

Sobre el papel de las compañías imperialistas en Gran Canaria

CANARY ISLANDS: UNION, COPPA, CITY, SELP, CICER, UNELCO Y TRANVIAS

1

INTRODUCCION

La gran expansión colonial de los años 1880 en el espacio africano y el proceso que conduciría al imperialismo como última fase del sistema capitalista, iban a repercutir grandemente sobre el Archipiélago canario. La penetración del capital europeo a través de sus establecimientos en la costa, requirió un conjunto de bases y puertos carboníferos para el aprovisionamiento de vapores, escalas en el tráfico entre Europa y las colonias. Las islas, tradicionalmente ligadas a los mercados europeos, iban a conocer una masiva presencia de compañías británicas, alemanas, belgas, yanquis, etc., por la vía de sus puertos, convertidos en emporios marítimos internacionales. Su estratégica situación generaría luego la entrada en la óptica bélica de las dos guerras imperialistas —y sería conveniente recoger y sistematizar más de una vivencia interior al respecto—, pero los condicionantes que determinaron esos fenómenos se habían producido en la esfera económica años atrás. El capital extranjero no sólo controlaba el aparato portuario, la comercialización y buena parte de la producción agraria para el mercado exterior, sino que actuaba igualmente en otros sectores. Una última etapa en la historia de las islas queda enmarcada entre la superación de la crisis de la cochinilla y la actualidad: la etapa imperialista, con dos períodos en ella que tendrían su divisoria en 1936.

Poco se ha dicho sobre la actuación de las instancias imperialistas en el Archipiélago. Víctor Morales Lezcano planteó, en una monografía

lamentablemente inédita, el análisis de las rivalidades anglo-germánicas hace años, pero hemos sido incapaces de ahondar en las líneas maestras que trazara o de ampliar la perspectiva de su enfoque. Un estudio específico sobre las compañías extranjeras está aún por hacerse, aunque todos los que tratamos esa etapa —Oswaldo Brito, Teresa Noreña, yo mismo— hemos intentado hacer rápidas consideraciones sobre una cuestión que, si no atañía directamente al núcleo central de nuestros estudios, sí resultaba imprescindible referirse a ella por lo que representa para nuestra base económica.

La idea que motivó esta serie se limitaba, en sus inicios, al tratamiento de las inversiones extranjeras en los servicios públicos de Las Palmas, teniendo como punto de atención primordial los pleitos que con el Ayuntamiento sostendrían las empresas concesionarias en cuestión. El marco insular propuesto no es óbice para que entendamos como general, referida a las dos islas centrales primordialmente, la situación que describimos, pese a particularidades de diverso orden. La misma compañía belga que dominó el servicio eléctrico en la capital grancanaria estaría presente en Santa Cruz. En idéntico renglón, la empresa yanqui *Unión Eléctrica de Canarias S.A.* tendrá sus primeras bases en Tenerife, en donde en 1907 va a adquirir la *Fábrica de Gas* a la *Compañía Glarus*, última de las sociedades suizas que la tuvo, importando sus materias primas de la cuenca del Rhur y con 19.000 abonados.

En ambas islas, también actuará la *Sociedad Metropolitana de Construcciones S. A.* con mayoría de capital alemán, en las obras de ampliación de los puertos. *Fyffes*, filial de la *United Fruits Corporation*, se asoció con *Elder Dempster* para la exporta-

ción de plátano al Reino Unido constituyendo la firma *Elder and Fyffes*, hegemónica en cuanto a nuestras exportaciones fruteras. Fusionadas se extenderán a todo el Archipiélago, aunque el asiento primordial de la primera siguiese en Tenerife, y sus maniobras tienen mucho que ver con las crisis plataneras en los mercados, con los bajísimos precios del producto, con arrendamientos y créditos a cosecheros autóctonos; manipulaciones, en definitiva, que serán aireadas por la prensa en infinidad de ocasiones provocando no pocos conflictos.

