



 **ULPGC**  
Universidad de  
Las Palmas de  
Gran Canaria

 **Universidad**  
de La Laguna



  
UNIVERSIDADE da MADEIRA

*Programa de Doctorado  
Islas Atlánticas: Historia,  
Patrimonio y Marco Jurídico  
Institucional.*

**TESIS DOCTORAL**

**PUERTOS MENORES  
DE GRAN CANARIA  
(1852-1936):**

**ECONOMÍA, COMERCIO Y DESARROLLO PORTUARIO  
DURANTE LAS FRANQUICIAS COMERCIALES**

**Isaac Mendizábal Rodríguez**

Diciembre 2025  
Las Palmas De Gran Canaria







Programa de Doctorado Islas Atlánticas: Historia, Patrimonio y Marco  
Jurídico Institucional

TESIS DOCTORAL

**Puertos menores de Gran Canaria (1852-1936): economía, comercio y  
desarrollo portuario durante las franquicias comerciales**

AUTOR

Isaac Mendizábal Rodríguez

DIRIGIDA POR

Dr. Sergio Solbes Ferri

Dr. Daniel Castillo Hidalgo

El director:

El director:

El doctorando:

SOLBES  
FERRI  
SERGIO



CASTILLO  
HIDALGO  
DANIEL



MENDIZABAL  
RODRIGUEZ  
ISAAC



Diciembre 2025

Las Palmas de Gran Canaria







A mi mujer y a mi hija

A mi madre, mi hermana y amigos cercanos.



# Índice

Índice de cuadros y figuras.....	15
Índice de abreviaturas.....	19
Nota preliminar y agradecimientos.....	21
Capítulo 1. Introducción.....	25
1.1. Planteamiento general.....	27
1.2. Fuentes y metodología.....	31
1.3. Estado de la cuestión.....	33
1.4. Fuentes, objetivos y metodología.....	53
Capítulo 2. Puertos menores de Gran Canaria (1860-1936).....	63
2.1. Características y requisitos de los puertos secundarios de Gran Canaria... 65	
2.2. Reformas del sistema portuario español (1860-1930).....	68
2.3. Evolución y desarrollo de redes comerciales y puertos de Canarias.....	71
2.4. Procedimiento administrativo de construcción portuaria.....	71
2.5. Proceso constructivo portuario en Gran Canaria.....	73
<i>Puerto de Sardina del Norte, municipio de Gáldar.....</i>	74
<i>Puerto de Las Nieves, municipio de Agaete.....</i>	90
<i>Puerto de Bañaderos, municipio de Arucas.....</i>	99
<i>Puerto de Arinaga, municipio de Agüimes.....</i>	102
<i>Puerto de La Aldea, municipio de La Aldea de San Nicolás.....</i>	108
<i>Puertos de Mogán y Maspalomas, municipios de Mogán y San Bartolomé de Tirajana.....</i>	118
<i>Puerto de Melenara, municipio de Telde.....</i>	120
Capítulo 3. Economía y comercio entre España y Canarias durante la etapa contemporánea.....	135
3.1. Política y economía en el Antiguo Régimen.....	137
3.2. Reformas político-económicas y comerciales (1812-1852).....	144
3.3. Desarrollo de los Puertos Francos (1852-1936).....	148

<i>La cochinilla, motor económico de Canarias</i> .....	161
<i>Principales cultivos de exportación</i> .....	163
<i>El plátano: métodos de explotación y comercialización</i> .....	165
<i>La alternativa del tomate</i> .....	176
<i>Comercialización y distribución</i> .....	181
Capítulo 4. Materiales y proceso constructivo portuario.....	185
4.1. Materiales constructivos.....	187
<i>La cal</i> .....	187
<i>La piedra</i> .....	197
4.2. Documentación y expedientes sobre el proceso constructivo portuario.....	202
<i>Memoria y anejos</i> .....	203
<i>Proceso constructivo portuario</i> .....	209
4.3. Servicios portuarios: carpintería de ribera.....	212
4.4. Sistema de balizamiento marítimo: faros.....	214
4.5. Sistemas de comunicaciones.....	221
<i>Cable telegráfico: el tendido del cable en Canarias</i> .....	221
<i>Telegrafía: estación de La Isleta</i> .....	227
<i>Radiotelegrafía: estación de Melenara</i> .....	228
Capítulo 5: Vías y comunicaciones terrestres, tecnología, organización del trabajo y empresas extranjeras en Canarias.....	235
5.1. Carreteras y vías terrestres.....	237
5.2. Tecnologías de navegación y conservación.....	245
<i>Veleros y buques de vapor</i> .....	245
<i>Navegación a vela y transición a la tecnología de vapor</i> .....	249
<i>Almacenamiento y conservación de la fruta</i> .....	251
5.3. Organización del trabajo: sindicatos agrícolas de Gran Canaria.....	254
5.4. Empresas foráneas establecidas en Gran Canaria.....	260
<i>Blandy Brothers</i> .....	260
<i>Elder &amp; Dempster</i> .....	264
<i>Fyffes</i> .....	272
<i>Woermann Linie</i> .....	281
Conclusiones.....	287
Fuentes y bibliografía.....	309

<i>Fuentes documentales</i> .....	311
<i>Bibliografía</i> .....	313
Apéndices.....	335
<i>Imágenes de archivo</i> .....	337
<i>Fichas-Inventario de Puertos menores de Gran Canaria</i> .....	385



## Índice de cuadros y figuras

### Capítulo 1.

Fig.1.1. Mapamundi con la ubicación de las Islas Canarias.

Fig. 1.2. Mapa del Archipiélago de Canarias con los nombres de cada isla.

Fig. 1.3. Mapa de Gran Canaria con la ubicación de los puertos/embarcaderos económicos y faros construidos en el contexto del decreto de Puertos Francos.

### Capítulo 2.

Cuadro 2.1. Reformas portuarias habidas en España (1851-1930)

Cuadro.2.2. Evolución del tráfico de cabotaje en La Aldea de San Nicolás (1895-1898)

Fig. 2.1. Plano de ubicación del puerto de Sardina del Norte, proyecto de Juan de León y Castillo, 1863.

Fig. 2.2. Ubicación del muelles anexos al puerto de Sardina del Norte, Gáldar.

