QUINTANA NAVARRO (1985), p. 60.

⁸⁴ En 1904 el establecido por la Sociedad Insulana de Transportes Marítimos, Ltd. filial de la Deutsches Kohlen Depot Gesellschaft, CABRERA ARMAS y SUÁREZ BOSA (2011).

Este último experimentó una creciente actividad, en especial cuando compañías italianas dedicadas al tráfico con Sudamérica eligieron este puerto como lugar de avituallamiento en lugar de Canarias o Cabo Verde⁸⁵.

En los puertos canarios los cambios a partir de 1905 estuvieron asociados a la expansión alemana, a la intensificación de la presencia de Hull y, con menor repercusión, a la separación, tras 15 años de asociación, de Hamilton y Cory en Santa Cruz de Tenerife y a las modificaciones en la titularidad de las antiguas empresas⁸⁶. Estas variaciones se inician en 1906 con la concesión otorgada en Las Palmas a la naviera alemana Woermann Linie⁸⁷, a pesar de la fuerte oposición de las empresas que operaban en La Luz, y de las presiones de los gobiernos británico y francés ante el español para evitarla. La entrada de la compañía alemana, muestra el creciente protagonismo económico germano en el comercio y transporte marítimo internacional⁸⁸, así como el mayor atractivo que para las navieras tenía el mercado canario, al aumentar la demanda de productos agrarios en Alemania⁸⁹ y de la oferta de bienes manufacturados alemanes en las Islas; así lo dejaron reseñado los cónsules británicos.

⁸⁵ En Dakar el suministro de carbón estaba controlado fundamentalmente por dos empresas, Compagnie Française des Charbonnages de Dakar (1908) y Compagnie Italienne «Sénégal» (1909), vinculadas, respectivamente, a Wilson y Cory. Véase CABRERA ARMAS y SUÁREZ BOSA (2011).

⁸⁶ Se trata, sin duda, de un aspecto a tener en cuenta. Baste señalar la unión en 1907 de Wilson Sons al grupo Ocean Group of Collieries fundando la Ocean Coal and Wilson's Limited; los efectos de la Consolidation Act de 1908 en la compañías británicas; la muerte en 1909 de Alfred L. Jones y la compra del *holding* por Owen Philipp's y Lord Pirrei; o la que provocó en Hamilton y Co. el fallecimiento de Hugo Hamilton (1908) y Carlos Hamilton (1910).

⁸⁷ En concreto adquieren parte de la concesión que en 1902 se había otorgado a la Compañía de Servicios de Puerto (1901), procediendo a la construcción de almacenes, explanadas y muelle de servicio para el carboneo y la aguada, instalaciones a las que pronto sumó un pequeño varadero.

⁸⁸ En 1909 se inauguró el cable alemán de la compañía Deutsch-Südamerikanische Telegraphy entre Emdem y Tenerife, posteriormente prolongada hasta Monrovia (Liberia) y Brasil, MARTÍN HERNÁNDEZ (2004).

⁸⁹ En 1913 las exportaciones a Alemania de plátanos, tomates y papas suponían, respectivamente, el 22, 14 y 5 por ciento del total exportado.

Como ocurriera con anterioridad con Wilson, ahora la Woermann comenzó ofreciendo una aguda competencia a las firmas británicas allí establecidas, reduciendo los precios del carbón a un nivel deficitario. Finalmente, las empresas, en orden a evitar grandes pérdidas, acordaron ceder a los alemanes un cierto porcentaje del negocio en el citado puerto, disminuyendo el realizado por los británicos⁹⁰. La inclusión de la empresa alemana en el AIDA fue beneficioso para la economía canaria, dado el aumento del número y tonelaje de los buques alemanes y el incremento de los suministros de carbón (cf. gráficos 10 y 11).