La *Shell* tuvo en la práctica el monopolio del abastecimiento petrolero en el Puerto de La Luz hasta el decreto de 19 de abril de 1934 y la CEPSA estableció en 1930 su refinería en Santa Cruz de Tenerife —la más antigua de las que poseería en el Estado—, construcción realizada por la *Bethlehem Steel Co.* con especialistas yanquis y puesta en funcionamiento por Mr. Wyam. Como ha señalado Oswaldo Brito, este importante centro industrial, de 100.000 m² de extensión a dos Km. del entonces núcleo capitalino, importaba sus crudos generalmente de Venezuela —mediante un censo de la compañía sobre las explotaciones de la *Falcon Oil Co.* en el lago Maracaibo—, y en menor medida de Port-Arthur y Port-Atreco, en E.E.U.U., estimándole unos beneficios netos que ascendían a 17 millones de ptas. en 1931. El decreto-ley de 28 de junio de 1927 que cedía el monopolio de petróleo a la CAMPSA no incluyó estas islas, aunque en él se expresaba que el gobierno podría extenderlo a ellas cuando lo estimase oportuno. Amparándose en los preceptos de la Ley de Villaverde, la oligarquía consiguió que se difuminase esa posibilidad al obtener la R. O. de 10 de marzo de 1928, vulnerada luego durante la República por el decreto

Sobre el papel de las compañías imperialistas en Gran Canaria

de 1 de diciembre de 1932.

Está de más decir que esta presencia imperialista originaría luchas obreras paralelas en Tenerife y en Gran Canaria. Los ritmos de las huelgas en los dos principales puertos son bastante similares.

Las inversiones extranjeras en el Estado español —ferrocarriles, minas, etc.—, han sido estudiadas por Tortella, Nicolás Sánchez—Albornoz, Campillo, Anés, Alvarez y otros. Desde 1881, y fracasado el negocio ferroviario, se concentran mayoritariamente en los servicios públicos —agua, gas, electricidad, tranvías, etc.— o bien en banca y en compañías de seguros. En Madrid, la instalación del alumbrado público con electricidad se inició en 1890 por la *Compañía General Madrileña de Electricidad*, en colaboración con la empresa alemana A.E.G. En las principales capitales, se otorgaron concesiones a los empresarios extranjeros: en Sevilla, a las *Water Worles* en 1883; en Valencia, a la *C^ade Tramways et Chemins de Fer*; en Bilbao, a la *Compañía de Tranvías y Electricidad*; en Barcelona, a la *Lebon et Cie., Aguas de Barcelona, Energía Eléctrica de Cataluña* —constituida simultáneamente con capital francés— y *Barcelona Traction Light and Power*, luego FECSA. Esta última, fundada en 1911 en Toronto por el financiero F.S. Pearson y llamada por ello La Canadiense, dominó la energía eléctrica en Cataluña, la zona más industrial del Estado, y obtuvo 30 millones de ptas. de beneficio en 1923 y 70 millones en 1930.

En 1942 se efectúa la concesión del servicio de teléfonos a la empresa yanqui *Internacional Telephon and Telegraph Corporation*, del grupo Morgan. Con la creación de la *Compañía Telefonica Nacional de España* —C. T. N. E.—, la I. T. T. pasa a controlarla en gran parte. Todo su material se encargaba a la *Standard Electric*, filial del mismo trust norteamericano e instalada en España en 1926. Su delegado, Lewis J. Proctor, y Estanislao de Urquijo encabezaban los consejos de administración de la C.T.N.E. y de la *Standard*.

A riesgo de realizar un análisis peligrosamente reductor, no creemos que pueda acometer el estudio de las inversiones extranjeras en Canarias, de concesiones y monopolios prescindiendo de la perspectiva de Estado. Las propias empresas imperialistas actuaban con esa dimensión. Mano de obra barata, autoridad fuerte, administración corrupta, escaso dinero y falta de grandes iniciativas financieras

constituían rasgos más que generales. El poder, expresión del pacto entre los terratenientes y la alta burguesía industrial y comercial periférica, coadyuvaba a la entronización del capital foráneo. El ejemplo del servicio telefónico es bien elocuente: en Cataluña y en Vascongadas estuvo primero en poder de compañías particulares; en Canarias lo estableció Tomás Miller en 1891, administrado por Tomás de Urquía a principios de siglo. A raíz de 1924, en el territorio peninsular y en los archipiélagos es la C. T. N. E., el capital yanqui en suma, quien controla su explotación.

