

LAS ISLAS CANARIAS EN LA RUTA DEL CARBÓN DEL ATLÁNTICO, ENTRE EL FINAL DEL SIGLO XIX Y PRINCIPIOS DEL XX. LAS ESTRATEGIAS EMPRESARIALES

Miguel Suárez Bosa

Introducción

Es sabido que el transporte en tanto que *social overhead capital* (Ville, 1990: 1; North, 1958) fue un elemento básico en el crecimiento económico a partir de la revolución industrial, el transporte marítimo, en particular, ha desempeñado un rol esencial en los intercambios, pues este medio de transporte se consolidó una vez que los barcos pudieron utilizar el carbón como combustible. La importancia de este combustible fue tal que W. S. Jevons lo calificó como “la causa esencial de la moderna civilización material” (Jevons: 2000: 73). No es extraño, pues, que las empresas que dominaban su distribución “desempeñaron a menudo un papel decisivo en la política de expansión colonial” (Miège: 1975: 5), al ser el carbón la fuente de energía que utilizaban los barcos a vapor.

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

Paralelamente, al calor de esta actividad, en estas islas se desarrolló un modelo específico de economía que se ha dado en llamar “hecho económico diferencial” insular (Bernal, 1992), propiciando economías de enclave en las islas, en cuya conformación y especialización el desarrollo del transporte también jugó un importante papel, en línea de un proceso que ha sido teorizado por D. North (1958: 537). En este modelo económico, la exportación de los productos agrarios a Europa (plátanos, tomates, papas) se beneficiaba y a su vez favorecía el abaratamiento de los fletes del transporte marítimo, pues los barcos aprovechaban los llamados “retornos” o cargamento con el que regresaban a Europa. Esta actividad quedaba complementada con el transporte de pasajeros, bien fueran los turistas que recalaban en estas islas muy populares y visitadas por los europeos en esa época, en lo que se ha dado en llamar turismo de salud, o como escala de los emigrantes en su traslado a América Latina.

La situación de las islas Canarias en la encrucijada de diversas rutas marítimas, determinó su importancia histórica en el comercio y el tráfico marítimo, de tal manera que relegaron a un segundo plano a los archipiélagos del Atlántico Sur (Ascensión, Santa Elena y Fakland), las cuales habían tenido un cierto protagonismo en el siglo XIX como estaciones carboneras (Michinton, 1986). Este hecho nos lleva a plantear la hipótesis de que los puertos de estos archipiélagos, especialmente los de Canarias, se constituyeron en punto de apoyo a la navegación atlántica, gracias a un conjunto de factores: posición geográfica, adecuada infraestructura, clima benigno, tamaño del mercado y otros como la adecuada existencia de aspectos institucionales que favorecieran y abarataban los costes de las transacciones comerciales, reflejado éstos en la existencia de franquicias o libertades comerciales (representadas por los “puertos francos”) en Canarias.

En este trabajo se analiza un factor que contribuyó a dinamizar el transporte marítimo en la segunda mitad del siglo XIX y primer tercio del siglo XX: el suministro de carbón en los puertos de Canarias a los barcos que hacían la ruta del Atlántico Medio y Sur. Hasta ahora ha predominado, en los análisis sobre esta cuestión, la teoría de la existencia de un mercado plenamente liberalizado donde los oferentes competían en precio y calidad para colocar sus productos. De acuerdo con esta hipótesis, la cantidad vendida por cada oferente estaría en función del precio al que colocaba su producto en los puertos. El precio se determinaría, a su vez, en función de los costes correspondiente a la compra del carbón a lo que hay que sumar el transporte al muelle de suministro, los costes de la carga así como los de fletes y los de derechos aduaneros, si los hubiere. En esta situación, la oferta británica, facilitada por los bajos precios tanto del combustible y como de los fletes, desplazó al carbón nacional español, hasta el punto de llamar la atención el hecho de que en los puertos canarios prácticamente no se ofertara carbón de este origen, pues el suministrado en los mismos procedía de las minas inglesas (Gales o Newcastle).

Así pues, con este artículo nos proponemos analizar las características del mercado y el transporte del carbón con destino a la navegación marítima y el papel que les toca jugar a las islas de los archipiélagos del Atlántico Ibérico como estaciones carboneras, desde mediados del siglo XIX hasta que el carbón decae como principal combustible empleado a mediados del siglo XX. El hilo conductor de la exposición se basa en las cantidades suministradas, la actividad empresarial y las condiciones en que éste era servido: precios, fletes, etc. Con ello cumplimos el propósito de depurar estadísticas y añadir otros datos hasta ahora desconocidos o no utilizados. El contenido está enmarcado, pues, en el papel del carbón en el desarrollo del transporte marítimo en el contexto de la expansión capitalista de finales del siglo XIX y principios del siglo XX, cuestión que se trata, después de la introducción, en el apartado I.

Da paso al objetivo de esta exposición, el suministro de carbón en el caso concreto de los puertos canarios si bien se relacionan con los del resto de las islas del Atlántico Ibérico (Azores, Madeira y Cabo Verde), las cuales conformaron lo que podemos llamar “la ruta del carbón”, cuestión que se trata en el apartado II. Se toma Canarias como eje central en primer lugar porque sus puertos se constituyeron en las estaciones carboneras más importantes del Atlántico y, en segundo lugar, por la mayor disponibilidad de documentación lo que nos permite acercarnos con más veracidad a la realidad. El apartado III, dedicado a las empresas encargadas de suministrar el carbón en estos puertos, se constata el predominio inglés entre las empresas que suministran carbón en el Atlántico Ibérico; mientras que en el IV se analizan las condiciones de la venta y suministro del combustible, incidiendo especialmente en los acuerdos entre empresas con el fin de “cartelizar” los precios, para terminar en el V con unas breves conclusiones provisionales.

1. La expansión capitalista y el abastecimiento de carbón en el Atlántico

Con el proceso de expansión de la economía europea, al calor de los cambios que tienen su origen en la revolución industrial y el crecimiento de la economía capitalista, se produce el incremento del comercio mundial, lo cual permitió la disposición de capital para el vigoroso proceso de inversión en el extranjero. De tal manera que la infraestructura necesaria para atender el incremento del transporte, en puertos o líneas de ferrocarriles, elementos imprescindibles para el buen desarrollo del comercio, fue objeto de grandes inversiones tanto públicas como privadas (Ville: 1990).

Por otro lado, el tráfico marítimo europeo dependía, en el contexto internacional, de un marco económico que ha sido definido por la existencia de un centro minero-industrial y comercial que se localizaba en el Reino Unido, en el estuario del río Tyne y el Canal de Bristol y en conexión con el eje industrial señalado (Fraile Balbín, 1991: 99-100). Estaba conectado con el resto del mundo por las empresas siderúrgicas, la ingeniería electromecánica y la construcción naval, y a su vez con las empresas navieras que proporcionarían un nexo importante de Gales y el NE británico con el comercio internacional. Los archipiélagos del Atlántico Ibérico se relacionaban con ese centro por medio de las numerosas empresas navieras que tocaban sus puertos.

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

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

Años después de la Gran Guerra, el número de líneas que utilizan los puertos de las islas ibéricas sigue incrementándose, como se demuestra si nos fijamos en los puertos de Las Palmas de Gran Canaria y Madeira (Cuadro IV). Tomado como referencia el año 1929 para el primer puerto, el más visitado sin duda, el número de líneas que hacían escala aumentó considerablemente: 10 pertenecían al Reino Unido, 7 eran de nacionalidad francesa, 7 alemanas, 5 españolas y 1 norteamericana; mientras que Bélgica, Italia, Noruega disponían de dos líneas. En el caso del puerto de Madeira en 1932 eran 6 las líneas británicas, 2 las de nacionalidad francesa, portuguesa y alemana, respectivamente; mientras que correspondía a Holanda y Dinamarca, una a cada una.

II. Las islas del Atlántico Ibérico como estaciones carboneras.

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

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

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

Pero será a partir de la construcción de los grandes puertos de Las Palmas de Gran Canaria y en Santa Cruz de Tenerife en el último tercio del siglo xx, cuando se instalen en ellos los grandes depósitos de carbón para la navegación marítima. Por esas fechas, el cónsul británico afirmaba que las Islas Canarias habían “cobrado mucha importancia como estación carbonera para las líneas de barcos de vapor con rumbo a Ciudad del Cabo, Nueva Zelanda y Sudamérica. (...) De hecho se encuentran en la ruta directa de todos los buques con destino al sur. La otra estación carbonera del Atlántico Sur, también importante, es San Vicente, en el Archipiélago de Cabo Verde, (...) 800 millas al sur”. Y a finales de siglo la importancia de los puertos insulares aumentó como grandes estaciones del Atlántico, cuestión que queda corroborada tanto por el número de buques que recalaron en ellos como por las toneladas del carbón servido (Ver los cuadros VI, VII).