Ya en 1909, al tiempo que Miller modernizó las instalaciones con un tren eléctrico aéreo, lo que redujo el coste del carboneo, la empresa Hull creó una sucursal para Canarias, Compañía Carbonera de Las Palmas, S.L., con el objeto de explotar directamente los servicios de suministro en Las Palmas, que hasta entonces tenía en combinación con Miller, a través de Las Palmas Coaling Co. Esto llevaría a la ruptura del acuerdo provocando la salida de Miller del AIDA y, con ella, una «guerra del carbón», situándose de un lado Miller y del otro el resto de empresas. Curiosamente, este enfrentamiento junto a otros factores⁹¹, acentuó el protagonismo de este puerto si apreciamos la evolución del suministro del carbón en los puertos macaronésicos (cf. tablas 1 y 2).

El conflicto que se acentuó en los primeros meses de 1912 cuando el arreglo que mantenían las empresas del AIDA en Las Palmas se rompió⁹², sin que ello afectara al resto de puertos⁹³. En Tenerife la asociación de Hamilton y Cory en el negocio carbonero también se rompió⁹⁴. Esta ruptura, que no afectó

⁹⁰ Entre 1906 y 1914 la Woermann suministró en Las Palmas en torno al 15% del carbón despachado a los buques.

⁹¹ Como señala el cónsul inglés huelga de trabajadores del sector en Tenerife y Cabo Verde, epidemia de cólera en Madeira, MARTÍN HERNÁNDEZ (1988), pp. 205-206 e INFORMES CONSULARES BRITÁNICOS (1992), tomo II, p. 793.

⁹² El acuerdo de precios finalizó en Las Palmas el 31 de diciembre de 1911. INFORMES CONSULARES BRITÁNICOS (1992), tomo II, pp. 821 y 848-849, y SUÁREZ BOSA (2004).

⁹³ CABRERA ARMAS y DÍAZ DE LA PAZ (2008).

⁹⁴ La compañía británica traspasó en 1910 sus negocios en Canarias a su filial, la sociedad regular colectiva Cory Brothers and Company.

a otros negocios como el de aguada o varadero, vino motivada por la pérdida de cuota de mercado de Hamilton, que se tradujo en que ahora la «indemnización», al contrario de lo que ocurría en años anteriores, la tuviera que abonar Cory⁹⁵. Además, esta desavenencia en el negocio carbonero se aceleró por la necesidad de abaratar costes, al igual que en Las Palmas, comenzando Hamilton a importar carbón desde Newcastle, al margen de la empresa galesa⁹⁶. El fin del conflicto a finales de 1912, con la vuelta de Miller al AIDA, restableció la normalidad en los tres archipiélagos⁹⁷, aunque no evitó la entrada en el puerto de Santa Cruz de Tenerife de una nueva empresa alemana: Depósito de Carbones de Tenerife, S.A.⁹⁸, aunque no comenzaría a operar hasta 1913⁹⁹, suministrando hasta 1914 el 15% del carbón en Santa Cruz de Tenerife.

Otro de los aspectos a considerar, en el crecimiento de los servicios portuarios en Canarias frente a Cabo Verde, tuvo que ver con la transformación de parte del espacio agrario insular a partir de los años 80. La nueva oferta agraria de plátanos, tomates y, en menor medida, papas, despertó el interés de consignatarias y navieras por el flete de estos productos. Así, mientras parte del tráfico exterior que arriba a las Islas desde África, América o Oceanía buscaba llenar huecos con el transporte de

⁹⁵ De acuerdo con la contabilidad de Sinclair, Hamilton and Co. entre 1903 y 1908 Hamilton abonó a Cory, como contribución al AIDA, la nada despreciable cantidad de 20.451 libras, CABRERA ARMAS y DÍAZ DE LA PAZ (2008).

⁹⁶ Sobre las importaciones de carbón del norte de Inglaterra véase MARTÍN HERNÁNDEZ (1988), p. 207 e INFORMES CONSULARES BRITÁNICOS (1992), tomo II, p. 821.

⁹⁷ MARTÍN HERNÁNDEZ (2004), p. 62.