Sabemos aún muy poco de las compañías en nuestro Archipiélago como para precisar sus vinculaciones estatales e internacionales. En especial de cara a las concesionarias de los servicios públicos la investigación va a resultar sumamente difícil, pues se han perdido montañas de papeles. Los archivos de algunas de las empresas extranjeras en el Puerto de La Luz pueden consultarse hoy en sus oficinas, pero sería extraño que se conservase la documentación que nos interesa. A lo largo de esta serie de artículos intentamos aproximarnos a un tema que va a exigir más de una investigación monográfica. Nos centraremos primero, brevemente, en la cuestión de las casas carboneras y consignatarias anglosajonas y de la COPPA en el puerto al inicio de los treinta, planteando su política ante la crisis económica y sus conflictos con el movimiento obrero; veremos luego con mayor extensión la problemática que suscitan las compañías concesionarias de los servicios públicos: City —agua—, SELP —electricidad, gas y, posteriormente, tranvías— y CICER, fusionadas después en la UNELCO. Hemos descrito, tal vez con un exceso de minuciosidad, algunos de los avatares de los contenciosos Ayuntamiento/compañías en los primeros años de la Segunda República. Pretendemos con ello esbozar alguna de las manifestaciones inherentes a los negocios extranjeros en Gran Canaria. También ha sido objeto de nuestra preocupación ligar estos pleitos con la postura de las organizaciones obreras. La coetaneidad de semejantes fenómenos no se nos escapa. El primer trienio de la República en las islas estará marcado fuertemente por estas tensiones, es decir, por la lucha antiimperialista.

Nos hemos servido para este trabajo de una abundante documentación hemerográfica, de algunos expedientes que se conservan en el Archivo Histórico Provincial y de los Libros de Actas del Ayuntamiento. También nos han sido sumamente útiles las consultas que hicimos con testigos de la época —don Pedro Cullen, don Bernardino Correa, don Pedro Santana Brito— a quienes expresamos nuestro más vivo reconocimiento. Con todo, la

amplia temática que abarca este modesto estudio está sólo trazada mínimamente, llena de lagunas e hipótesis que habrán de ser cubiertas y verificadas en lo sucesivo. A ello nos comprometemos.

SOBRE LAS COMPAÑÍAS EN EL PUERTO

En el verano de 1931, seis casas inglesas establecidas en el Puerto de La Luz crean una sociedad de resistencia, entre cuyas acciones inmediatas figuró el despido de personal y el cierre de varios almacenes en donde estaban colocados buen número de obreros isleños, muchos de los cuales sólo podrían trabajar un día a la semana. El marco general y particular en que esta reacción se inserta, es bien conocido. La revista *El Comercio Hispano-Británico*, gaceta de la exportación española que publicaba la Cámara de Comercio de España en Londres, ofrece para 1930 datos de sumo interés que sitúan, en su génesis, algunas de las repercusiones del crack de 1929 en las islas, ligadas a las transformaciones que afectan a los sistemas de navegación imperantes hasta el momento. Si en ese último año la exportación de carbón británico a Canarias ascendió a 91,911 toneladas, en aquél apenas alcanzó las 354.499. Semejante reducción, motivada en parte por el incremento del empleo de aceite pesado como combustible de los vapores, habría de tener dos consecuencias entrelazadas para nuestros puertos: la disminución del movimiento marítimo, al poseer los buques mayor radio de acción y suprimirse algunas de las escalas tradicionales en las rutas entre Europa, Africa y América, y el paro que afectó cada vez más aceleradamente a las faenas de carga y descarga y estriba en almacenes y naves.