Efectivamente, el suministro de carbón en los puertos canarios se incrementará sin cesar hasta el período anterior a la Primera Guerra Mundial, etapa que podemos calificar como etapa de oro de este negocio, de tal manera que se llegó a superar el millón de toneladas en un solo puerto. Sin embargo, fueron muy negativos para los intereses canarios los años que duró el conflicto, pues, al cortarse la navegación marítima en el Atlántico, apenas se servía carbón.

Una vez que finalizado aquél y restablecida la navegación, también se reanudó el suministro de carbón, pero su apogeo tenía los días contados: por un lado la crisis económica de los años treinta y la competencia imparable del combustible líquido hizo que la navegación a vapor languidciera después de la Segunda Guerra hasta casi desaparecer en la década de los años cincuenta (Fletcher, 1975).

¿Cuáles fueron las causas de esta hegemonía de los puertos canarios? Sin duda, en primer lugar hay que buscarlas en la situación geográfica del archipiélago. Efectivamente, la situación de sus puertos a medio camino entre Europa y otros continentes, les hacía ideales para establecer estaciones carboneras, de tal manera que en el mismo informe antes citado se sostiene “que es por el carbón, y nada más, por lo que la mayoría de los barcos deciden arribar aquí”.²

El bajo precio de los fletes (Ver el cuadro siguiente) favorecidos por el retorno, fue una pieza fundamental del negocio del carbón y la atracción de las navieras extranjeras en los puertos de las islas canarias así como un reflejo de la mejora de la productividad en el transporte marítimo. Ya hemos señalado cómo los barcos que regresaban a Europa cargaban sus bodegas con productos de las islas altamente apreciados. Ello ayudaba a que los fletes de las compañías británicas o alemanas fueran más bajos que los españoles. Las diferencias de precio entre el carbón británico y el carbón asturiano se ha podido medir tanto en origen como en los puertos de embarque: durante el período 1880-1933, la ratio era de 1,1 y-2,8, para el precio de origen y de 1,0-1,6, en los puertos de embarque (Coll Martín y Sudriá i Tray, 1987: 484-489). En 1882, el flete de una tonelada de carbón transportado desde Gran Bretaña a Cádiz era un 16,6% más barato que el proveniente de Asturias; pero el flete de una tonelada de carbón de Liverpool a Las Palmas costaba un 19% menos que el de Barcelona. En conclusión, en Las Palmas se calcula que en 1891 el carbón de Cardiff costaba en plaza un 38% menos que el mejor carbón peninsular (Guimerá Ravina, 1989: 148-150).

AÑOS	PRECIOS EN LOS PUERTOS CANARIOS					
	LIBRAS/TMJ	PRESETAS /TM	PESETAS CONSTANTES	FLETES EN LIBRAS	FLETES EN PESETAS	PESETAS CONSTANTES
1891	0,66 a 0,6145	17,76-16,42	06,39-05,91	0,3291	08,85	3,18
1892	0,4722 a 0,416	06,47-05,02	02,39-01,85	0,3291	09,55	3,53
1893	0,4270	12,79	04,60	0,3291	09,85	3,54
1894	0,5104 a 0,5520	15,36-16,62	05,22-05,65	0,3291	09,90	3,36
1895	0,4270 a 0,4687	12,33-13,54	04,56-05,00	0,3291	09,50	3,68
1896	0,7708	23,42	08,19	0,3291	10,00	3,50
1897				0,3291	10,71	3,96
1900	1,375 a 1,4375	44,77-46,80	19,69-20,59			
1903	1,2 a 1,3	40,78-45,05	18,35-20,27	0,2916 a 0,3541	09,91-12,03	04,45-05,41
1904	1,15 a 1,35	39,85-46,79	18,33-21,52	0,2875 a 0,3	09,96-10,39	04,58-04,77
1905	1,175 a 1,225	38,66-40,31	17,78-18,54	0,2666 a 0,3875	08,77-12,75	04,03-05,86
1906	1,275 a 1,5	33,38-42,61	14,68-18,74	0,325 a 0,3625	09,23-10,29	04,06-04,52
1907	1,5	42,13	19,37	0,2875 a 0,375	08,07-10,53	03,71-04,84
1908	1,2 a 1,55	34,06-44,00	15,32-19,80	0,2625 a 0,35	07,45-09,93	03,35-04,46
1909	1,2 a 1,25	32,58-33,93	14,33-14,92	0,275 a 0,4	07,46-10,86	03,28-04,77

AÑOS	PRECIOS EN LOS PUERTOS CANARIOS					
	LIBRAS/TMJ	PRESETAS /TM	PESETAS CONSTANTES	FLETES EN LIBRAS	FLETES EN PESETAS	PESETAS CONSTANTES
1910	0,86 a 1,25	23,30-33,87	10,48-15,26	0,3 a 0,4	08,13-10,84	03,65-04,87
1911	1 a 1,55	27,24-42,22	11,71-18,15	0,35 a 0,8375	09,53-22,81	04,09-09,80
1912	1 a 2,5	26,97-67,42	12,13-30,33	0,4875 a 0,8375	13,14-22,58	05,91-10,16
1913	1,45 a 1,6	39,28-43,34	18,06-19,93	0,4 a 0,475	10,83-12,86	04,98-05,91
1914	1,55 a 2,35	40,42-61,28	18,99-28,80	0,325 a 1,4	08,47-36,51	03,98-17,15
1915	1,9 a 3,6375	47,31-90,57	26,49-50,71	1,125 a 1,5	28,01-37,35	15,68-20,91
1916	3,2 a 5,3	76,57-126,82	50,53-83,70	1,25 a 2,8	29,91-67,00	19,74-44,22
1917	4,5 a 10	95,26-211,7	74,30-165,12	1,875 a 3,75	39,69-79,38	30,95-61,91
1918	4,9 a 6,65	97,31-132,06	93,41-126,77			
1919	7,3 a 8,05	163,52-180,32	156,97-166,18	1,625 a 2,5	36,40-56,00	34,94-53,76
1920	3,8	88,54	92,08	0,875 a 2,375	20,38-55,33	21,19-57,54
1921				0,6	17,10	15,21
1933	1,525 (Gales) 1,425	60,96 56,97	45,72 42,72			

Cuadro I : Precio del carbón y de los fletes en los puertos canarios

Fuentes: Para 1891-1909, Informes Consulares [(Quintana Navarro (ed.) 1992)]; de 1910 a 1920 (Morris, 1921: 12); para 1933, información del Archivo Cámara Oficial de Comercio Industria y Navegación de Las Palmas.

Notas: 1. 1900. Los precios son con contrata, y sin contrato son 1-12-6.

2. 1891-1895: Precios f.o.b., embarcado en Cardiff

Tipos de cambio de la peseta respecto a la libra esterlina en Carreras Odriozola (coord.) (1989:390-392). Deflactor: Aixala Pasto (199) y Anuario Estadístico de España (Cedido por Luis Cabrera Armas).

A todo lo anterior se añade el papel del factor institucional, representado en Canaria por el status de Puertos Francos, aspecto que le confirieron ventaja frente a los otros puertos del entorno porque abarataban los costes de transacción (agencia, seguros, etc.). Los barcos que llegaban a abastecerse de carbón a estas islas, apenas pagaban impuestos si entraban “a por carbón, agua o provisiones”; o abonaban, en 1894 tan sólo 3 chelines 4 peniques, por entrada y salida, 28 chelines y 2 peniques por practicaje y 4 peniques y 2 chelines por impuesto consular; o, en fin, pagan, en 1896, unos escasos 25 chelines por tonelada de carbón suministrado.³ No obstante, los puertos canarios tenían que compartir esta hegemonía con los de otros de tal manera que las islas competían entre sí, tal y como señala la publicística de la época. Así, el Cónsul de Tenerife niega que el incremento de entradas de buques en Canarias fuera en detrimento del tráfico en Madeira; al contrario, en sendos puertos habían aumentado según la misma fuente, pues “A veces se ha dicho erróneamente que el incremento del tráfico marítimo y del carbón en las Islas Canarias ha sido en detrimento de otros puertos. Esto no es exactamente cierto, como se muestra en el cuadro del movimiento de la navegación en Madeira (...)”. Y para demostrarlo proporciona las siguientes cifras sobre la actividad marítima en este puerto: en 1886 entraron en Funchal 618 embarcaciones con 8887.497 toneladas de registro y se suministró 76.495 toneladas de carbón; Cuatro años después entraron 645 barcos con 1.002.770 toneladas de registro y cargaron 67.574 toneladas de carbón. De cualquier manera eran cantidades inferiores a las suministradas en los puertos canarios, pues en 1890 se sirvieron 333.919 Tm. en sus puertos.⁴