Fig. 2.3. Proyecto del embarcadero de José Suárez y Suárez, de la empresa frutera Hespérides, para construir un muelle anexo al de Sardina del Norte, 1903.

Fig. 2.4. Plano del puerto de Sardina del Norte destruido por el temporal, anexo a este muelle propiedad de *Fyffes Ltd.* y el muelle de Hespérides, 1921.

Fig. 2.5. Puerto de Sardina del Norte, destruido por un temporal, detrás se sitúan los muelles de Caleta de Arriba y Caleta de Abajo respectivamente, 1925.

Fig. 2.6. Foto actual del complejo de muelles del puerto de Sardina del Norte, 2022.

Fig. 2.7. Plano de ubicación del puerto de Las Nieves, Agaete, redactado por Juan de León y Castillo, 1864.

Fig. 2.8. Proyecto de reparación del puerto de Las Nieves, Agaete, 1880.

Fig. 2.9. Puerto de Las Nieves, Agaete, 1900-1910.

Fig. 2.10. Plano del último proyecto de ampliación del puerto de Las Nieves de Agaete con una tercera escalinata.

Fig. 2.11. Puerto de Las Nieves de Agaete, 1960-1970.

Fig., 2.12. Puerto de Las Nieves de Agaete en la actualidad, 2022.

Fig. 2.13. Playa del puerto natural de Bañaderos, conocida como la playa de El Puertillo, 2022.

Fig. 2.14. Plano de ubicación del puerto de Arinaga, ubicado en la playa homónima, 1916.

Fig. 2.15. Puerto de Arinaga en la actualidad con el antiguo almacén del puerto, 2025.

Fig. 2.16. Ejemplar del Boletín Oficial de la provincia de Canarias en donde Karl Ernst Jacks, representante de la marca alemana Woerman Linnie en Canarias, presenta permiso para construir un puerto en la playa de La Aldea de San Nicolás, 1899.

Fig. 2.17. Visita del Ministro de Gracia y Justicia, Galo Ponte Escartín, y comitiva del pueblo de La Aldea de San Nicolás a recibirle para resolver el Pleito de La Aldea, 1927.

Fig. 2.18. Ley de Embarcaderos Económicos de Canarias, referente al grupo oriental de las islas, 1921.

Fig. 2.19. Vista del puerto de La Aldea de San Nicolás con buques fondeados en la bahía, 1930-1935.

Fig. 2.20. Vista lateral del puerto de La Aldea de San Nicolás antes de su ampliación en la segunda mitad del s. XX, 1980-1990.

- Fig. 2.21. Vista del puerto de La Aldea de San Nicolás posterior a su ampliación de mediados del s. XX.
- Fig. 2.22. Presupuesto de gasto de estudio de un embarcadero económico en la playa de Maspalomas, 1919.
- Fig. 2.23. Plano de ubicación del puerto de Melenara y camino de servicio que conecta a este con la carretera que comunica Melenara con la ciudad de Telde, 1924.
- Fig. 2.24. Petición del pleno del M.I. Ayuntamiento de Telde para que el concejal Juan Rodríguez Quegles acuda a Madrid para solicitar información acerca de la construcción portuaria de Melenara, 1920.
- Fig. 2.25. Agradecimiento del pleno del M.I. Ayuntamiento de Telde en respuesta al telegrama de Carlos Navarro Ruiz por la información de la pronta entrada a subasta pública de las obras del puerto de Melenara, 1928.
- Fig. 2.26. Escrito del Presidente del Cabildo de Gran Canaria Laureano de Armas Gourié, indicando la propuesta de presentar al Cabildo de Gran Canaria como licitador en la subasta pública de la contrata de obra del puerto de Melenara, 1928.
- Fig. 2.27. Retrato de Laureano de Armas Gourié, Presidente del Cabildo de Gran Canaria (1927-1929).
- Fig. 2.28. Retrato de Miguel Alonso Jiménez, Presidente del Cabildo de Gran Canaria (1933-1936).
- Fig. 2.29. Documento de petición de cesión de la contrata de obra del puerto de Melenara del Cabildo de Gran Canaria a la empresa guipuzcoana Construcciones Hidráulicas y Civiles (1934).

### **Capítulo 3.**

- Cuadro 3.1. Exportaciones e importaciones en la provincia de Las Palmas (1930-1934).
- Cuadro 3.2. Estadísticas de exportación en Canarias (kilos), 1897-1902.
- Cuadro 3.3. Importaciones de plátanos en el Reino Unido, 1900.
- Cuadro. 3.4. Escalas británicas en Canarias, 1884-1890.
- Fig. 3.1. Cultivos de plátanos y caña de azúcar en Arucas, 1900-1910.
- Fig. 3.2. Hojas de tabaco secándose al sol para su manufactura industrial.
- Fig. 3.3. Fotografía de Fernando de León y Castillo por Satorny como Embajador de España en Francia.
- Fig. 3.4. Fotografía de Juan de León y Castillo, 1900-1905.
- Fig. 3.5. Pala de tunera con cochinilla, 1920-1930.
- Fig. 3.6. Campesinas recolectando cochinilla, 1920-1930.
- Fig. 3.7. Cultivos de plátanos en la costa norte de Gran Canaria, 1960-1970.
- Fig. 3.8. Almacén de plátanos para su clasificación y colocarlos en huacales, 1936.
- Fig. 3.9. Huacales de plátanos almacenados en el Puerto de La Luz para su embarque hacia los mercados extranjeros, c. 1920-1930.
- Fig. 3.10. Cultivos de tomates, 1911-1915.
- Fig. 3.11. Aparceras del tomate, 1920-1930.
- Fig. 3.12. Almacén de empaquetado de tomates, 1920-1930.

### **Capítulo 4**

- Cuadro 4.1. Hornos de cal activos en Gran Canaria, siglos XIX y XX.