⁹⁸ Constituida en Santa Cruz de Tenerife en 1912 era filial de la alemana Deutsche Kohlen Depot, en la que se integraban 24 compañías navieras alemanas, algunas líneas noruegas, suecas y holandesas, y una agrupación de las minas de carbón más importantes el Sindicato de Carbones de Renania-Westfalia. El sindicato poseía la mitad del capital, y las navieras el resto. Dos tercios de los dividendos se distribuían entre los accionistas, mientras que las navieras se repartían el tercio restante en proporción al carbón que adquirieran durante el año en los depósitos de la compañía y subsidiarias. Véase CABRERA ARMAS y SUÁREZ BOSA (2011).

⁹⁹ En 1913 se aprobó la cesión de la concesión marítimo-terrestre otorgada a Ángel Crosa y Costa en 1908.

estos frutos, el incremento de la oferta favoreció el desarrollo de buques especializados en su carga y, como en los casos anteriores, en el transporte de las mercancías europeas que demandaba la economía (abonos, maderas, material de construcción, textiles, etc.). Por otra parte, el crecimiento de los contactos con Europa estaba relacionado con la intensificación del movimiento de pasajeros hacia América y África y, además, por la atracción que ejercían las Islas, por la benignidad de su clima, como lugar de descanso y como estación de aclimatación de viajeros y colonos que se dirigían a África¹⁰⁰.

Por último, no hay que olvidar la temprana inserción de los puertos canarios, en especial el de Las Palmas, en el negocio de los combustibles líquidos (mazut, gasolinas, etc.) tanto para la navegación como para la reexportación al continente africano en un proceso que si bien se consolida tras la I Guerra Mundial, arrancó en esta etapa con la intensificación del tráfico comercial entre Estados Unidos y el África Occidental¹⁰¹. En este sentido, cabe destacar que si el suministro de combustibles así como la reexportación, lo realizan las principales empresas portuarias¹⁰², pronto se emplazarán en el puerto entidades especializadas en el nuevo combustibles como la Vacuum Oil Company¹⁰³, mientras que en San Vicente, a tenor de las fechas de las concesiones, el arranque se sitúa en 1919 cuando inauguran sus instalaciones la ya mencionada Millers & Cory y la filial portuguesa de Shell: The Lisboa Coal & Oil Fuel Company, Limited.

¹⁰⁰ GONZÁLEZ LEMUS y MIRANDA BEJARANO (2003).

¹⁰¹ En 1905 se importaron de EE. UU. unos 370.000 galones, en 1906 la cantidad ascendió a 490.000, de los cuáles cerca de dos tercios se reexportaron a África. Véase *Las Canarias*, 9 de enero de 1910.

¹⁰² Por ejemplo, en 1900 Alfred L. Jones funda la Elder Navigation Collieries Ltd. con el fin de abastecer a los buques de combustible líquido.

¹⁰³ Cuya creciente actividad les llevó en 1916 a constituir una filial isleña: Vacuum Oil Company of Canary Islands, S.A.

5. CONCLUSIONES

El desarrollo de los servicios vinculados al tráfico marítimo contribuyó al crecimiento tanto de la economía canaria como de la caboverdiana. Aunque no disponemos de datos concluyentes de ésta, de las valoraciones de que disponemos se puede afirmar que mientras la última evolucionó favorablemente hasta los años ochenta del siglo XIX, para estancarse a partir de entonces, la canaria incrementó su ritmo en la nueva centuria. En efecto, la formación social canaria consolidó sus características durante el periodo de la crisis finisecular y la expansión imperialista. El producto interior bruto aumentó entre 1860 y 1900 a una tasa media anual acumulada del 2,5 por ciento, superior al promedio del conjunto del nacional español que fue en el mismo periodo del 0,6 por ciento. No obstante, a pesar de seguir la senda del crecimiento, el éxito fue relativo pues las islas permanecen alejadas de la media española, si tomamos como indicador la renta media por habitante, a pesar de lo engañoso que puede ser este tipo de índices. En 1860 la renta media por habitante de los canarios era del 0,53 sobre 1 respecto de la media española (12 puntos menos que en 1802); posteriormente la influencia de los puertos francos mejoraron esta situación pues la proporción ascendió al 0,67 en 1900¹⁰⁴.