La rivalidad se recrudecía o disminuía en determinados momentos por diversos motivos, pero la competencia era real. Algunos hechos lo confirman. Por ejemplo, una subida de tarifas aduaneras en Madeira en 1880 causó un alza de precios en el suministro por la empresa allí establecida –concretamente *Blandy Brothers*–, beneficiándose de esta manera el carboneo en los puertos canarios. Los responsables portuarios empleaban varias tácticas: informes falsos sobre la situación económica, gratificaciones a los capitanes o jefes de máquinas de los vapores. A su vez, las empresas emprendían acciones de distinto signo para atraerse a los potenciales clientes: reducir precios, dar atención preferente a los capitanes de los buques... De cualquier manera, fue una competencia relativa porque la mayor parte del tiempo los precios estuvieron cartelizados en los puertos de islas del Atlántico mediante el acuerdo conocido como *Atlantic Islands Depot Arrangement* (A.I.D.A), el cual permaneció, en sus aspectos básicos, hasta la década de los años treinta tal y como se analiza en el apartado siguiente.⁵

Un rasgo general del proceso es que las cantidades del carbón suministrado en los puertos insulares estaban sometidos al efecto de factores coyunturales, viéndose beneficiadas una u otras según las circunstancias. Por ejemplo, es notoria la incidencia de los conflictos bélicos: la guerra hispanoamericana del 98 perjudicó a los puertos canarios; el final de la guerra de los boers, pues ocasionó el descenso de 580.000 toneladas en 1903 en el Puerto de la Las Palmas debido, según el cónsul británico, a la “terminación de la guerra de Sudáfrica y a la consiguiente disminución del número de navíos de transporte que han arribado”; y el siguiente año disminuyó a 510.000 toneladas (Informes, 1992: 620 y 640). Incidían también las huelgas en los países productores. Por ejemplo, a causa de la huelga de carbón de Gales (1898) aumentaron los precios. Más tarde, ante los rumores de huelga en Gales del Sur, “se dispuso de una cantidad mucho mayor de lo habitual el 1 de enero de 1912, unas 78 toneladas”.⁶ Esa huelga hizo que de las 750.000 toneladas importadas el año en cuestión, 427.803 toneladas fueran de carbón galés y 257.802 de Durham, y en los meses de marzo y abril, debido a las huelgas en el Sur de Gales, se importaron 39.535 toneladas de carbón americano y 24.560 de carbón alemán”. Por el contrario las huelgas de Cabo Verde y Tenerife, junto a la epidemia de cólera declarada en Madeira en 1910 favorecieron al puerto de Las Palmas (Quintana Navarro (ed.), 1992: 793).

De otro lado, en la década de 1930 la abundante conflictividad registrada en los puertos canarios (al Puerto de Las Palmas se le llegó a conocer como el “puerto rojo”, por la alta capacidad de movilización de sus trabajadores), fue tomada como excusa para desviar los barcos en favor de sus vecinos competidores.

III.El predominio inglés entre las empresas carboneras del Atlántico

Si el carbón servido en los puertos de las islas del Atlántico Ibérico era de procedencia inglesa (de Gales y Durham), nada tiene de extraño que, de la misma manera, lo fueran la mayoría de las empresas encargadas de su suministro (Ver cuadros II y V). Pero, además, la hegemonía del carbón de Cardiff o Durham se explica también por la calidad del producto, muy apropiado para la navegación a vapor y por el menor costo gracias, asimismo, a los bajos fletes de la carga entre Canarias e Inglaterra, como ya se vio antes, lo cual permitían disponer de buen carbón a bajo precio y, además, convenientemente estibado en carboneras.

El cónsul inglés en Canarias confirmaba el incontestable predominio empresarial, pues en su informe de 1904 afirmaba que “actualmente se hallan establecidas cinco empresas

importantes. Todo el negocio del carbón del puerto sigue estando en manos de empresas británicas” [(Quintana Navarro (ed.), 1991: 657)].

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

La conexión del centro económico (minero y comercial), localizado en las regiones desarrolladas de Europa, con las empresas armadoras de buques proporcionaba un nexo importante con el comercio internacional; a su vez, los grupos industriales más poderosos estaban conectados a través de diversos lazos con la Cunard, la Peninsular and Oriental, la *Royal Mail*, *Fuernes Withy*, la *Ellerman* y la *Alfred Holt*, grandes empresas que “mantenían un estrecho control sobre más de cuarenta compañías de menor tamaño y dominaban hacia los años 1920 la mitad del comercio exterior británico y un tercio del total mundial” (Fraile Balbín, 1991: 103).

Estas empresas, en la mayoría de los casos, eran propietarias de minas y barcos; disponían de almacenes de carbón en los puertos insulares o bien llegaron a acuerdos con las locales. En general, realizaban funciones derivadas de todo puerto de escala: aprovisionamiento de los buques en tránsito, para lo que necesitaban rápidos y eficaces servicios de “carboneo, aguada y víveres”; y otras faenas relacionadas con la reparación, e incluso construcción, de embarcaciones para el servicio interior, tales como astilleros y varaderos. En el caso de Canarias (como en el conjunto de puertos españoles) la fórmula para establecerse y disponer de un almacén de suministro de carbón se basó en las concesiones, fórmula regulada por la ley española de Puertos de 1880, de tal manera que sin la autorización del Ministerio de Fomento era imposible llevar adelante el negocio, si bien esta normativa dio lugar a políticas de colusión y búsqueda de rentas con lo cual se produjeron muchas irregularidades, como por ejemplo, comenzar obras sin la correspondiente autorización oficial para gestionar, posteriormente, de los poderes públicos solución a las anomalías.⁷

EMPRESA	NACIONALIDAD	ISLAS DONDE TIENEN SEDE			OBSERVACIONES
		Gran canaria	Tenerife	Madeira	
Blandy Bros & Co. (G. C.) Coaling & Shipping, S.A.	Anglo-Hispana	XX	XX	XX	Representada en Londres por Blandy Bros. & Co.
Compañía General Canaria de Combustibles, S.A.	Anglo-Hispana	X			Filial de la Anglo Spanish Coaling, LTD (de Cardiff)
Compañía Carbonera de Las Palmas	Anglo-Hispana	XX			Representada por Hull, Blyth & Co., Ltd, Londres
Compañía de Combustibles "Oceánica", Ltda.	Anglo-Hispana	XX			Filial de The Oceánica Coal Co., LTD.
Compañía Nacional de Carbones Minerales	Anglo-Hispana	X			Filial de la Wilsons, Sons & Co. Ltd y de la Cía Française des Charbonnages de Dakar
Cory Brothers	Anglo-Hispana	XX	XX	XX	Agente de Cory Brothers Co., Ltd de Cardiff y Londres
Deutsche Kohlen Depôt Gesellschaft	Alemana		X		
Elder Dempster	Inglesa	X	X	X	En los puertos canarios crea sucursales para el negocio del carbón
Geroge Davidson.			X		
Guirlanda Hnos.	Española		X		
Gran Canary Coaling Co., S.A-	Anglo-Hispana	X			Filial de la Atlantic Coaling Co., Ltd y Elder Dempster
Compañía Hespérides	Anglo-Hispana				Adquirida por Wilson
Hamilton adn Co., Ltd	Anglo-Hispana		X		Agente de Lloyd's y Reuter's. Representada en Londres por Sinclair, Hamilton & Co. y Millers (Canary Islands) coaling co., Ltd. 3, St. Helens Place, E.C. 3
Miller y Cía, S.A.	Anglo-Hispana	X	X		Representada en Londres por Miller's (Canary Islands) Coaling co. Ltd
Tenerife Coaling Co, LTD.	Anglo-Hispana		X		Filial de la Atlantic Coaling Co., Ltd y Elder Dempster
Wilson and Sons	Anglo-Hispana	X		X	Con representación en Dákar
Woermann-Linie Ltda.	Alemana	X	X		Filial de la naviera Woermann Linie, Ltd.

Cuadro II: Las empresas carboneras del puerto de Las Palmas

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

Las casas carboneras procuraban disponer de una red de depósitos alternativos en los Archipiélagos del Atlántico Ibérico para el suministro de sus navieras que hacían la ruta del África Occidental y América del Sur.⁸ A principios de siglo, había en los puertos canarios

nueve depósitos carboneros de origen británico y dos alemanes. En el Puerto de Las Palmas se establecieron las más importantes empresas carboneras entre finales del siglo XIX y principios del XX, ostentando este puerto un cuasi monopolio en esa actividad para la navegación del Atlántico Medio.