- Fig. 4.1. Horno de cal en los arenales de Santa Catalina, (Las Palmas de Gran Canaria), 1920-1930.
- Fig. 4.2. Horno de cal para construir la presa de Jinámar, 2024.
- Fig. 4.3. Cabuquero extrayendo la piedra de cantería de Arucas, 1980-1990.
- Fig. 4.4. Herramientas de cabuquero, 1980-1990.
- Fig. 4.5. Portada de la memoria del proyecto del Puerto de Sardina del Norte, Gáldar. Redactado por el ingeniero Juan de León y Castillo en 1863.
- Fig. 4.6. Plano horizontal de ubicación del puerto de Melenara, Telde, redactado por el ingeniero Juan Muñoz en 1924.
- Fig. 4.7. Plano de alzado de los muros del puerto de Melenara, Telde, redactado por el ingeniero Antonio Muñoz en 1924.
- Fig. 4.8. Plano del camino de servicio y conexión de este tramo con la carretera que lo enlaza con la construida con el casco histórico del municipio.
- Fig.4.9. Astilleros, playa y ermita de San Telmo, Las Palmas de Gran Canaria, actual Estación de Guaguas de la compañía GLOBAL, en el parque de San Telmo, décadas de 1890-1900.
- Fig. 4.10. Faro de La Isleta, Las Palmas de Gran Canaria, décadas de 1920-1930.
- Fig. 4.11. Faro de Arinaga, Agüimes, 2022.
- Fig. 4.12. Faro y charca de Maspalomas, 1934.
- Fig. 4.13. Faro de Sardina del Norte, 1980-1990, previo a su derribo para la construcción del faro actual.
- Fig. 4.14. Plano de ubicación del cable telegráfico submarino que conecta Canarias con Cádiz y los ramales de comunicaciones secundarios que conectan con las islas y término de ambos.
- Fig. 4.15. Estación de radiotelegrafía de Melenara, Telde, 1911.

## Capítulo 5

- Fig. 5.1. Carretera de entrada a Arucas, 1895-1900.
- Fig. 5.2. Camino de Telde, 1893.
- Fig. 5.3. Carretera de Gáldar, 1893.
- Fig. 5.4. Barcos de vela.
- Fig. 5.5. Oficinas de la empresa Grand Canary Coaling Co. en el Puerto de La Luz, 1890-1895.
- Fig. 5.6. Empaquetado de plátanos, 1920-1930.
- Fig. 5.7. Vista de los almacenes de la empresa británica Blandy Brothers en el Puerto de La Luz, 1930-1940.
- Fig. 5.8. Alfred Lewis Jones, accionista mayoritario de la empresa británica Elder & Dempster y artífice de la cima del poder de esta empresa (1884-1910).
- Fig. 5.9. Oficinas de la empresa británica Elder & Dempster Co.
- Fig. 5.10. Sir Owen Philips, Lord Kylsant, accionista mayoritario de Elder & Dempster tras el fallecimiento de Alfred L. Jones, este divide la empres y funda Elder & Dempster Ltd.
- Fig. 5.11. Edward Wathen Fyffe, accionista y uno de los fundadores de la empresa E.W. Fyffe and Son, precursora de la Fyffes, Hudson & Co.

- Fig. 5.12. Oficinas y almacén de empaquetado de plátanos de la empresa Fyffes en la calle Eduardo Bennot, Las Palmas de Gran Canaria, 2022.
- Fig. 5.13. Camiones propiedad de la empresa británica Fyffes en el almacén de empaquetado cargados de huacales de plátanos preparados para transportarlos al Puerto de La Luz, 1925-1930.
- Fig. 5.14. Oficinas y almacén de la empresa alemana Woermann Line en la calle Albareda, hoy desaparecido y construido en su lugar la torre Woermann, 1925-1935.

## Índice de abreviaturas

**AGA:** Archivo General de la Administración.

**AMC:** Archivo del Museo Canario.

**AHPLP:** Archivo Histórico Provincial de Las Palmas.

**APHSCT:** Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife.

**AYT:** Ayuntamiento de Telde.

**BOP:** Boletín Oficial de la Provincia de Canarias.

**FEDAC:** Fondo para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria.

**LACP:** Libro de Actas de las Comisiones Permanentes del Ayuntamiento de Telde.

**LAP:** Libro de Actas de Plenos del M.I. Ayuntamiento de Telde.

**PC:** Puertos Canarios.

**R.O.:** Reales Órdenes.



## **Nota preliminar y agradecimientos**



La culminación de esta tesis doctoral constituye el resultado de un extenso proceso de esfuerzo, dedicación y compromiso tanto académico como personal. La investigación que aquí se presenta se enmarca en el campo de la Historia Económica y aborda el estudio de los puertos menores de Gran Canaria entre los años 1852 y 1936. Este trabajo ha sido concebido con el propósito de contribuir a una comprensión más amplia del papel desempeñado por estos enclaves en la articulación económica, social y territorial de la isla durante un período decisivo de cambio y modernización.

El desarrollo de la presente investigación ha requerido una labor sostenida de búsqueda y análisis de fuentes documentales, consulta en archivos y revisión crítica de la bibliografía especializada, combinando la perspectiva histórica con un enfoque metodológico riguroso y transversal. Cada etapa del proceso —desde la definición del objeto de estudio hasta la redacción final— ha supuesto un ejercicio constante de perseverancia, reflexión y aprendizaje.

Esta tesis es también el resultado de una trayectoria vital marcada por el esfuerzo, la autodisciplina y la determinación por avanzar en el ámbito académico pese a la escasez de medios de financiación y las dificultades personales que han acompañado este camino. Superar tales obstáculos ha reforzado la convicción de que el conocimiento, la constancia y la pasión por la investigación son herramientas poderosas para transformar la realidad y aportar a la comprensión de nuestro pasado colectivo.

El trabajo que se presenta aspira a ser una aportación significativa al estudio de la historia económica insular y, al mismo tiempo, un testimonio del valor del esfuerzo individual cuando está guiado por el compromiso con la verdad histórica y la vocación investigadora.

Deseo expresar mi más sincero agradecimiento a mis directores de tesis, el Dr. Daniel Castillo Hidalgo y el Dr. Sergio Solbes Ferri, por su constante orientación, rigor académico y apoyo a lo largo de todo el proceso de investigación. Su compromiso, paciencia y capacidad de guía han sido fundamentales para el desarrollo y culminación de este trabajo doctoral. Su acompañamiento intelectual y humano ha representado un estímulo permanente para el aprendizaje, la reflexión crítica y la mejora continua. Gracias a sus valiosas sugerencias, su generosidad académica y su confianza en este proyecto, ha sido posible dar forma a una investigación que aspira a contribuir al conocimiento de la historia económica y social de Gran Canaria. A ambos, mi reconocimiento y gratitud por haber compartido su tiempo, su experiencia y su entusiasmo investigador, y por haber hecho de este recorrido una experiencia académica y personal profundamente enriquecedora.