En resumen, la hegemonía de los puertos canarios como lugar de escala se confirmó a partir de los años ochenta del siglo XIX y fueron estas islas las que terminaron rentabilizando el proceso. Esta competitividad fue fruto de la franquicia comercial, de la exención de gravámenes fiscales a la importación y reexportación del carbón (lo que permitía ofertar el carbón a un precio competitivo); de la minoración de las trabas administrativas y sanitarias a los buques; y de la mejor y mayor dotación de capital de los puertos canarios, lo que posibilitó una mayor rapidez en los servicios y reducción del tiempo de escala. Por otro lado, no hay que olvidar la atracción que para las navieras tenía el encontrar fletes, en especial en el viaje de retorno a

¹⁰⁴ ZAPATA BLANCO (2001).

Europa, a medida que aumentaba la exportación de productos hortofrutícolas extratempranos y tempranos. Y, finalmente, los menores costes de transacción (agencia, seguros y correduría), favorecidos por la competitividad de las empresas que operaban en las Islas ya fueran locales o sucursales de empresas internacionales.

TABLA 1

Evolución del tráfico marítimo en San Vicente y Canarias

	Mindelo		Santa Cruz de Tenerife		Las Palmas de Gran Canaria		Canarias	
	Buques travesía	Total Toneladas (Miles)	Total Toneladas (Miles)	Vapores	Total Buques	Total Toneladas (Miles)	Total Vapores	Total Toneladas (Miles)
1874	654		200	1.013	159			359
1875	492		227	1.061	119			346
1876	552		212	925	122			334
1877	735		220	1.026	130			350
1878	876	1.399	421	991	149	2.390	2.811	411
1879	946	1.467	443		171			461
1880	907	1.366	417	1.741		3.107	3.524	
1881	1.158	1.415	418	1.113	450	2.528	2.946	
1882	1.356	1.489	628	1.220	508	2.709	3.337	627
1883	1.408	1.484	638	1.119	513	2.603	3.241	684
1884	1.446	1.426	500	1.103	491	2.529	3.029	668
1885	1.337	1.459	558	1.279	336	2.738	3.296	800
1886	1.249	1.563	677	1.385	788	2.948	3.625	1.075
1887	1.425	1.502	851	1.607	1.400	3.109	3.960	1.280
1888	1.711	1.647	1.009	1.884	1.929	3.531	4.540	1.717
1889	1.205	1.605	1.199	2.055	2.458	3.660	4.859	2.092
1890	1.593	1.828	1.253	2.308	3.064	4.136	5.389	2.402
1891	1.038	1.891	1.255	2.345	3.223	4.236	5.491	2.520
1892	994	1.893	1.278	2.407	3.190	4.300	5.578	2.526
1893	942	1.726	1.280	2.591	3.637	4.317	5.597	2.705
1894	1.131	1.803	1.242	2.689	3.923	4.492	5.734	2.796
1895	1.248	1.974	1.522	2.757	4.000	4.731	6.253	2.941
1896	1.579	2.214	1.799	2.870	4.423	5.084	6.883	3.356