Algunas compañías operaban sólo en un sólo puerto. La más veterana de las empresas carboneras asentadas en Gran Canaria fue *Miller y Cía* (fundada en 1854),⁹ la cual se transformó en una de las más modernas compañías partiendo de una modesta casa de comercio. Es éste un ejemplo de empresa que diversifica extraordinariamente sus actividades: comenzó a principios del siglo XIX con los negocios de exportación de la orchilla y luego cochinilla, a los que unió más tarde las representaciones consignatarias, de seguros y comisiones; en cuanto a los servicios es sabido que de sus almacenes de carbón se servían los barcos que atracaban en el puerto de Las Palmas, tomaban agua de sus aljibes y se aprovisionaban de víveres; era estibadora, por tanto con competencia en carga y descarga de buques; al mismo tiempo figuraba como armadora, y disponía de astilleros y varaderos para reparaciones; pero además disponía de una banca y almacenes para la exportación, en donde se depositaban los abonos, maquinaria agrícola, efectos navales, aguardientes, tejidos, quincalla y cereales.

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

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

También operaba desde 1920 en el puerto grancanario la *Cía General Canaria de Combustibles*, filial de la *Compañía General de Carbones*, que opera en otros puertos españoles (Cádiz y Barcelona). Fue constituida en Barcelona (1914) como agencia de la *Anglo Spanish Coaling Co, Ltd*, (fundada en Cardiff en 1913), tanto para explotar el negocio de la compraventa de carbones minerales como para el aprovisionamiento de buques y barcos y para almacenarlos en la bahía y puertos de Cádiz, pero tenía sucursales en la mayoría de los puertos peninsulares.¹⁰

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

En el Puerto de Santa Cruz de Tenerife se constata la existencia, a finales del siglo XIX, en este puerto de tres firmas dedicadas a la importación y suministro de carbón. *Hamilton and Co.*, *George Davidson* y *Guirlanda Hnos.* La primera es la más importante de las tres, y tal vez la carbonera más antigua del Archipiélago Canario.¹¹ A finales de siglo desaparece *G. Davison* y se crean otras empresas que ejercían un verdadero monopolio en el puerto santacrucero, lo cual es causa de protesta y polémicas. Son empresas de origen británico que desplazaron a las locales de tal manera que *Hamilton and Co.* disponía de un 50% del carbón suministrado en este puerto entre 1903 y 1911; *Elder Dempster Co.-The Tenerife Coaling Co. Ltd* (1896) tenía el 36% del mercado; mientras que *Cory Brothers*, que operaba desde 1920 como entidad independiente tras romper su asociación con Halminton, el 10% restante. Pero estas empresas pierden protagonismo frente a las grancanarias durante la llamada “guerra del carbón”, episodio que se inició en 1910.¹²

Las empresas más importantes se establecieron y/o mantenían sucursales en varios puertos. Por ejemplo, Elder Dempster entró en el negocio del carbón en Canarias por medio de su subsidiaria la *Grand Canary Coaling* (1886), de tal manera que era una entidad integrada verticalmente pues poseía minas de carbón en Gales, manejaba una poseedora naviera con intereses en el África del Noroeste. En cuanto a su implantación en los puertos canarios, la filial de la empresa liderada por A. L. Jones fue una de las carboneras más veteranas en el Puerto de Las Palmas donde llegó a suministrar 168.000 Tm. Adquirió esplendor en los momentos de la guerra de Transvaal, pero tenía como misión principal abastecer a las rutas que se dirigían al África Occidental, zona donde Elder poseía importantes intereses coloniales. Como estrategia empresarial, procuró diversificar sus negocios construyendo un varadero y un taller de reparación.¹³

Un caso de empresa con intereses en diversos archipiélagos fue *Blandy*.¹⁴ Obtiene su concesión en el puerto de Las Palmas en 1885, pero se encontraba establecida en Madeira desde 1811 dedicada a la comercialización de vinos. En 1838 abre en la capital londinense una sucursal, y ocho más tarde se inaugura la representación de *Blandy* en Lisboa. Participó en diversos negocios propios del Puerto de La Luz y de la isla de Gran Canaria, contribuyendo mucho al desarrollo del abastecimiento de carbón y embarque de frutos; ejerce la aseguración de barcos (representa a la *Alliance Assurance Co, Ltd.*, *Royal Exchange* y a la *Board of Underwrites of New York*) y forma parte del comité marítimo de la Lloyd inglesa; consigna, entre otras a la *Blue Funel Line*, a la *Orient Line*, *Canadian Pacific S. N. Co.*, etc.¹⁵

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

Por su parte, la Compañía Nacional de Carbones es una filial de *Wilson Sons*. Compró los negocios de la *Carbonera Hespérides* y se estableció en Las Palmas desde 1895 de la mano de Mr. James Nelson Bates, como filial de la *Compañía Nacional de Carbones Minerales*; además, disponía de varadero y taller de reparaciones. La empresa matriz, la *Wilson & Ocean Merthy Ltd*, tenía negocios en diversos puertos de África, América Latina y Madeira y poseía minas de carbón en el País de Gales de la cual abastece a las navieras.¹⁶

Cory Brothers era la mayor compañía exportadora de carbón del Sur de Gales, pero con domicilio en Liverpool. En 1913 disponía de 80 estaciones de carboneo en todo el mundo. En Gran Canaria se inicia en el negocio en 1904, mientras que en Tenerife trabajaba asociada con *Hamilton y Cía* entre 1884 y 1909, fecha en la que debió instalarse por su cuenta.¹⁷ Poseía minas en Cardiff desde donde traían el carbón que alimentaba a los buques del Almirantazgo en varios puertos del Atlántico.

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

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

- Hay que diferenciar entre cuyo origen está en los empresarios europeos -ingleses, especialmente- establecidos desde principios del siglo XIX en las islas, caso de *Blandy, Hamilton y Miller*, de aquellas otras empresas, generalmente ligadas al gran capital, que tienen su sede en un país europeo como *Elder Dempster, Wilson, Cory o Woermann*.
- La mayoría empleaba la estrategia de diversificar actividades (*Miller, Elder, Blandy*). Otras se integraban verticalmente: *Elder, Cory Brothers* tenían minas de carbon en Gales, a la vez que ejercen como navieras, ofertaban servicios de consignación y poseían varaderos y/o astilleros; *Gran Canary Co.* y *Blandy* ofertaban los tres últimos servicios.
- En muchos casos coluden y en otros llegan a acuerdos para repartirse el mercado como fue el caso de AIDA.
- Hay que señalar, también, que hacia la década de 1920, culminaron un proceso de modernización en su organigrama organizativo e introdujeron métodos actualizados de gestión, pasando casi todos a la forma de Sociedades Anónimas.

Un dato relativo a la cultura empresarial que debe destacarse es que las empresas carboneras radicadas en el puerto de Las Palmas participaron de la dinámica asociativa formando parte de la Asociación de consignatarios,¹⁸ la cual realizaba labores de armonización de intereses y de gestión de aspectos administrativos como el pago del retiro obrero, pero también servía como palanca para defender los intereses empresariales. Por ejemplo, cuestiona los intentos de retrotraer las concesiones, intervienen en el Comité Paritario, elabora las bases de trabajo o se encarga de las negociaciones con los sindicatos. Las protestas de las organizaciones obreras adoptaron diversas formas, siempre con una virulencia verbal, desde la denuncia de la ilegalidad a la connivencia con la Administración.

IV. La limitación del libre comercio: la cartelización de la oferta.

A pesar de operar en un mercado donde formalmente reinan las libertades comerciales, de los datos que disponemos para las islas atlánticas se deduce que durante el último tercio del siglo xix y primer cuarto del xx las empresas adoptaron diversas estrategias que conllevaba la cartelización, concertándose cuando les fue preciso para repartirse el mercado. Efectivamente, establecieron un acuerdo para el negocio de abastecimiento de carbón, el *Atlantic Islands Depot Arrangement* (A.I.D.A.), por el cual, desde principios del siglo xx, se fijó un precio único para el combustible servido en los puertos de los archipiélagos del Atlántico, además de otros arreglos que continuaron hasta la década de 1930.

No existe documento exclusivo sobre este acuerdo, pero su existencia se ha podido confirmar por referencias indirectas en la documentación empresarial o en los Informes Consulares. Por ejemplo, en la correspondencia interna entre los socios *Hamilton* y *Cory*, se dice al respecto: “(...) debemos cargar nuestras pérdidas a las ganancias del carboneo, que no es tan rentable como debería de ser, debido a las grandes contribuciones que debemos efectuar al consorcio. Te incluyo una nota con las cantidades que hemos pagado desde la constitución del Depósito de las Islas Atlánticas. Contra estas cifras exorbitantes he estado luchando constantemente sin ningún apoyo y ningún resultado”.¹⁹ Asimismo, se aportan cifras relativas a la contribución de dos compañías que participan en ese acuerdo, *Hamilton* y *Cía* y *Cory Brothers* en Tenerife, las cuales ofrecemos (Cuadro III) como demostración palpable de la existencia de la concertación.