Reconocimiento también al Departamento de Ciencias Históricas por la responsabilidad de instruirme en este proceso de crecimiento académico desde hace más de una década. Así mismo reconocimiento al personal de archivos como Puertos Canarios, de los Archivos Históricos de Santa Cruz de Tenerife y de Las Palmas de Gran Canaria, Archivo General de la Administración, bibliotecas y museos cuya profesionalidad y fondos documentales han permitido la redacción del *corpus documental*. Quiero hacer también un reconocimiento especial a Javier Campos Oramas, por su apoyo constante a lo largo de todo el proceso, por haber padecido el proceso de revisión y corrección del texto, y su acompañamiento en los momentos de mayor esfuerzo. Su implicación, paciencia y aliento han sido esenciales para alcanzar la meta final de esta tesis.

A mi familia y amigos, por su apoyo incondicional, comprensión y aliento continuo a lo largo de los años, les debo una parte esencial de este logro. A mi madre y mi hermana agradecer su presencia, cariño y confianza que han sido el sostén emocional que me ha permitido perseverar en los momentos de dificultad. Finalmente quiero hacer un especial agradecimiento a los pilares de vida como son mi pareja Laury y, sobre todo, a nuestra hija Lara. Ellas han sido parte fundamental en el proceso desde lo más sencillo a lo más complejo, no ha sido un proceso fácil, ha tenido altibajos, soledad y momentos de crisis. Por ello quiero expresar mi mayor gratitud, con la satisfacción de haber culminado un largo proceso de crecimiento académico y personal.

## Capítulo 1. Introducción



## 1.1. Planteamiento general

La introducción a este trabajo de investigación, cuyo fin es la obtención del Grado de Doctor, presenta un tema adscrito al Área de conocimiento de la Historia Socioeconómica Contemporánea orientado a través de una doble perspectiva que es propia de la historiografía canaria:

- Confeccionar estudios dedicados a las relaciones socioeconómicas propias del archipiélago.
- Insertar dichos trabajos de investigación en la esfera nacional e internacional.

El primer propósito viene unido a la necesidad de redactar estudios particularizados para el caso de un archipiélago, como el de las islas Canarias, dotado de un sistema comercial y socioeconómico propio y caracterizado por la dependencia del comercio exterior. Esta premisa determina una relación permanente de la economía canaria con los mercados internacionales.



Fig. 1.1. Mapamundi con la ubicación de las Islas Canarias. Autor: Laura Navarro De La Paz.

Para lograr el segundo propósito, la historiografía canaria tiene que realizar un proceso de renovación académica y de estudios enfocado hacia la vinculación del archipiélago con las potencias europeas, de manera que, por medio de las relaciones diplomáticas, la política colonial y económica, se consiga integrar su sistema comercial y de tráfico marítimo en un contexto internacional marcado por la expansión de las potencias europeas en la carrera colonial e industrial. Canarias, como ruta y encrucijada en las rutas del Atlántico, siempre ha sabido aprovechar las ventajas derivadas de su renta de situación, como veremos en el presente trabajo.

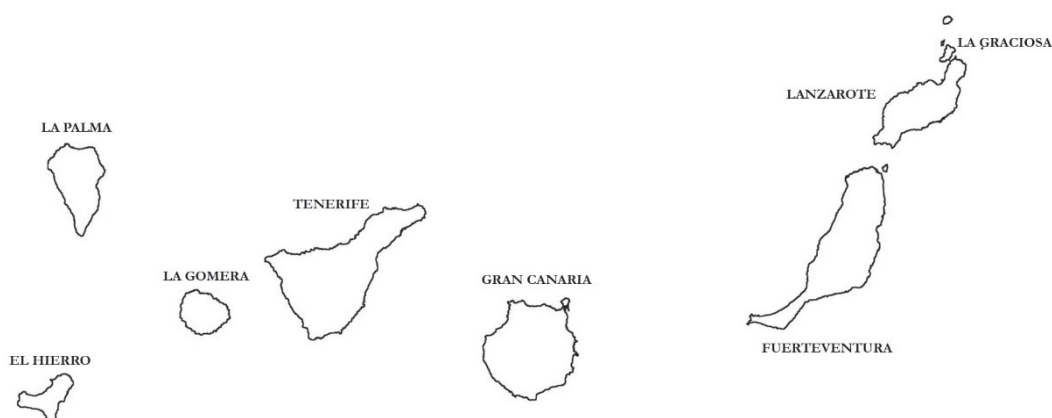


Fig. 1.2. Mapa del Archipiélago de Canarias con los nombres de cada isla. Autor: Laura Navarro De La Paz.

Abarcamos como período de estudio desde mediados del siglo XIX hasta la primera mitad del siglo XX (1852-1936). Nuestro principal objetivo son los puertos secundarios de la isla de Gran Canaria que, como materia de estudio resultan ser, en su mayoría, puertos denominados de interés general o puertos de segunda categoría. Las infraestructuras portuarias seleccionadas nos permitirán establecer o abrir nuevos planteamientos teóricos y la comprensión de la dinámica económica en la que se inserta su historia. La principal dificultad hallada en nuestra investigación es consecuencia de la escasez de fuentes documentales, muy concentradas en archivos públicos del Gobierno de Canarias y del Archivo General de la Administración. Existía sin embargo la urgente necesidad de recuperar la historia de su desarrollo en un contexto de grandes avances técnicos, científicos y tecnológicos en el campo marítimo, en el cual no deja de insertarse el archipiélago canario.