TABLA 1 (Continuación)
Evolución del tráfico marítimo en San Vicente y Canarias

	Mindelo		Santa Cruz de Tenerife		Las Palmas de Gran Canaria		Canarias	
	Buques travesía	Total Toneladas (Miles)	Total Vapores	Total Buques	Total Toneladas (Miles)	Total Vapores	Total Toneladas (Miles)	Total Vapores
1897	1.273	2.308	1.375	2.906	4.718	2.036	5.214	7.210
1898	1.444	2.160	1.257	2.919	4.605	1.902	5.079	6.787
1899	1.499	2.706	1.685	3.274	5.288	2.282	5.980	8.391
1900	1.879	2.933	1.812	3.162	5.107	2.258	6.095	8.973
1901	1.592	2.919	1.789	3.434	4.935	2.202	6.353	9.269
1902	1.096	2.841	1.720	3.621	5.278	2.351	6.462	9.356
1903	1.214	2.968	1.875	3.848	4.086	2.340	6.816	9.888
1904	1.394	3.199	2.063	4.103	4.675	2.569	7.302	10.845
1905	1.268	3.568	2.322	4.922	5.201	2.767	8.490	12.365
1906	1.630	3.700	2.427	4.929	5.241	2.772	8.629	12.685
1907	1.719	3.547	2.494	5.139	5.931	3.020	8.686	12.932
1908	1.543	3.651	2.594	4.568	5.461	2.841	8.219	12.235
1909	1.391	3.612	2.599	4.523	5.665	2.891	8.135	12.098
1910	1.593	3.727	2.660	6.140	9.231	4.393	9.867	13.591
1911	1.296	3.791	2.865	6.465	10.602	4.751	10.256	14.384
1912	1.707	4.754	3.934	6.548	10.379	4.888	11.302	17.813
1913	1.466	4.248	3.564	6.715	10.735	4.974	10.963	16.944
1914	1.112	3.819	3.155	5.451	7.422	3.617	9.270	13.897

FUENTE: ALMEIDA (1938), CABRERA ARMAS y DÍAZ DE LA PAZ (2008).

TABLA 2
Evolución de los suministros de carbón en San Vicente y Caanarias.
Miles de toneladas

<i>Años</i>	<i>Mindelo San Vicente</i>	<i>Santa Cruz de Tenerife</i>	<i>Las Palmas de Gran Canaria</i>	<i>Canarias</i>
1874	84			3
1875	32			2
1876	43			5
1877	75			3
1878	89			6
1879	116	9	2	11
1880	122	10	4	14
1881	134	10	5	15
1882	186	19	8	27
1883	179	35	10	45
1884	182	29	4	33
1885	154	34	27	61
1886	135	38	40	78
1887	178	53	72	125
1888	225	77	126	203
1889	389	101	154	255
1890	304	108	202	310
1891	140	106	205	311
1892	171	100	206	306
1893	139	104	211	315
1894	149	77	230	307
1895	207	114	147	261
1896	322	147	242	389
1897	264	161	328	489
1898	295	133	255	388
1899	323	207	329	536
1900	523	279	412	691
1901	339	233	305	538
1902	217	230	244	474
1903	237	209	274	483
1904	269	233	298	531
1905	215	215	211	426
1906	331	251	342	593
1907	390	306	345	651
1908	255	176	377	553
1909	258	140	438	578
1910	306	298	767	1.065
1911	224	248	761	1.009
1912	282	519	734	1.253
1913	350	349	786	1.135
1914	180	228	476	704

FUENTE: ALMEIDA (1938), CABRERA ARMAS y DÍAZ DE LA PAZ (2008).

TABLA 3
Precios medios del carbón en Canarias y Cabo Verde
(peniques por tm)

Años	Canarias		Precio c.i.f. Canarias	Precio Venta Tenerife	Africa Occ. Port.
	Precio f.o.b. Gran Bretaña	Flete Medio			Precio f.o.b. Gran Bretaña
	1880	109			141
1881	127	130	258		125
1882	124	120	244		130
1883	136	111	247		133
1884	138	103	241	382	137
1885	126	99	225	352	131
1886	114	98	212	324	115
1887	106	94	199	286	107
1888	112	104	215	279	113
1889	152	109	261	317	152
1890	174	97	271	266	173
1891	174	92	266	317	
1892	149	86	234	275	
1893	129	75	204	257	
1894	145	66	211	260	
1895	127	69	196	252	
1896	123	76	199	227	123
1897	121	75	195	226	122
1898	123	86	209	250	142
1899	144	89	233	257	155
1900	221	103	324	318	236
1901	214	70	284	366	
1902	181	60	241	308	
1903	172	63	235	297	
1904	170	60	230	309	
1905	162	65	228	291	
1906	163	70	234	284	
1907	194	77	271	304	
1908	203	69	271	343	
1909	169	68	236	283	
1910	182	69	251	267	
1911	170	89	259	310	184
1912	168	121	289	300	193
1913	179	99	278	343	199
1914	184	91	275	377	195