El acuerdo AIDA lo firmaron inicialmente *Miller*, *Grand Canary* y *Blandy* y progresivamente se amplió al resto de empresas. Por este acuerdo, cada compañía tenía asignado un porcentaje del comercio total y se establece un sistema de compensación: la que vendía más durante un año debía compensar a las que menos vendiera, debiendo ingresar 3 chelines en un fondo común cuando se sobrepasaba este cupo; este depósito se distribuía luego entre las casas que no llegasen a cubrir la meta asignada.²⁰

AÑO	HAMILTON CÍA (5/8)	CORY BROS (3/8)	TOTAL
1903 (1/29)	341	204	546
1904	2.101	1.260	3.361
1905	4.573	2.743	7.317
1906	7.403	4.521	11.924
1907	5.571	3.343	8.914

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

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

Pero, aunque, los precios acordados desde principios del siglo xx y eran similares para todas las islas, pudieron variar circunstancialmente. Así, en 1901 estaban algo más bajos en Madeira, mientras que en 1912 eran más reducidos en los Puertos Canarios que en el resto de los insulares y algunos peninsulares: si en Las Palmas y en Santa Cruz de Tenerife, se cotizaba a 22 chelines la Tm. del carbón de Gales y 19 el de Durham, en Bilbao ascendía a 24 chelines y 6 peniques (precio *free on board*: f.o.b.) y en Lisboa, 24-3 y 22 chelines; en San Vicente se elevaba a 31 chelín.²¹ En 1933 los precios en los puertos canarios estaban en 30 chelines y 6 peniques en Las Palmas y 28 chelines y 6 en Tenerife, algo más caro que el de Madeira (30 chelines el carbón de Gales y 28 el de Durham), pero más barato que el ofertado en San Vicente (33 chelines el de Gales y 31 el de Durham), Dákar (33 chelines el de Gales) o Sierra Leona (32 chelines y 6 peniques el de Gales) o Gibraltar (era de 1 libra, 2 chelines y

6 peniques el de Cardiff y 1 libra y 6 peniques el Newcastle).²² No obstante, la evolución del precio del carbón (Cuadro I) demuestra que éste bajó en el Puerto de Las Palmas durante el período de tiempo en que se rompió el acuerdo (1910-1913), mientras que se estuvo alto en aquellos años en que el acuerdo funcionó. Estas diferencias no deben ocultar la existencia de la concertación.

La guerra de precios, iniciada en 1910, tuvo de corta duración pero causó una verdadera conmoción en aquel mar de calma propiciado por la concertación. Asimismo, revela los límites del principio del libre comercio. Según reconocían los representantes diplomáticos, “una feroz guerra por las tarifas, debido a que una de las siete empresas carboneras que hay allí (en Las Palmas), en un periodo anterior, saliéndose de lo convenido, cotizó a un precio inferior al que se había contratado para el año, el cual era de una libra 4 chelines por tonelada f.o.b. A fin de hacer frente a las especiales circunstancias que se preveía que surgiesen a partir de la situación creada, las demás empresas bajaron su precio de contrato el 14 de abril a 1 libra 2 chelines 6 peniques, el 24 de mayo a 1 libra, y el 23 de septiembre a 17 chelines 6 peniques por tonelada f.o.b.”²³ La guerra de precios, pues, hizo su presencia.

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

Miller pudo hacer frente a la situación gracias a su numerosa flota de gabarras, lo que le permitía ofrecer un servicio mucho más eficiente y barato.²⁵ Además, haciendo uso de sus relaciones con sus parientes londinenses, se aseguró el suministro de carbón. Efectivamente, contactaron con el monopolio que servía el mejor carbón del norte de Inglaterra, la firma “Townley y Mickley” (según narra un descendiente de los Miller)²⁶, y se hizo con un “stock” de 350.000 toneladas para un año; y, asimismo, alquiló una flota carbonera de barcos noruegos por un plazo del mismo período de tiempo, garantizándose el suministro de carbón de primera clase. Tal fue el éxito que, en un plazo de 24 horas, suministraron 3.500 toneladas, y, según un testimonio, los barcos hacían cola en el Puerto de La Luz esperando por su carbón. Sin duda, esta rebaja hizo que un número sin precedentes de vapores viniera a Las Palmas a llenar sus paños, lo que, unido a otros aspectos conyunturales como las huelgas habidas en los puertos de Tenerife, San Vicente y una epidemia de cólera declarada en Madeira, explica el enorme aumento de ventas de carbón en el puerto grancanario. En efecto, aprovechando los bajos precios en este puerto, los barcos tomaban en el Reino Unido sólo el carbón necesario para llegar hasta Las Palmas, y aquí cargaban para otros destinos.

Pero esta situación era insostenible, por lo que las empresas buscaron de nuevo la concertación. Ésta llegó otra vez a finales de 1913, estableciéndose los precios así: mejor carbón de Gales del Sur, 1 libra y 12 chelines; mejor carbón del Norte del país (de Inglaterra), 1 libra y 9 chelines. Caso curioso y significativo: a pesar del aumento, el número de toneladas

vendidas en el Puerto de Las Palmas se mantuvo, lo cual se atribuyó a la propaganda gratuita que recibió, durante el tiempo que duró la guerra, como estación accesible y eficiente.

En el futuro, la estrategia de unidad tuvo continuidad en los años posteriores, con otras ramificaciones y/o características, de tal manera que, una vez finalizada la Segunda Guerra el cónsul británico informa que el acuerdo entre empresas comerciales estaba vigente en 1920 y en su ámbito comercial.²⁷ Incluso, en 1930 las empresas carboneras radicadas en el Puerto de Las Palmas, formalizaron un acuerdo de mayor calado, llegando incluso a conformar un *trust*, dirigido desde Londres por Ernesto Wooton Summerlin, que fue cónsul británico en Gran Canaria, y en Las Palmas por Gerardo Miller. Los motivos para que se llegara a la unión se resumen en primer lugar como estrategia para hacer frente a la crisis económica de la década de los años treinta; en segundo lugar, para afrontar las transformaciones estructuradas inducidas por los cambios tecnológicos en la navegación marítima, que determinaron la sustitución del carbón por el petróleo como combustible; y, en tercer, lugar por los cambios generacionales acaecidos en el seno de las propias empresas. Además, no hay que perder de vista que el puerto de La Luz pasa a ser uno de los más conflictivos de la zona durante la II República española (Suárez Bosa, 1995).

Este acuerdo modificó la estructura empresarial en el Puerto de Las Palmas. Ante el convencimiento de que la competencia era perjudicial en un mercado que descendía bruscamente, las empresas consideraron la conveniencia de asociar sus intereses, aportando cada una tanto sus instalaciones como su personal. En ese momento, el cónsul británico informaba que continuaba en Las Palmas el acuerdo, aunque algunas empresas no lo firman, ya que “in this port, in 1930, a central administrative organisation was formed of six of the British coaling firms and a fuel oil agency doing business there, for the purpose of effecting economies in management and operation, as well as in the first cost of the coal. This leaves three coaling companies at that port, one British, one partly British and one German, outside the combine, and these continue to operate independently as heretofore”.²⁸

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

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

V. Conclusiones

Los datos manejados confirman que los puertos de las Islas Canarias se convirtieron entre el final del siglo XIX y principios del XX en las principales estaciones carboneras para los barcos que frecuentaban las rutas del Atlántico, superando al resto de los puertos insulares o continentales. El suministro de carbón en los puertos canarios se incrementará sin cesar, con

algunos períodos de crisis como durante la Primera Guerra Mundial, de tal manera que se llegó a superar el millón de toneladas en un solo puerto. Las causas de esta hegemonía están en la situación geográfica del archipiélago, el bajo precio de los fletes gracias a los retornos y a las favorables condiciones institucionales que abarataban los costes de transacción y constituían un atractivo para que las empresas se instalaran en ellos ofertando unos servicios eficaces.