Más la crisis general del capitalismo en esa coyuntura, no explica por sí sola la agrupación de las casas consignatarias y carboneras inglesas en este enclave geopolítico. Habría que considerar, además, la especial incidencia del relanzamiento de las organizaciones obreras portuarias desde los meses anteriores a abril de 1931, y particularmente la perspectiva que se abre con la proclamación de la Segunda República. En efecto, aunque la pugna de las entidades inglesas con las sociedades portuarias está en la base misma de la historia del movimiento obrero insular, remitiéndonos a los estallidos huelguísticos de 1909—1912, las secuencia de los conflictos y la propia política de los representantes imperialistas, tendentes en toda circunstancia a acabar con la resistencia organizada de los trabajadores canarios, alcanzan nuevas cotas en la situación política tras el advenimiento del nuevo régimen. La fusión de las casas inglesas, en

este caso, respondía a una táctica concreta que propiciara, tanto la reducción del personal, como el freno común de las reivindicaciones que invariablemente se presentarían, por muy reformista que fuese en sus inicios la praxis sindical de la Federación Obrera de Las Palmas, en nuestro caso.

Entre finales de 1932 y los primeros meses de 1933, la existencia misma de *La Unión* o trust de casas inglesas determinaría los más importantes conflictos; pues para entonces se mantenían en inactividad muchos de sus grandes establecimientos, reproduciéndose las reducciones que afectaban sólo a los canarios, mientras los empleados extranjeros seguían disfrutando de sus sueldos sin experimentar variación alguna en su categoría. El movimiento huelguístico del puerto se suma al boicot decretado el 5 de febrero por la Federación Obrera a todos los productos de importación y exportación del trust, a raíz del mitin convocado en el Campo de España y la manifestación hacia el Gobierno Civil con que termina. La solidaridad entre los trabajadores del Carbón y los de Carga Blanca, así como el apoyo de las secciones federadas del organismo sindical unitario de la isla, obligaron al gerente de *La Unión* a abandonar su intransigencia y a entablar negociaciones, no habiéndose unido a ella ni la *Elder* ni la *Woermann*, como casas independientes, y teniendo en su contra algunos sectores de la Federación Patronal. ¿Se produjo en esta circunstancia la amenaza de intervención de la flota de S. M. Británica contra nuestro puerto, según testimonio que recogemos de don Bernardino Correa, formulada por la delegación inglesa ante la hilaridad de los representantes obreros gran-canarios?

Sea como fuese, es importante destacar que esta lucha fue precedida por la que desató el *lockout* de la COPPA, *Sociedad Metropolitana de Construcción, S.A.*, empresa alemana dirigida entonces en Las Palmas por el gerente Hans Speth, que, desde Barcelona, subastó y llevaba adelante la construcción del nuevo dique; prosiguiendo una línea que inaugurara la casa londinense *Swanston y Cía.* en 1885, cuando por cuenta del Estado realizó las iniciales obras del puerto. Un primer enfrentamiento entre los trabajadores y la empresa surge en mayo de 1932, fallando a favor de los primeros el Jurado Mixto de Industrias de la Construcción, en su dictamen del 2 de junio. En el mes de agosto, 23 obreros eventuales de la concesión *Cory Hnos.* son despedidos, sin que el Sindicato pudiera emprender ninguna acción frente a semejante medida. Más a mediados de enero del siguiente año, al intentar hacer lo mismo con otros 22 trabajadores de la citada casa, la reacción fue unánime,



cerrando la compañía como representaría sus dependencias a los obreros del turno de noche. En un manifiesto, el Sindicato de Obreros y Empleados de la COPPA denunciaría el desinterés alemán por la continuación de las obras en marcha, en donde el gobierno español había invertido ya cerca de 39 millones de pesetas, tratando primero de rescindir el contrato —primer conflicto—, disminuyendo luego la extensión del dique—segunda reducción que sufriría el proyecto primitivo— y acabando por recabar la paralización de sus talleres por seis meses o un año, con lo que ello suponía para los casi 600 empleados que trabajaban para ella.