FUENTE: NADAL FARRERAS (1978); CABRERA ARMAS y DÍAZ DE LA PAZ (2008). Elaboración propia.

BIBLIOGRAFÍA

- ALMEIDA, J. (1938). *O Porto Grande de São Vicente de Cabo Verde*. Lisboa: Ed. Imperio.
- BENTLEY DUNCAN (1972). *Atlantic Islands; Madeira: The Azores, and the Cape Verdes in seventeenth-century commerce and navigation*. Chicago: University of Chicago Press.
- BLANDY (1961). *The Blandy family of companies. Our first 150 years, 1811-1961*. Madeira.
- BONAPARTE FIGUEIRA, M. (1968). *Subsídios para o Estudo evolutivo da Cidade do Mindelo*. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa.
- BOURGON TINAO, L. P. (1982). *Los Puertos Francos y el Régimen Especial de Canarias*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
- BURRIEL DE ORUETA, E. L. (1974). *El puerto de la Luz en Las Palmas de Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria.
- BRAUDEL, F. (1994). *La dinámica del capitalismo*. Santiago de Chile: Fondo de Cultura Económica.
- CABRERA ARMAS, L. G. (1997). «La Reforma de Villaverde y el Régimen de Puertos Francos de Canarias», en *Situación. Serie de estudios regionales. Canarias*. Madrid, pp. 17-28.
- CABRERA ARMAS, L. G. (2007). «El impacto del desarrollo portuario en el mundo urbano: Canarias, 1870-1914», en *XXVI Meeting of the Portuguese Economic and Social History Association*. Punta Delgada (Azores).
- CABRERA ARMAS, L. G. (2010). «El papel de las Islas Canarias en los intercambios entre Europa y América, 1845-1880», en *Segundo Congreso Latinoamericano de Historia Económica*. Ciudad de México.
- CABRERA ARMAS, L. G. y DÍAZ DE LA PAZ, A. (2008). «El tráfico marítimo en la era del Imperio: cartel, monopolio y oligopolio: el caso de Santa Cruz de Tenerife, c. 1870-1914», en *IX Congreso de la Asociación Española de Historia Económica (AEHE)*, Murcia-Cartagena.
- CABRERA ARMAS, L. G. y SUÁREZ BOSA, M. (2011). *These Canary ports: scale of the Atlantic traffic in the «First Globalization*, en prensa.
- CARNERO LORENZO, F. y NUEZ YÁNEZ, J. S. (2010). «La empresa Blandy Brothers. De Madeira a Canarias, 1885-1936», en *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 56. Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo de Gran Canaria, pp. 311-334.
- CARNERO LORENZO, F.; NUEZ YÁNEZ, J. S., y PÉREZ HERNÁNDEZ, C. M. (2005). «Las redes empresariales extranjeras en España. El caso de la multinacional británica Elder, Dempster y Cía», en *Actas de X Simposio de Historia Económica. Análisis de redes en la Historia Económica*. Barcelona.
- CARNERO LORENZO, F. y PÉREZ HERNÁNDEZ, C. M. (2007). «La economía de servicios: el enclave portuario isleño en el escenario atlántico, c. 1852-1960», en *Economía e insularidad*, tomo I, La Laguna, pp. 179-200.