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

PUERTO DE LAS PALMAS			
Nacionalidad	Compañía	Procedencia	Destino
USA	United States Shipping Board	Nueva York	África Occidental y del Sur
Alemania	Hamburg Sudamerikanische Dampis Ges	Hamburgo	América del Sur
	Hamburg Amerika Linie Hamburg	Hamburgo	América del Sur
	Woermann Linie Act. Ges.	Hamburgo	África del Oeste
	Deutsche Ost Afrika Linie	Hamburgo	Sur África
	Horddeutscher Lloyd	Hamburgo	
	Oldenburg Portugiesische Dampis Rhed	Hamburgo	
	Norddeutscher Lloyd	Hamburgo	Sur África
Bélgica	Lloyd Royal Belga, S.A.	Amberes/Marsella	América del Sur/Sur África
	Armemment Deppe	Amberes	América del Sur
España	Cía Transmediterránea	Cádiz/Sevilla	Marruecos/América del Sur
	Cía Transatlántica	Cádiz/Sevilla	Golfo de Guinea/América del Sur
	Miguel M. de Pinillos	Cádiz/Sevilla	
	Ybarra y Cía, S. en C.	Cádiz/Sevilla	América del Sur
	Cía Correos Interinsulares Canarios	Tenerife/La Palma	Marruecos
Francia	Sociedad General de Transport Maritimes a Vapor	El Havre	América del Sur
	Cía Générale Trasatlantique		Centro América
	Cía de Navegation Paquet	Marsella/el Havre	África Occidental
	Sociedad Maritime Auxiliare de Transports	Burdeos/Marsella	
	Cía Française de Navigation a Vapor	Burdeos/Marsella	
	Andrew Weir y Cía		África Occidental
	Cáia Marseills de Navegation a Vapor		Dákar
Holanda	Hollansche Stoomboot Maats		África Occidental
	Van Nievelt condrian y Com. Stoomv.	Marsella	América del Sur
	Koninklijke Hollandsche Lloyd		América del Sur
Italia	Cosulich Soc, Triestina di Nav.	Trieste	América del Sur
	Sociedad Libera triestina	Trieste	África Occidental
Reino Unido	Yeoward Bros	Liverpool	
	Royal Mail Steam Packet Com.		
	Elder Dempster y Cº. Ltd.	Liverpool/Southampton	América del Sur/África Occidental
	Peninsular y Oriental Steam Nav. Cº.	Londres/Liverpool	
	T. y S. Harrison	Londres	Australia
	Anglo Saxon Petroleum Co. Ltd.	Londres	Centro América
	Federal Steam Nav. Cº., Ltd.	Londres	Australia
	Lamport y Holt Ltd.	Londres	América del Sur
Union Castle Mail S.S. Cº, Ltd.	Londres	Australia	
	Houlder Bros y Cº, Ltd.	Londres	América del Sur
Noruega	Fred Olsen Linie		
	Dep. Bergenske D/S		América del Sur

PUERTO DE FUNCHAL (1931)			
Nacionalidad	Compañía	Destino	Observaciones
Británica	Blues Star	Liverpool	London
Británica	Booth S. S. Co.	Liverpool	
Británica	Elder Dempster	Liverpool	
Británica	Royal Mail Lines, Ltd.	Southampton	Lisboa
Británica	Union Castel Mail S.S. Co.	Southampton	
Británica	Yeoward Line	Liverpool	Lisboa
Francesas	Chargeurs Reunis		
Francesa	Cyprien Fabre Line		
Portugal	Companhia colonial de Navegação		
Portugal	Companhia Nacional de Navegação		
Danesa	Det Forenede Sampskibs-Selskap		
Alemana	Hamburg Amerika Linie		
Alemana	Norddeutscher Lloyd		
Holandesa	Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij		

Cuadro IV: Relación de las líneas regulares de navegación con escala en Gran Canaria (1929) y Madeira (1931)

Fuente: Para Las Palmas: Junta de Obras del Puerto de Las Palmas (1928); para Madeira: J. B. Browne, J. B. (1931: 76)

	BRITÁNICO			ALEMÁN			OTROS	TOTAL
	Las Palmas	Tenerife	Total Británico	Las Palmas	Tenerife	Total alemán		
1891		105.516	100.516					
1892		99.940	98.940					
1893		103.728	103.728					
1894		77.159	77.159					
1895		114.365	114.365					
1896		146.673	146.673					
1897		160.859	160.859					
1898	213.000	133.480	133.480					
1899		206.709	206.709					
1900								
1901								
1902								
1903	331.667						33	
1904	277.331			170			12	
1905	273.000							595.000
1906	343.625	199.875	543.500	51.500		51.500		633.000
1907			575.000	58.000		58.000		537.000
1908			484.000	53.000		53.000		537.000
1909			423.000	61.000		61.000		484.000
1910			941.000	141.643		141.643		1.082.631
1911			952.369	120.631		120.631		1.073.000
1912	828.482	410.054	1.238.536	108.500		108.500		1.347.036
1913			974.904			185.096		1.160.000
1914			636.478			70.087		706.565

Cuadro V: Procedencia del carbón suministrado en canarias

Elaboración propia con datos tomados de los Informes consulares Británicos [Quintana Navarro Editor (1992)], Morris (1921).

AÑOS	Las Palmas	Santa Cruz	Santa Cruz (Murcia Navarro)	San Vicente	Madeira	FAYAL	S. MIGUEL
1875	111				610	339	332
1876	119				606	395	342
1877	129	403			619	456	351
1878	148	405			585	625	351
1879		453			652	704	270
1880		427			682	893	188
1881					673	957	
1882					715	1.125	
1883	236				720		
1884	238	452			811		
1885	236				780		
1886	522	563			733		
1887	660				679		
1888	954	726			751		
1889	1.180	786			793		
1890	1.441	819			742		
1891	1.558	836			680		
1892	1.562	843			702		
1893	1.719	836			689		
1894	2.718	814					343
1895	2.887	901			720		350
1896					749		483
1897					796		566
1898	2.831	2.122			883		619
1899		2.706			820		706
1900		2.933			1.290		688
1901		2.919			1.211		599
1902	3.944	2.841			1.513		511
1903	3.848	2.968			1.397		120
1904	4.103	3.199			1.257		141
1905	4.833	3.529			1.259		424
1906	4.925	3.663			1.287		446
1907	4.992	3.538			1.365		414
1908	4.549	3.169			1.440		217
1909	4.501	3.537	2.541		1.535		219
1910	4.393	3.642	2.512		1.391		278
1911	4.751	3.782	2.864		973	1.208	296
1912	4.888	2.484	3.934		1.507	1.660	267
1913	4.974	2.110	3.564		1.330	1.397	221
1914	3.556	1.570	3.155		1.027		200
1915	2.740		2.497				
1916	2.211		1.900				
1917	636		643				
1918	445		433				
1919	1.366		1.028				
1920	2.112		1.503				
1921	2.187		1.759				
1922	2.976		2.306				
1923	3.318		2.403				
1924	3.863		2.589				
1925	3.923		2.891				
1926	3.762		2.811				
1927	4.099		2.875				
1928	4.225		3.403				

AÑOS	Las Palmas	Santa Cruz	Santa Cruz (Murcia Navarro)	San Vicente	Madeira	FAYAL	S. MIGUEL
1929	4.492		3.072		1.026		
1930			3.025		1.029		
1931	4.485		3.075		887		
1932			2.874		930		
1933			2.823		1.088		
1934			2.705				
1935			2.751				
1936			2.085				
1937			1.563				
1938			-				
1939			1.787				
1940			1.357				

Cuadro VI. Movimiento anual de vapores en los puertos atlánticos
(número de unidades)

Fuente: Para Santa Cruz de Tenerife: Murcia Navarro (1975) y Quintana Navarro [(ed.), (1992)]. Para Azores, Cabo Verde y Madeira, Martín Hernández (1991:116-120).

AÑOS	LAS PALMAS DE G. C. LUZ	SANTA CRUZ DE TENERIFE	TENERIFE (INFORMES)	MADEIRA	ASCENSIÓN	ST. ELENA	FAKLANDS	SAN MIGUEL
1850		5.000			702	783		
1853		5.000			3.913	1.732	973	
1856		16.000			2.518	1.869		
1864		7.730			890	1.411	1.409	
1875					3.437	1.502	330	
1876					2.363	100	1.252	
1877					1.817	262	271	
1878		5.641*			-	468	377	
1879		10.075*			2.237	1.560	1.360	
1880		10.469*			1.356	786	575	
1881		9.547*			2.300	1.271	766	
1882		18.902*			2.001	523	574	
1883		34.674*			1.004	874	968	
1884	6.700	28.924	25.582		1.178	722	704	
1885	18.390	33.963	33.752		1.242	1.635	499	
1886	38.827	38.046	40.023		1.014	283	1.943	
1887	78.070	53.277	53.042	76.495	1.850	151	850	
1888	130.188	76.913	77.605		-	1.620	1.204	
1889	166.341	101.432	100.891		2.446	2.116	1.491	
1890	226.409	107.519	1107.733	67.574	1.214	1.861	1.486	
1891		105.516	104.511		2.348	780	752	
1892		99.940	98.589		1.129	1.684	895	
1893		103.728	103.239		630	1.429	727	
1894		77.159	81.678		3.320	2.060	309	1.134.218
1895	191.174	83.896/114.365	78.022		1.320	3.625	478	3.367.321
1896		146.574	121.582		3.116	30	146	
1897		160.856	139.524		1.764	447	1.681	
1898		133.480	86.456		2.645	927	1.744	3.890.661
1899	206.709	158.414	148.414		2.511	3.303	1.847	
1900	400.000	279.383			1.873	12.530	799	
1901		232.897			2.618	6.770	1.980	
1902		208.796			679	1.601	2.263	5.477.621
1903	331.667		123.345		2.509	1.997	2.191	4.085.866
1904	277.331		139.160		2.134	4.089	758	4.674.806
1905	334.625		139.074		-	1.451	1.162	4.766.564
1906			189.685		2.026	4.193	260	4.518.109
1907	375.000		196.247		695	1.851	932	5.818.336
1908			122.934		1.384	1.431	5.150	5.367.439
1909					695	1.611	15.035	5.522.384
1910	706.475	166.564				4.357	21.937	9.046.663