La simultaneidad de las luchas que originaron *La Unión* y la COPPA crearía uno de los momentos de mayor combatividad obrera del período republicano. Incluso el Ayuntamiento de Las Palmas, merced a la postura adoptada por la Agrupación Socialista de Las Palmas, tomaría cartas en el asunto al lado de los trabajadores hasta conseguir la satisfacción de algunas de sus principales exigencias. Aunque el régimen republicano en nada contribuyó a alterar la situación precedente, como ya indicamos sí creó unos condicionamientos más favorables para la articulación del movimiento obrero y popular, para la ofensiva contra el capital imperialista.

En un puerto en donde no existía ni una sola casa peninsular, *La Unión*, anulando la libre competencia y creando un monopolio absolutamente ilegal —las concesiones para la explotación de los servicios habían sido individuales, no colectivas—, golpeaba también al comercio gran-canario, provocando las protestas de la Asociación Patronal de Comerciantes y de la Cámara de

Comercio. Una de sus muestras estaría en el pretendido incremento del 40 por 100 como recargo en las faenas de descarga y entrega de mercancías que los consignatarios plantean a mediados de febrero de 1932, amparándose en un pequeño aumento concedido a los obreros de la carga blanca. El día 29, en una nota de la Junta directiva de su sociedad, aquéllos denuncian la maniobra y acusan a las casas locales y extranjeras del encarecimiento de la vida en la isla.

La toma de conciencia respecto a lo que *La Unión* significaba y al papel jugado históricamente por las casas inglesas, no sólo está presente en el Sindicato de Industrias Marítimas, en el conjunto de la Federación Obrera y entre los partidos socialista y comunista. La serie de ocho artículos que vieron la luz en el semanario *El Federal*, portavoz de las juventudes del partido que fundara Franchy y Roca, desde el 22 de agosto de 1931 al 9 de abril de 1932, son un claro exponente de la visión de la problemática por parte de los sectores más radicalizados de la pequeña y media burguesía. En uno de ellos, tras plantear la génesis del arribo británico a las islas y su control de la exportación frutera, se dice :

“... llegaron a tomarnos como una colonia inglesa y sufrimos la vergüenza de soportar durante muchos años que en nuestras montañas de la Isleta campeara el membrete de “Canary Islands”. Eramos de hecho súbditos de S.M. Británica”.

La reacción contra el extranjerismo, y en especial la anglofobia que había surgido ya a lo largo de la crisis de 1898, prende ahora más fuertemente entre un conjunto de capas sociales, uniéndose por lo que a la bur-

Sobre el papel de las compañías imperialistas en Gran Canaria

guesía radicalizada respecta la denuncia de los monopolios foráneos con la vieja lamentación del abandonismo gubernamental, en espera de que la República significase la desaparición de esa estado de cosas.

Los gobiernos de la monarquía habían sido proclives a otorgar las concesiones de embarcaderos, ocupación de muelles, depósitos de carbones, etc., que las compañías anglosajonas y de otras potencias fueron solicitando de modo individual a medida que su interés por Canarias se acrecentaba. Incluso al ocupar Leopoldo Matos el cargo de ministro, había autorizado la creación de un servicio de policía montando por los ingleses, orientado hacia la custodia de almacenes y otras dependencias, pero que de hecho extendía su radio de acción a la carretera del Estado, cuya vigilancia correspondía en propiedad a las autoridades españolas.