Los puertos estudiados en este trabajo, en su mayoría obra de infraestructura –excepto el puerto de Bañaderos que es un importante puerto natural– son los siguientes:

- Puerto de Sardina del Norte (municipio de Gáldar)

- Puerto de Las Nieves (municipio de Agaete)
- Puerto de Bañaderos (municipio de Arucas)
- Puerto de La Aldea de San Nicolás (municipio de La Aldea de San Nicolás)
- Puerto de Arinaga (municipio de Agüimes)
- Puerto de Melenara (municipio de Telde)

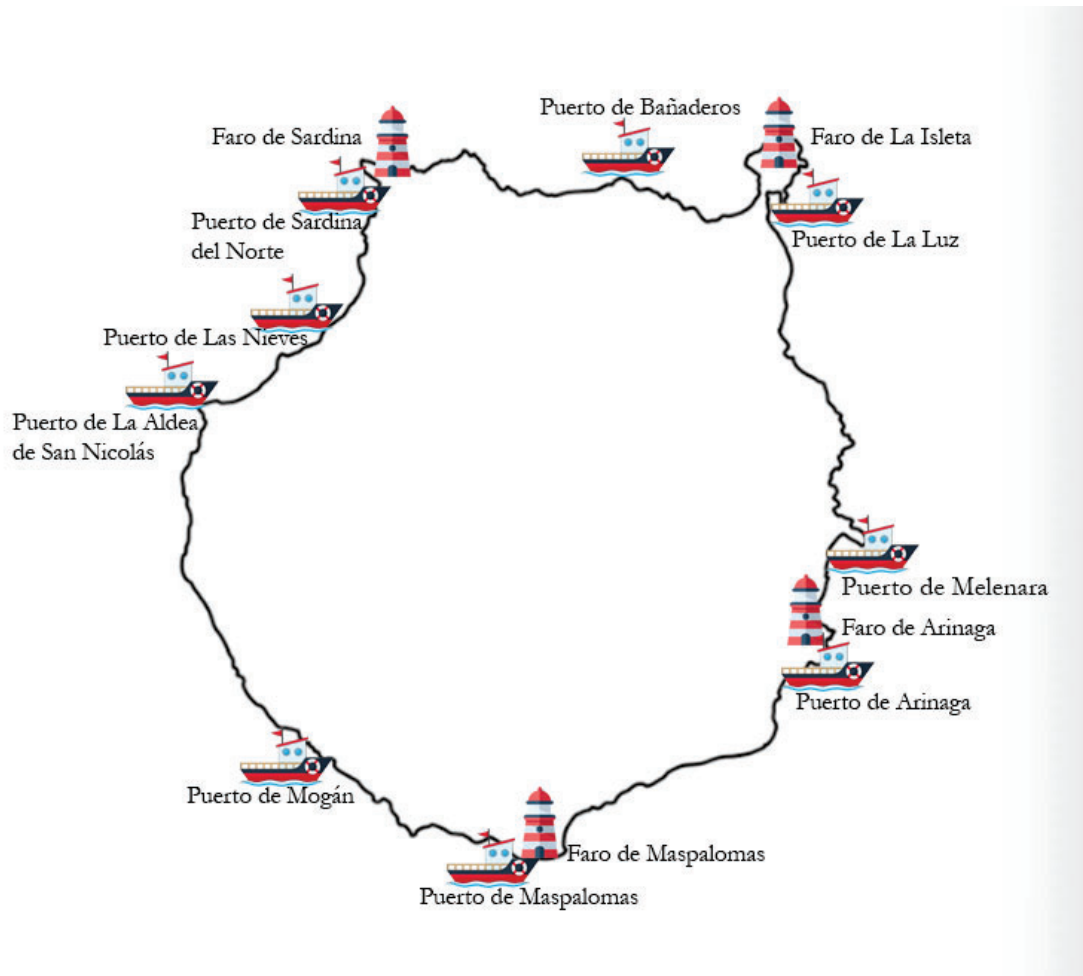


Fig. 1.3. Mapa de Gran Canaria con la ubicación de los puertos/embarcaderos económicos y faros construidos en el contexto del decreto de Puertos Francos. Autor: Laura Navarro De La Paz.

Todos estos puertos se encuentran relacionados, tanto en cuanto al tráfico marítimo como a su actividad comercial, con el puerto por excelencia de Gran Canaria como es el Puerto de la Luz y de Las Palmas. Por motivos de extensión, se han excluido de este estudio aquellos puertos que ofrecen servicios ajenos a los que nos hemos propuesto analizar, es decir, los puertos pesqueros o deportivos. Los puertos que son objeto de nuestro análisis, todos ellos

de nueva construcción como mencionamos anteriormente, fueron desarrollados a partir de mediados del siglo XIX y ofrecen una serie de características comunes:

- Lejanía con respecto al Puerto de La Luz y de Las Palmas.
- Construidos en un contexto de innovación y renovación en Canarias.
- Puertos de nueva construcción demandados por empresas, principalmente extranjeras.
- Puertos que enlazan o conectan con otras regiones en distintas escalas, tanto insular como interinsular.

Efectivamente, los puertos propuestos como objeto de estudio se caracterizan por ubicarse en áreas o regiones distantes de la isla, con referencia a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Sus características propias de situación y posicionamiento resultan interesantes para atender la demanda comercial exterior que actúa como incentivo renovador. La mayoría de estos puertos, en especial los de la comarca norte, tuvieron una especial relevancia durante el primer ciclo azucarero del siglo XVI, para ser reconvertidos posteriormente en puertos redistribuidores a raíz de la crisis de este monocultivo en la isla de Gran Canaria. Por su parte, los puertos situados en la zona sur de la isla se caracterizan por una situación de debilitamiento económico, con unas perspectivas de innovación y desarrollo muy escasas, principalmente debido a la imposibilidad de incrementar la producción por la amplia presencia de terrenos baldíos y la escasez de recursos hídricos. A menudo, sobre todo en época de temporales, estos puertos tienen que redirigir su actividad hacia otros puertos naturales situados en las inmediaciones, con la intención de servir de puertos de abrigo o refugio.

Estas circunstancias, unidas a la inexistencia de caminos terrestres, permitieron el desarrollo de la navegación de cabotaje, orientada principalmente al transporte de pasajeros y mercancías. El posterior desarrollo de las vías de comunicación a partir de mediados del siglo XIX mejoró las perspectivas viales en materia de comunicación, pero esta navegación de cabotaje se mantuvo hasta mediados del siglo XX por representar un tráfico marítimo que sigue siendo más barato que las vías terrestres.