AÑOS	LAS PALMAS DE G. C. LUZ	SANTA CRUZ DE TENERIFE	TENERIFE (INFORMES)	MADEIRA	ASCENSIÓN	ST. ELENA	FAKLANDS	SAN MIGUEL
1911	822.231	198.045				2.303	30.903	13.310.544
1912	791.985	518.554				4.082	34.729	15.082.897
1913	828.376	349.060				4.737	28.580	16.083.650
1914	636.523	227.711						11.123.630
1915	299.196	171.575						
1916	249.260	151.827						
1917	25.952	26.898						
1918	5.960							
1919	210.114	76.023						
1920	280.000	146.846						
1921	226.857							
1922	342.508							
1923	463.367							
1924	471.373							
1925	352.977							
1926	396.181	161.214						
1927	453.686	187.608						
1928	351.954	178.786						
1929	348.447	164.300						
1930	267.140	128.759						
1931	254.783	120.077						
1932	207.735	92.071						
1933	185.913	85.031						
1934	167.898	79.868						
1935	167.729	87.722						
1936	89.533	55.725						
1937	107.853	61.480						
1938	75.121							
1939	82.084	39.317						
1940	118.547	25.390						

Cuadro VII. Toneladas de carbón servidas en los puertos atlánticos. (Tm).

- Cantidades suministradas.
- 1912 Carbón servido.
- 1912. Las 750.000 Tm. importadas en Las Palmas son 427.803 de Gales y 257.802 de Durham; hay una huelga en Gales y se importa también 39.539 de Norteamérica y 24.560 de Alemania [(Quintana Navarro (ed.) 1992: 866)]; datos de 1913: 723.437 de Gales; 436.563 de Durham [(Quintana Navarro (ed.), 1992: 878)]; datos 1914: 422.577 de Gales; 283.988 de Durham [(Quintana Navarro (ed.), 1992: 910)], además 13.136 Tm. Americano y 44.300 alemán-galés [(Quintana Navarro (ed.), 1992: 927)]

San Vicente, 1931: 126.500 Tm (Report 1934)

Madeira: 1886: 76.495 Tm y 1890: 67.754 Tm. según datos de Foreign Office Miscellaneous Series, n° 246 (1892).

Fuente: Las Palmas: Hasta 1910: Quintana Navarro [(ed.) (1991)], Cámara Oficial de Comercio Industria y Navegación (1947 y 1955) y Morris (1921: 11); para Santa Cruz de Tenerife: Murcia Navarro (1975); para Ascensión, Santa Elena y Falkland: Minchinton (1985: 559-561).

BIBLIOGRAFÍA

- ANÓNIMO (1934): "Las Casas Carboneras establecidas en el Puerto de la Luz", *España Nueva*, abril de 1933, pp. XIV-XV.
- AIXALA PASTO, J. (199): *La peseta y los precios. Un análisis de largo plazo (1868-1915)*.
- BERNAL, A. M. (1992): "Los instrumentos del comercio en el sistema mercantil de las islas atlánticas ibéricas y caribeñas", en *Historia das Ilhas Atlânticas (Actas de Seção de Archivos do IV Coloquio Internacional de Historia das Ilhas Atlânticas)*, VI, Centro de Estudos de Historia do Atlântico/Secretaria Regional do Turismo e Cultura, Funchal, 1997, pp. 43-87.
- BLANDY (1961): *The Blandy family of companies. Our first 150 years, 1811-1961. Madeira*. (Auedición).
- BROWN, A. S. (1905) [1894]: *Madeira and the Canary Islands. A practical and complete Guide for the use of Tourist and Invalids with Twenty coloured Maps and Plans*. Sampson Low, Marston & Co., Limited, London.
- BROWNE, J. B. (1930): "Report on Economic conditions in Madeira", Anexo I en A. H. W. King Economic conditions in Portugal. Together with annexes on Madeira and The Cape Verde Islands. Department of Overseas Trade, H. M. Stationery Office, London, pp. 72-77.
- (1932): "Report on Economic conditions in Madeira", Anexo I en A. H. W. King Economic conditions in Portugal. Together with annexes on Madeira and The Cape Verde Islands. Department of Overseas Trade, H. M. Stationery Office, London, pp. 75-85
- CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN (1947): *Memoria comercial correspondiente al año 1946*. Las Palmas.
- (1955): *Memoria comercial correspondiente al año 1946*. Las Palmas.
- CARRERAS ODRIOZOLA, A. (Coord.) (1989): *Estadísticas histórica de España. Siglos XIX y XX*. Fundación del Banco Exterior, Madrid.
- COLL MARTÍN, S. y C. SUDRIÀ Y TRIAY (1987): *El carbón en España, 1770-1961. Una historia Económica*. Turner, Madrid.
- DAVIES, P. N. (1973): *The Trade Makers. Elder Dempster in West Africa, 1852-1972*. Allen and Unwin Ltd, London. (Reedición por International Maritime Economic History Association de 2000).
- (1978): *Sir Alfred Lewis Jones, Shipping Entrepreneur Par Excellence*. Europa Publications, London.
- (1990): *Fyffes and Banana. Musa sapientum. A Centenary Hystory, 1888-1988*. The Athone press Ltd, London.
- y J. R. FISHER (1995): "Relaciones comerciales entre G. B. y las Islas Canarias", VV. AA., *Canarias e Inglaterra a través de la Historia*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, pp. 217-269.
- FLETCHER, M. E. (1975): "From coal to oil in British shipping", *The Journal of Transport History*, New Series Vol. III, nº I, pp. 1-19.
- FRAILE BALBÍN, P. (1991): *Industrialización y grupos de presión. La economía política de la protección en España, 1900-1950*. Alianza Universidad, Barcelona
- GUIMERÁ RAVINA, A. (1989): *La Casa Hamilton. Una empresa británica en Canarias, 1837-1987. Litografía Romero, Santa Cruz*.
- JACKSON, G. (1983): "The ports", en Aldcroft and Freeman (eds.) *Transport in the Industrial Revolutions*. Manchester

- JEVONS, W. S. (2000) [1865]: *The Coal Question. An Inquiry Concerning the Progress of the Nation, and the Probable Exhaustion of our Coalmines*. A. W. Flux, Londres. (Se cita la edición española de Pirámide, Madrid, 2000).
- JUNTA DE OBRAS DE LOS PUERTOS DE LA LUZ Y DE LAS PALMAS (1928): *Memoria correspondiente al año 1928*. Imprenta Vicente Rico, Madrid.
- KING, A. H. W. (1930): *Economic conditions in Portugal. Together with annexes on Madeira and The Cape Verde Islands*. Department of Overseas Trade, H. M. Stationery Office, London.
- (1932): *Economic conditions in Portugal. Together with annexes on Madeira and The Cape Verde Islands*. Department of Overseas Trade, H. M. Stationery Office, London.
- KIRKALDY, A. W. (1919): *British Shipping: Its History, organisation & Importance*. Kegan Paul Trench, trubner &., ltd, London
- FOREING OFFICE MISCELLANEOUS SERIES, Nº 246 (1892): *Report on the Social and Economic conditions of the Canary islands*. H.M. Stationery Office, Harrison and Sons, London.
- HARTWEL, R. M. (1983): “La revolución de los servicios: El crecimiento del sector en la economía moderna”, en C. M. Cipolla (ed.), *Historia económica de Europa (3). La revolución industrial*, Ariel, Barcelona, pp. 371-409.
- LILLEY, S. (1983): “El progreso tecnológico y la revolución industrial, 1700-1914”, en C. M. Cipolla (ed.), *Historia económica de Europa (3). La revolución industrial*, Ariel, Barcelona, pp.195-264.
- MARTÍN HERNÁNDEZ, U. (1991): “Los archipiélagos atlánticos de Canarias, Madeira, Cabo Verde y Azores 1880-1919. Una aproximación al estudio de sus relaciones a través de los informes consulares británicos”, en *Actas del VIII Coloquio de Historia Canario-Americano*, Tomo II, pp. 97-122, Las Palmas.
- (1988): *Tenerife y el expansionismo ultramarino europeo (1880-1919)*. Aula de Cultura de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife.
- MIÈGE, J-L (1975): *Expansión europea y descolonización de 1870 a nuestros días*. Labor, Barcelona.
- MILLER, Basil (1988): *Canary Saga. The Miller family in las Palmas*. Las Palmas, Cabildo Insular de Gran Canaria.
- MINCHINTON, W. (1985): “The role of the Britihs South Atlantic islands in sea-borne commerce in the ninetenenth century”, en *Actas del IV Coloquio de Historia Canario-americano*, pp. 543-576.
- (1987): “The Canaries as port of call”, en *Actas del VI Coloquio de Historia Canario-americano*, Tomo III, pp. 273-300.
- MORRIS, T. J. (1921): *Trade and Economic conditions of the Canary Islands*. Departmen of Overseas Trade, H. M. Stationery Office, London.
- MURCIA NAVARRO, E. (1975): *Santa Cruz de Tenerife, un puerto de escala en el Atlántico. Estudio de Geografía urbana*. Aula de Cultura de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife.
- NADAL-FARRARES, J. (1976): “Dependencia y subdesarrollo: el caso canario. Notas sobre las relaciones comerciales entre Gran Bretaña y las Islas Canarias, 1809-1914”, en *Hacienda Pública Española*, nº. 38, pp.157.
- NORTH, D. (1958): “Ocean Freight and Economic Development 1750-1913”, *Journal Ecomic History*, 18, pp, 537-555.
- QUINTANA NAVARRO, F. (1985.): *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de la Luz. 1883-1913*. CIES de la Caja de Canarias, Las Palmas.