En este mismo renglón, que traza los lineamientos generales del dominio británico sobre nuestro Archipiélago, tienen suma relevancia algunos pocos datos, todavía demasiado borrosos, que nos darían la imagen global de unos mecanismos de control político hasta hoy no considerados. Múltiples son los testimonios que poseemos de la prensa de izquierdas — particularmente, claro, de "El Tribuno", decano de los periódicos protagonistas locales hasta julio de 1936 —, relativos al empleo de fondos ingleses destinados a la compra de votos en las elecciones municipales de Las Palmas y aún en las legislativas correspondientes a la segunda etapa de la Restauración, a solicitud de los propios candidatos. Es más, aunque los puestos de mayor importancia de las compañías eran ocupados por personal extranjero —contraviniendo la legislación vigente sobre concesiones—, la denuncia en torno a la presencia de empleados autóctonos suyos convertidos en concejales se llegó a dar en más de una ocasión. ¿Hasta qué punto, entonces, no es lícito considerar un posible intervencionismo británico indirecto sobre Canarias, y más en concreto, un apoyo al partido liberal de León y Castillo, como representante de los intereses oligárquicos, en el control de determinadas parcelas del poder político local? Concejales a su servicio y diputados favorecidos y dispuestos a prestar todo tipo de apoyaturas, configurarían una situación que contradice el aseptismo, impropio de la etapa imperialista, con que algunos quieren caracterizar la "pacífica" presencia de extranjeros entre nosotros.

No se nos oculta en ningún caso

que este intervencionismo podría tener otra de sus muestras más relevantes en el relativo control de la prensa. Bastaría medir el espacio que ocupan los anuncios de las casas extranjeras en todos nuestros periódicos, para calibrar la fuerza de una presión que se haría efectiva en momentos críticos. Una información mediatizada, cuando sus intereses estaban en juego, serviría para garantizar mayores vínculos con los portavoces de la derecha y posibilitar el silencio de la izquierda. De modo particular, y ante el boicot contra el trust que comentábamos, el editorial correspondiente al 7 de febrero de 1933 del órgano socialista *Avance* —"Contra la fusión de las Casas Inglesas. Tema local"—, es una muestra fehaciente de las amenazas e intentos de soborno que tenían que soportar y destruir las fuerzas progresivas para poder expresarse.

En otro orden de cosas, la vinculación de la terratenencia y de la alta burguesía comercial grancanaria con los intereses capitalistas foráneos, es una cuestión sobre la que conviene seguir insistiendo. Las exportaciones de plátanos y tomates crearían unos lazos de dependencia con los que controlaban el mercado exterior. Grandes propietarios de tierras y aguas, multifundistas que precisaban de los circuitos de comercialización extranjeros, así como los propietarios de las mayores firmas comerciales, casas carboneras o consignatarias, reafirmaron y elevaron a la enésima potencia una situación estructural de la economía de las islas, convirtiendo la etapa imperialista de nuestra historia en una fase superior de esa dependencia. Como testafierros del capital exterior, las capas dominantes grancanarias no serían más que el instrumento pasivo de la industria y del comercio extranjero. Esta "cooperación" con los empresarios imperialistas está más que demostrada. En otro lugar hemos señalado cómo Fernando del Castillo Westerling, quinto conde de la Vega Grande, figuró en la presidencia de la sección local de la sociedad londinense *Canary Islands Company Limited*, establecida en 1888 para la construcción de sanatorios y hoteles en la isla; en la misma ocupaba el cargo de vicepresidente el ingeniero Juan de León y Castillo, representante de su hermano durante buena parte de su carrera política, figurando como vocales Agustín del Castillo Westerling y Fernando Delgado Morales. La firma *Hijos de Juan Rodríguez y González*, uno de los más claros exponentes de la burguesía compradora en ascenso, dedicada a la exportación de frutos a Inglaterra, casa carbonera, con almacenes de depósito, centro bancario y de comercio al por mayor, fue representante de la compañía inglesa de seguros marítimos *Lloyd*, a través de sus sucursales andaluzas. Y no serán estos,

ciertamente, los exponentes únicos de lo que decimos.