A la navegación de cabotaje se suma el incremento de una industria naval necesaria para dotar de una flota que permita este tipo de tráfico marítimo y comercial. El Real Decreto Puertos Francos de 11 de julio de 1852 tuvo como consecuencia más destacada el establecimiento de un régimen de comercio exterior caracterizado por la ausencia de

gravámenes, lo cual facilitaba las transacciones internacionales. Esta situación, aupada por la expansión de las potencias europeas, basada en sistemas logísticos y de transportes que utilizan la tecnología de buques de vapor con cascos de acero, permitió la expansión de las líneas trasatlánticas, abaratando los fletes y reduciendo las distancias, sobre todo a partir de la década de 1870.

Este decreto marca el inicio de un periodo de gran incremento de las exportaciones en el archipiélago. Este comercio estuvo dirigido y orientado por una serie de intereses dominados por empresas extranjeras, en su mayoría de origen británico, que demandan una serie de servicios portuarios (carbón, avituallamiento y aguada) en torno al Puerto de La Luz. Fue posteriormente, entre 1860 y 1900, cuando dio inicio el proceso constructivo de nuevas infraestructuras portuarias periféricas como consecuencia del progresivo incremento del tráfico marítimo británico en la isla.

El control británico no solo se orientó hacia el control comercial, sino que se diversificó en otros ámbitos asociados a la navegación (seguros, consignatarias, servicios portuarios, etc.). Ello contrasta con la incapacidad de la burguesía canaria y el escaso fomento previo de las vías que el capitalismo demandaba en la introducción de nuevas técnicas agrícolas, como maquinaria y tecnología, para mejorar los rendimientos de la producción agraria. Además de la práctica dependencia absoluta en materia de subvenciones estatales para la mejora de las redes y vías de comunicación, esta situación estimula la construcción de infraestructuras portuarias como alternativa para el transporte de las mercancías demandadas en los mercados internacionales.

## **1.2. Fuentes y metodología**

Para investigar la evolución del sistema portuario a largo plazo hemos querido utilizar fundamentalmente indicadores portuarios básicos como el rendimiento, medido en los niveles de importación y exportación (en toneladas). La dispersión de fuentes ha requerido, sin embargo, un importante trabajo de investigación para recopilar datos que sirvieran para construir un conjunto de datos homogeneizados como los que analizaremos más adelante.

En este momento, contabilizamos datos de seis puertos de la isla de Gran Canaria que podrían distribuirse acorde a los datos estadísticos. Excepto el Puerto de la Luz, estos puertos ocupan una posición de segunda categoría al encontrarse, por lo general, cercanos a calas o bahías con gran actividad agraria. Cabe señalar que las cifras de los principales puertos marítimos, que dominaron la mayor parte del comercio marítimo de la isla, se constituyen en

puertos de interés general por el atractivo comercial y de tráfico marítimo que recalaba en la bahía portuaria. A lo que se suma la evolución de los flujos marítimos internacionales.

Establecemos tres principales líneas en la evolución del sistema portuario, a saber: económico, tecnológico e institucional.

Todos ellos están insertos en un área o región local de la que depende su adscripción económica y cuyos orígenes se remontan, en algunos casos, al siglo XVI. Aplicaremos este marco a la evolución de los puertos de la isla de Gran Canaria entre el siglo XIX y el presente de la siguiente manera: 1º) Clasificaremos los puertos marítimos canarios según los siguientes indicadores: expediente de construcción, naturaleza de la carga y proceso constructivo; 2º) Clasificaremos la trayectoria de cada puerto de acuerdo con una de estas categorías: historia, economía y evolución portuaria. La naturaleza de la carga en cada puerto es consecuencia de la combinación de tráfico marítimo y comercial que puede tomarse como un indicador de proximidad que determina su particularidad. Se analizarán también los modos de financiación de las obras y su distribución espacial.

En cuanto a las fuentes documentales consultadas en el presente trabajo, estas se ubican en diferentes archivos, como es el caso de *Puertos Canarios*, entidad administrativa de la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de puertos, ubicada en el municipio de Las Palmas de Gran Canaria. El Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife, en el municipio de La Laguna, en la isla de Tenerife, el Archivo Histórico Provincial de Las Palmas de Gran Canaria, en el municipio de Las Palmas de Gran Canaria y el Archivo General de la Administración, ubicado en el municipio de Alcalá de Henares en la Comunidad Autónoma de Madrid.

Con respecto al *Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife*, la información aportada se encuentra dentro de la sección de Dirección General de Puertos y Señales Marítimas, siendo los proyectos de Sardina del Norte y Melenara los que se cuentan con el expediente de su construcción al completo. El *Archivo Histórico Provincial de Las Palmas de Gran Canaria*, encontramos documentación dentro del Fondo de Juan de León y Castillo, artífice de varios puertos estudiados en el presente trabajo. Hemos de añadir que la mayor parte de la documentación que hace referencia a construcción portuaria se ha ubicado en el *Archivo General de la Administración*, dentro de la sección de Obras Públicas, a su vez dentro de la Dirección General de Puertos, donde se ha encontrado la práctica totalidad de la información de expedientes de todos los puertos analizados, excepto el de La Aldea de San Nicolás, por haberse construido sin financiación estatal. Finalmente, al resto de la información se ha

accedido a través de diversas publicaciones referentes a los puertos mencionados, acudiendo a las secciones de bibliotecas, archivos y otras entidades que tuvieran almacenadas alguna referencia a los puertos que son objeto de estudio.

El enfoque de esta tesis doctoral resulta fundamental para explicar la evolución a largo plazo del sistema portuario canario y las diferencias de los patrones de conectividad marítima. Asimismo, proporcionará evidencias clave para construir enfoques empíricos sobre la evolución de los puertos y mejorará la comprensión del comercio marítimo como influencia en los patrones regionales de desarrollo económico en Canarias.

Al mismo tiempo, se explorarán los vínculos entre las dotaciones locales, los flujos marítimos globales y el crecimiento económico experimentado en Canarias desde una perspectiva histórica. Además, la exploración de la especialización regional contribuirá a una comprensión más profunda de la introducción de Canarias en la dinámica de los estudios sobre la globalización y en la interacción entre los factores locales y globales.

Todo ello se llevará a cabo sobre una importante muestra de datos sobre su actividad procedentes de una variedad de fuentes primarias y secundarias. Este análisis resulta novedoso e importante porque representa una muestra mucho más grande que cualquier estudio anterior de las redes marítimas canarias. Proporcionaremos información no publicada y difundida para individuos, académicos, partes interesadas e instituciones.