- CARREIRA, A. (1982). *Estudos de Economia Caboverdiana*. Lisboa.
- CARREIRA, A. (1985). *Demografia Caboverdiana: Subsídios para o seu estudo 1807/1983*. Praia, Cabo Verde: Instituto Caverdeano do Livro.
- CASSON, M. (2006). «Networks: A New Paradigm in International Business History?», ponencia presentada en el *XIV Congreso Internacional de Historia Económica*, Helsinki, septiembre. Formato CD-Rom.
- COMPAÑÍA DE SERVICIOS DEL PUERTO, S.A. (1903). *Memoria*. Las Palmas de Gran Canaria.
- CORREIA, C. (1996). «A cidade do Mindelo nos séculos XIX-XX», en *Africana*, número especial, 4 de septiembre.
- CORREIA E SILVA, A. L. (1998). *Nos Tempos do Porto Grande do Mindelo*. Praia-Mindelo: Centro Cultural Português.
- CORREIA E SILVA, A. L. (2004). *Combates pe la história*. Praia: Spleen Edições.
- DAVIES, P. N. (1973). *The Trade Makers. Elder Dempster in West Africa. 1852-1972*. Londres: Georges Allen & Unwin.
- DAVIES, P. N. (1978). *Sir Alfred Lewis Jones. Shipping Entrepreneur Par Excellence*. Londres: Europa Publications.
- DAVIES, P. N. (1984). «The British contribution to the economic development of the Canary Islands with special reference to the nineteenth century», en *V CHCA*, tomo III, pp. 353-380.
- DURANTON, G. y PUGA, D. (2003). «Micro-foundations of urban agglomeration economies», en HENDERSON, J. V. y THISSE, J. F. (eds.). *Handbook of Regional and Urban Economics*, vol. 4, pp. 2063-2117.
- DYOS, H. J. y ALCROFT, D. H. (1969). *British transport: an economic survey from the seventeenth century to the twentieth*. Leicester: Leicester University Press.
- FUNDO DE DESENVOLVIMENTO NACIONAL (1984). *Linhas gerais da história de desenvolvimento urbano da cidade do Mindelo*. Praia: Ministério da Habitação e Obras Públicas.
- GONZÁLEZ LEMUS, N. y MIRANDA BEJARANO, P. G. (2003). *El turismo en la historia de Canarias: viajeros y turistas desde la antigüedad hasta nuestros días*. La Laguna: Nivaria.
- GONZÁLEZ VIÉTEZ, A. y BERGASA PERDOMO, Ó. (1995). *Desarrollo y subdesarrollo de la economía de Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria.
- GUIMERÁ RAVINA, A. (1989). *La Casa Hamilton. Una empresa británica en Canarias (1837-1987)*. Santa Cruz de Tenerife.
- GUIMERÁ RAVINA, A. (1990). «La burguesía canaria ante la abolición: la consulta de 1842», en SOLANO, F. y GUIMERÁ, A. (eds.). *Esclavitud y Derechos Humanos. La lucha por la libertad del negro en el siglo XIX*. Madrid: C.S.I.C., pp. 99-123.
- HARLEY, C. K. (1971). «The shift from sailing ships to steamships, 1850-1890: study in technological change and its diffusion», en McCLOSKEY, D. N. (ed.). *Essays of a mature economy: Britain after 1840*. Londres: Methuen, pp. 215-237.
- INFORMES CONSULARES BRITÁNICOS (1992). Edición y Coordinación a cargo de Francisco Quintana Navarro. Caja Insular de Ahorros de Canarias, Las Palmas.