EL ABASTECIMIENTO DE AGUAS Y LA CITY

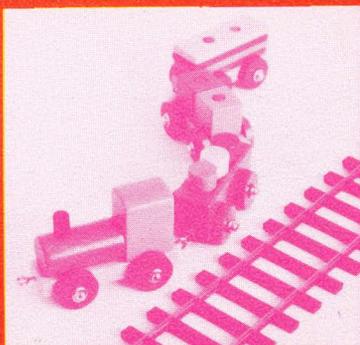
La actuación de la compañía londinense *The City of Las Palmas Water and Power Company Limited en Gran Canaria*, es otro de los capítulos "relevantes" en la historia del capital inglés entre nosotros. No vamos ahora a remontarnos a los prolegómenos de las gestiones emprendidas por la sociedad, representada por Bernardo de la Torre, y sus iniciales pugnas con *Fomento de Gran Canaria* —luego *Fomento y Turismo*—, representada por Lucas Alzola, limitándonos a indicar que, cuando al problema del abastecimiento de agua de la ciudad empezó a adquirir tintes dramáticos, disponiéndose sólo de 10 litros por segundo en la Fuente de los Morales y con un presupuesto municipal que no llegaba al millón de pesetas para atender a una población en continuo aumento, no faltaron quienes, conocedores de que las obras de infraestructura que se requerían para el alumbramiento de aguas y su conducción iban a exigir inversiones cuantiosas y la existencia de un aparato empresarial que aquí faltaba, propiciaron la concesión del servicio a los ingleses incluso desde el ámbito de la izquierda. Tal fue, por ejemplo, el caso de Franchy durante su segunda época de concejal, de 1911 a 1914, lo que le valió duras críticas por parte de un sector de su propio partido, inclinado hacia la municipalización, que acabaría creando una importante desidencia.

Pese al enfrentamiento entre los ingleses y la raquítica sociedad mercantil grancanaria, el 18 de junio de 1912, y merced al apoyo especial del alcalde leonino Felipe Massieu, se celebra escritura de concesión del servicio de aguas a favor de la compañía extranjera. Un recurso de Alzola contra el acuerdo del Ayuntamiento se envía el 5 de julio al gobernador, mientras *Fomento* movilizaba a los diputados provinciales que les eran adictos para que la Comisión permanente de la Diputación anulase las adjudicaciones. La división entre la oligarquía caciquil local, que se había también manifestado en torno al tema de la *Arrendataria de Puertos Francos*, vuelve a exteriorizarse ahora, tomando unos partidos por los ingleses y otros por *Fomento*, con lo que se crea un nuevo foco de tensiones en el seno del bloque de poder y en su expresión política, el partido liberal de León y Castillo. La actuación de la fracción proinglesa de éste y las presiones extranjeras sobre la Diputación, dejan sin resultado la ofensiva desatada.

AGUSTIN MILLARES CANTERO

(Continuará en el próximo número)

Las cosas en su sitio...



Responsabilidad... en la economía

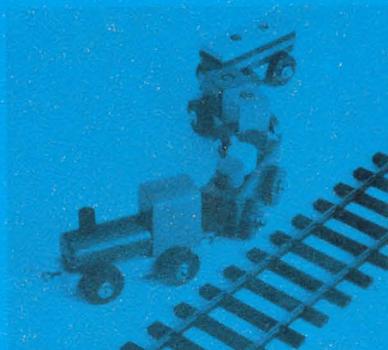
En los momentos actuales, ahorrar no sólo quiere decir guardar. Es, también, mirar responsablemente cada peseta. Las Cajas de Ahorros Confederadas -que por eso son de ahorros- mirán responsablemente por la mejor economía de sus 32 millones de clientes, cuya confianza merece, hoy más que nunca, serenidad y colaboración.



La Entidad Canaria al servicio del País
**Caja Insular de Ahorros
de Gran Canaria**



Las cosas en su sitio...



Participación... en el progreso

Desde ahora,
nadie puede estar sólo.
Para ayudar y ser ayudado.
Para salir de malos trances
y para entrar en
un tranquilizador futuro.
Las Cajas de Ahorros
Confederadas,
siempre han tenido
buena compañía.
32 millones de clientes
- ayer, hoy y mañana -
tienen su confianza
en las demostradas solidez,
amistad y experiencia
de quienes nacieron para trabajar,
con ellos y para ellos.



La Entidad Canaria al servicio del País
**Caja Insular de Ahorros
de Gran Canaria**