En cuanto a los medios y recursos de material empleados para el presente trabajo, debemos señalar que existe una disponibilidad de soluciones presenciales de acceso a estas entidades, de manera que podemos contar fondos documentales de garantía, con bibliografía, documentos e imágenes al respecto. La presencia en el ámbito digital resulta indispensable por el rápido acceso, facilidad y maniobrabilidad en documentos virtuales alojados en sitios web de calidad y con referencias científicas, de manera que esta aportación sea enriquecedora y pueda ser de utilidad. Así tenemos documentación en físico (archivos, informes, memorias de proyectos, prensa en la hemeroteca, etc.) tanto digital como física. Por tanto, los medios y recursos son amplios y variados: por un lado, están los medios no digitales (archivos, museos, bibliotecas) y por otro los digitales (espacios en sitios web) con un acceso mucho más rápido (un ejemplo de ello puede ser la plataforma Jable de la ULPGC).

### **1.3. Estado de la cuestión**

Los primeros trabajos realizados en torno a ejes o nodos comerciales tuvieron su premisa en la *Escuela de Annales*, especialmente el trabajo realizado por Braudel en 1949. Puede

entenderse como el primer intento de la historiografía posbélica de sentar las bases de la cooperación internacional académica en los años previos a la consolidación de Comunidad Europea. Posteriormente, dicha labor se vería completada por los trabajos de Chaunu (1961), Verlinden (1953), Baylin (1996), Elliot (2000) o Canny (2001), entre otros autores, que continuaron la investigación en el área atlántica. Sin embargo, los estudios realizados en esta parte del planeta no han llegado nunca a constituir un conjunto igualitario, debido sin duda a las diferencias existentes en las vicisitudes históricas y comerciales habidas entre Europa, África y América.

Existen dos inconvenientes principales para su estudio: la ausencia de estudios generales hasta mediados del XX y la dispersión de las fuentes documentales y audiovisuales en diversos archivos y centros documentales. No obstante, su estudio nos permitiría acercarnos a una perspectiva o dinámica socioeconómica, política y, particularmente, comercial, pues su legado nos permite establecer una visión más amplia del contexto histórico en el que se inserta. En este primer período, los estudios relacionados con la temática portuaria estuvieron enfocados hacia el análisis de períodos cronológicos concretos, con especial relevancia en países como Estados Unidos, Inglaterra o Francia. Con respecto a los estudios portuarios europeos, en el caso británico, estos comienzan a ser visibles desde mediados de la década de 1960, especialmente los enfocados hacia el tráfico marítimo de los puertos ingleses (Bird, 1969).

Los estudios relacionados con el área comercial africana aparecen íntimamente relacionados con la esfera colonial (Bourrieres, 1948; Bois, 1988; Acemoglu, 2001; Bonin, 2008 y 2009), sobre todo en el imperio colonial francés en África. En el caso español, aunque se originan a comienzos de la década de 1930 (Rumeu de Armas, 1947: 311), no es hasta fines de la década de 1980 cuando obtendrán un impacto historiográfico del que hablaremos más adelante. Mientras tanto, en el área colonial británica, disponemos de algunas investigaciones sobre el comercio atlántico e internacional (Cain y Hopkins, 1987; Brayshay y Cleary Selwood, 2005). En este caso, es a partir de finales del XX cuando comienzan los primeros estudios procedentes de Estados Unidos sobre la revalorización de los pequeños puertos como agentes económicos de vital importancia para la configuración del crecimiento económico del país (Jackson, 2001). Incluso existen algunos trabajos que realizan una tarea de renovación conceptual y de marco de estudio (Robinson, 1976). Además del estudio de puertos de gran importancia en el área del Pacífico, como es el caso de Hobart en Australia (Solomon, 1963).

En cuanto a estudios ubicados en Europa, en el caso de Italia los estudios se establecen en torno a los grandes puertos como es el caso de Génova (Rodgers, 1958), así como de estudios iniciados en las primeras décadas del XXI que han supuesto una renovación, con trabajos exhaustivos que van desde la Baja Edad Media hasta mediados del siglo XVII, con las diferentes conexiones tanto con los grandes centros de comercio europeo como los circuitos internacionales de la Edad Moderna (Polónia, 2008).

En el caso español los trabajos de ámbito portuario comienzan a desarrollarse a mediados de la década de 1980. El estudio más antiguo se sitúa en la región del norte de la península ibérica donde se elaboran los primeros trabajos acerca de los puertos asturianos, como el de Gijón (Alvargonzález Rodríguez, 1984 y 1985; Canal Domínguez, Aza Conejo, Baños Pino y Lago Alba, 2001; Coletes Blanco, 2005). Posteriormente se integrarían los de la comarca catalana, con el emblemático puerto de Barcelona, en un análisis conjunto de los sistemas portuarios catalanes (Castejón Arqued, 1990, 1992 y 2001). Existen otros trabajos sobre el litoral costero de Cataluña y Baleares (Alemany Llovera, 1984, 1985, 1991, 1993, 1994, 2004, 2006, 2009, 2011) que sentaron las bases para el estudio de los sistemas portuarios nacionales. Así ocurre con los puertos de Baleares (Alemany Llovera, 2001 y 2016), Tarragona (Alemany Llovera, 1986) o Algeciras (Alemany Llovera, 2005). Los puertos de la cornisa cantábrica, como el caso de Bilbao, han recibido varios estudios interesantes (De la Puerta, 1992, 1993, 1994, 1996 y 2003); García Merino, 1981; Salazar Arechalde, 2010; Serrano Abad, 2006 y 2012; González Arce, 2015). En cuanto a la costa andaluza, destaca por su dimensión y aportación histórica los puertos de Sevilla (Castejón Arqued, 1997; García-Baquero González y Serrera Contreras, 2005; Morales Padrón, 2018 y 2024). Con respecto a la costa gallega, ha existido una dinamización en el entorno portuario de A Coruña como puerto emblemático de dicha comunidad autónoma (Mirás Araujo, 2004).

En efecto, los primeros estudios portuarios se han enfocado sobre grandes ciudades con una infraestructura portuaria en la que la relación económica-social ha tenido un impacto directo en la transformación urbana desde mediados del XVI, especialmente el caso del puerto de Sevilla, punto de comercio fundamental con América. Junto con otros puertos nacionales, como los Barcelona, Gijón, La Coruña o Vizcaya, todos ellos han condicionado el crecimiento económico español desde mediados del XIX.