- (ed.) (1992): *Informes consulares británicos sobre Canarias (1856-1914)*. CIES de la Caja de Ahorros de Canarias/ Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas.
- RODRÍGUEZ Y DÍAZ DE QUINTANA, M (1989): *Miller y compañía: Cien años de Historia*. Artes Gráficas Clavileño, Las Palmas.
- SANDS, J. L. (1930): "Report on the Cape Verde Islands", en A. H. W. King Economic conditions in Portugal. Together with annexes on Madeira and The Cape Verde Islands. Department of Overseas Trade, H. M. Stationery Office, London, pp. 78-79.
- (1932): "Report on the Cape Verde Islands", en A. H. W. King Economic conditions in Portugal. Together with annexes on Madeira and The Cape Verde Islands. Department of Overseas Trade, H. M. Stationery Office, London, pp. 86-98.
- SUÁREZ BOSA, M. (1996): *Trabajadores y empresarios en el Puerto de La Luz y de Las Palmas. La organización del trabajo, 1891-1980*,
- (2000): "Empresas consignatarias y estibadoras de el Puerto de La Luz y de Las Palmas: estrategia y organización", en VV. AA., *Iniciación al estudio de la empresa en España y Canarias. Sus archivos y su historia*, Fundación Canaria Mapfre Guanarteme, Las Palmas, pp. 156-184.
- TORTELLA CASARES, T. (2000): *Una guía de fuentes sobre inversiones extranjeras en España (1780-1914)*. Archivo del banco de España, Madrid.
- TRANT, J. P. (1931): *Economic Conditions in the Canary islands. An Annexe on Rio de Oro*. Report. Department of Overseas Trade, H. M: stationery Office, London.
- VILLE, S. P. (1990): *Transport and the Development of the European economy, 1750-1918*. MacMillan, London.

NOTAS

- ¹ La cita textual en Kirkaldy (1919: 465 y de 348 a 372 para documentar las rutas).
- ² Las citas corresponden a los Informes Consulares en Quintana Navarro [(ed.) (1992: 398 y 954, respectivamente)].
- ³ Según referencia de los Informes Consulares en Quintana Navarro [(ed.) (1992: 293, 307 y 476)].
- ⁴ Foreign Office Miscellaneous Series, n.º. 256 (1892: 11).
- ⁵ De dicho acuerdo se hacen eco desde los cónsules británicos en sus informes [(Quintana Navarro (ed.), 1992: 588, 609 y 793)]; y en el Report del cónsul T. J. J. P. Trant (1931: 33-35); Guimerá Ravina (1989: 171-173, 217 y 235), quien se hace eco de la contribución de las empresas *Hamilton y Cía* y *Cory Bros* a dicho consorcio.
- ⁶ La influencia de la huelga de las minas de carbón galesas de 1912 en la conducta de las empresas carboneras establecidas en Canarias, es señalada por J. Franchy Roca (líder y asesor de las sociedades obreras portuarias grancanarias) en un artículo publicado en el periódico local *El Tribuno*, 29-7-1912. Las citas de los Informes Consulares corresponden a Quintana Navarro [(ed.), 1992: 866 y 793)].
- ⁷ Según Rodríguez y Díaz de Quintana (1989: 101), la autorización de las obras de una concesión ocasionó el cese a León y Castillo la destitución de su cartera ministerial, aunque esta versión no la hemos podido confirmar.
- ⁸ Para el estudio de estas empresas se dispone, en formato microfilms, de la documentación que se guarda en la *Companies House* de Cardiff; en el Archivo del Banco de España se custodia documentación referida a escrituras de constitución y otorgamiento de poderes a los gerentes de las sucursales.
- ⁹ También existe una historia particular de esta empresa, la realizada por M. Rodríguez y Díaz de Quintana (1989); así como una historia familiar escrita por Basil Miller, descendiente de los dueños de la empresa (Miller, 1989).
- ¹⁰ Una relación de la documentación guardada en el banco de España en Tortella Casares (2000: 86-87), microfilms de la *Companies House*.
- ¹¹ Guimerá Ravina ha realizado una exhaustiva historia de esta empresa, utilizando la documentación del archivo particular. Ver Guimerá Ravina (1989).
- ¹² Martín Hernández (1988: 179-208) y Guimera Ravina (1989).
- ¹³ Esta importante empresa de origen británica ha sido estudiada por el profesor Peter Davies. Para las referencias a Canarias ver Davies (1973, edición de 2000; 475); Véase, también, la entrevista su director Víctor E. Pavillard en el periódico *Hoy*, 25-6-1933, p. 16. El dato correspondiente al carbón suministrado, en Guimerá Ravina (1989: 145).
- ¹⁴ De esta empresa existe un opúsculo auto editado por Blandy (1961).
- ¹⁵ Ver el artículo “Las Casas Carboneras...”, en *La España Nueva*.
- ¹⁶ Las escrituras de constitución de estas compañías y los poderes otorgados a sus representantes se pueden consultar en el Archivo del Banco de España. Ver Tortella Casares (2000: 46 y 287); también en los microfilms de la *Companies House*.
- ¹⁷ Las referencias para esta empresa en Minchinton (1987); Guimerá Ravina (1989: 165 y 188); la referencia a su representación del almirantazgo en el Anónimo (1934).
- ¹⁸ La Asociación Patronal de Consignatarios de Buques del Puerto de Las Palmas se constituyó en 1925 y estuvo dirigida por empresarios extranjeros o sus representantes (Suárez Bosa, 1996).

- ¹⁹ Recogido por Guimerá Ravina (1989: 269-270).
- ²⁰ El acuerdo se rompió entre 1910 y 1912. Ver Miller (1988) y Rodríguez y Díaz de Quintana (1989: 110-114).
- ²¹ En los puertos europeos era generalmente más barato, pero estaban peor situados en la ruta: en Amsterdam costaba 13-19 chelines la Tm.; en Antwerp!, 13-6 chelines; en Gibraltar, 23 chelines el carbón de Gales y 21 el de Durham; en El Havre, 21 chelines y 5 peniques y 16 chelines y 6 peniques, respectivamente. Los datos están tomados de Kirkaldy (1919: 600-610). En 1933 los precios eran así: Liverpool, 19 chelines; Hull, 14 chelines y 6 peniques, según datos recogidos del “Expediente en averiguación de la causa de retirada de líneas de vapores de este Puerto de La Luz”, Archivo de la Cámara Oficial de Comercio Industria y Navegación de Las Palmas, Legajo “Comunicaciones e infraestructura”, Caja 200.
- ²² Los datos proceden de las siguientes fuentes: los de 1933 fueron proporcionados por la compañía Elder Dempster recogidos en el “Expediente ...”, citado en la nota anterior. Es posible que la empresa obtuviera el carbón más barato porque en su contestación expresa que es una información confidencial. Así por ejemplo, los precios oficiales en Madeira son de 33 chelines por Tm.
- ²³ Quintana Navarro (ed.) (1992: 79).
- ²⁴ Ídem.
- ²⁵ En el caso del puerto de Las Palmas la posesión de las gabarras sirve como “parámetro de análisis para determinar quiénes controlaban el negocio del carbón”. No por casualidad estaban todas en manos de compañías extranjeras. (Quintana Navarro, 1985: 57).
- ²⁶ Ver Miller (1988).
- ²⁷ “The principal firms belonging to this association, known as the Canary Islands Committee, with their local representatives”. Ver el Report del cónsul T. J. Morris (1921: 6).
- ²⁸ Véase la entrevista y artículo del periódico *Hoy*, 24-5-1934, p. 5 y el Report del cónsul J. P. Trant (1931: 37).