- KIRKALDY, A. W. (1914). *British Shipping. Its History, Organisation and Importance*, capítulo X, «Coaling stations», pp. 454-468.
- LOPES DE FIGUEIREDO, A. (1913). *O carvão na economia de Cabo Verde*. Lisboa: Tip. Industrial Portuguesa.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M. (2001). «Canarias, 1290-1930: una historia marítima», en *La storiografia maritima in Italia e in Spagna in età moderna e contemporanea. Tendenze, orientamenti, linee evolutive*. Bari (Italia): Caccuci, pp. 386-416.
- MARTÍN HERNÁNDEZ, U. (1988). *Tenerife y el expansionismo ultramarino europeo*. Santa Cruz de Tenerife: Aula de Cultura, Cabildo Insular de Tenerife.
- MARTÍN HERNÁNDEZ, U. (2004). *Puertos Canarios y Navegación Internacional*. Santa Cruz de Tenerife: Idea.
- MARX, D. (1953). *International Shipping Cartels: A study of industrial Self-regulation by Shipping Conferences*. Princeton: Princeton University Press.
- NADAL FARRERAS, J. (1978). *Comercio exterior con Gran Bretaña (1777-1914)*. Madrid.
- OJEDA CÁRDENAS, J. N. (2006). Cuatro puertos de México, en un mundo globalizado: entre la exclusión y el crecimiento (1982-2004). Tesis Doctoral, Universidad Autónoma Metropolitana.
- PATERSSON, K. D. (1988). «Epidemics, famines, and population in the Cape Verde islands, 1580-1900», en *The International Journal of African Historical Studies*, vol. 21, núm. 2, pp. 291-313.
- PUIG RAPOSO (2004). «Redes empresariales de oportunidad en la España del siglo XX: el caso de la industria químico-farmacéutica», en *Información Comercial Española. Monográfico sobre Historia Empresarial*, 812, pp. 178-187.
- QUINTANA NAVARRO, F. (1985). *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de la Luz, 1883-1913*. Las Palmas de Gran Canaria: Centro de Investigación Económica y Social de la Caja Insular de Ahorros de Canarias.
- RODRÍGUEZ MARTÍN, J. A. (2007). «Cambio estructural y modelo económico canario», en *Economía e insularidad*, tomo I, La Laguna, pp. 87-112.
- ROSENTHAL, S. y STRANGE, W. (2003). «Evidence on the nature and sources of agglomeration economies», en HENDERSON, J. V. y THISSE, J. F. (eds.). *Handbook of Regional and Urban Economics*, vol. 4, pp. 2.119-2.171.
- SCOTT MORTON, F. (1977). «Entry and Predation: British Shipping Cartels, 1879-1929», en *Journal of Economics & Management Strategy*, vol. 6, núm. 4, pp. 679-724.
- SENA BARCELOS, C. de (1908). «O Arquipélago de Cabo Verde», en *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, núm. 3, Lisboa.
- SOUSA MACHADO, J. de (1891). *Estudo sobre o Commercio do Carvão no Porto Grande da Ilha de S. Vicente (Archipelago de Cabo Verde) e no Porto da Luz em Gran Canaria (Archipelago das Canarias)*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- SUÁREZ BOSA, M. (2004). «The role of the Canary Islands in the Atlantic Coal Route from the End of the Nineteenth Century to the Beginning of the Twentieth Century: Corporate Strategies», en *International Journal of Maritime History*, vol. XVI, núm. 1, pp. 95-124.

- VALDALISO GAGO, J. M. (1997). *La navegación regular de cabotaje en España en los siglos XIX y XX. Guerra de fletes, conferencias y consorcios navieros*. Bilbao: Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.
- VIERA BOTELHO DA COSTA, J. (1882). «A Ilha de São Vicente de Cabo Verde», en *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, núms. 2 y 3, Lisboa.
- WALLERSTEIN, I. (2006). *Análisis de sistemas-mundo. Una introducción*. Madrid: Siglo XXI Editores.
- ZAPATA BLANCO, S. (2001). «Apéndice estadístico», en GERMÁN, L. y otros (eds.). *Historia económica regional de España, siglos XIX y XX*. Barcelona, pp. 561-596.
- ZIMMERMANN, E. W. (1921). *Zimmermann on Ocean Shipping*. Nueva York: Sir Isaac Pitman & Sons, 1921, pp. 14-18.