Este proceso es consecuencia directa de la reforma legislativa portuaria de mediados del XIX, que dotó al sistema portuario nacional de instituciones y agentes portuarios que potenciaran el comercio y transporte marítimo del país, así como la interconexión entre diferentes áreas

económicas (Castillo Hidalgo y Valdaliso, 2017). Las reformas portuarias son consecuencia de las demandas de un mercado cada vez más cambiante, dentro de un proceso de expansión de las flotas europeas y auge del colonialismo (Martin Lynn, 1997; (Davies, 1990; Ducruet y Itoh, 2016).

Para el caso de Canarias, las investigaciones relativas a la economía y comercio del archipiélago se inician a partir de las décadas de 1970 y 1980, centradas en el área económica y comercial, sobre todo con los efectos del decreto de Puertos Francos desde mediados del XIX centrados, en este caso, sobre el puerto de La Luz (Burrue de Orueta, 1973; Ferrera Jiménez, 1988; De Rús, Román y Trujillo, 1995; Gómez Gómez, Melón Rodríguez y García Melón, 2001). Los restantes puertos canarios han tenido escasa presencia historiográfica, al menos hasta principios de la década de 1990. El interés mostrado por esta temática comienza a darse en la isla de Gran Canaria, con el estudio del transporte y las comunicaciones marítimas internas de la isla (Delgado Aguiar, 1991, 1992, 1997, 1998, 2018, 2019).

Fue a comienzos del XXI cuando esta cuestión adquiere importancia historiográfica, con un crecimiento de las investigaciones que se contagia a las instituciones académicas canarias (Suárez Bosa, 2003; Suárez Bosa, Jiménez González y Castillo Hidalgo, 2011). En las últimas décadas, los trabajos canarios han estado relacionados con otros archipiélagos como Cabo Verde (Suárez Bosa, 2004), así como de las relaciones comerciales entre Canarias y potencias europeas como el Reino Unido. Hemos podido comprobar que, efectivamente, sigue existiendo una dedicación casi exclusiva hacia el Puerto de la Luz, como arquetipo de gran puerto y centro comercial marítimo del archipiélago, y una gran ausencia de estudios locales y regionales. Los actuales estudios se centran en la vinculación canaria con el exterior, destacando la importancia estratégica y comercial del archipiélago con monocultivos exportadores y dependientes del exterior (González Lemús, 2005), así como de los inicios del turismo de fines del XIX (González Lemús, 2015 y 2019), además de estudios que relacionan a las islas como gran centro de abastecimiento en las rutas marítimas en el trayecto de ida y vuelta hacia América, África y Asia. Los estudios locales que investigan acerca de aquellos muelles que afectan a nuestro trabajo han sido desarrollados por investigadores locales, excepto breves trabajos que inician estudios insulares acerca de la correlación de las distintas ensenadas, calas y playas con una especial relevancia portuaria (Mederos Martín y Escribano Cobo, 2002).

La bibliografía dedicada a esta temática es abundante y accesible, bien sea por medio de la hemeroteca digital o por otros medios. Destaca el trabajo del muelle de Sardina del Norte

(Rodríguez Batllori y Rodríguez Batllori, 1979; Bethencourt Massieu, 1998) donde se realiza un recorrido histórico en torno a este emblemático puerto del municipio galdense y un breve recorrido histórico-económico sobre el comercio entre este puerto y el de Santa Cruz de Tenerife. Así como un estudio del puerto de Arinaga (González Rodríguez, 1996). Más específicos son los trabajos dedicados al área Noroeste de Gran Canaria, donde por su importancia estratégica y productiva, han repercutido en su dinamización económica (Suárez Moreno, 2004), incluyendo los trabajos cortos de los muelles de Sardina del Norte, Las Nieves y La Aldea de San Nicolás (Suárez Moreno, 1994 y 2011). Este aspecto es de gran importancia, en un contexto de desconexión económica y comercial con el conjunto de país, debido a su lejanía con respecto de los centros económicos y políticos, además de un acusado problema de crisis económica permanente desde mediados del XVIII, a causa de la crisis vinícola que perjudicó las exportaciones canarias. A principios del XIX hubo que disponer varias medidas económicas de incentivos de productividad y alternativas de producciones que estimularan el agro canario, sin demasiadas consecuencias a corto plazo.

La actividad comercial en Canarias ha tenido un papel destacado debido a las condiciones de insularidad y de archipiélago. De esta manera, desde fines de la conquista de las islas, se pueden seguir los vínculos comerciales con las principales potencias europeas (Fajardo Spínola, 2000, 2004, 2012, 2013 y 2014; Bethencourt Massieu, 1978, 1991, 1994, 1998, 2000, 2004). En cuanto a las particularidades y recorrido histórico-económico de la fiscalidad canaria aplicada al tráfico marítimo desarrollado en estos puertos debemos destacar varias publicaciones (Lalinde Abadía, 1970; De la Rosa Olivera, 1976, 1978, 1994; Serra Ráfols y De la Rosa Olivera, 1970; Roldán Verdejo, 1990, 1993, 1995). Así mismo hemos de destacar las obras relativas a la historia económica, así como de las relaciones de poder local y su influencia económica (Viña Brito, 1996, 2002, 2004, 2006, 2012, 2019). En referencia a los estudios relativos al comercio y los gravámenes extraídos del comercio con América y el resto de los derechos aduaneros (Morales Padrón, 1961, 1962, 1971, 1976, 1978, 1982, 2011; Pereza de Ayala, 1977; Rumeu de Armas, 1991), así como los trabajos de Lobo Cabera (1982, 1989, 1990, 1993).

De hecho, los gravámenes aduaneros, sobre todo los relativos a los ingresos procedentes del comercio americano, aportan una serie de ingresos adicionales que repercuten asimismo en las haciendas de los cabildos o municipios únicos de cada espacio insular. Este hecho supone una concesión y derecho adquirido por los comerciantes canarios por parte de la Casa de Contratación de Sevilla, que tuvo que admitir el tráfico directo desde Canarias con algunos puertos de América. Con las reformas borbónicas, se estableció la denominada Depositaria

de Indias, en Cádiz, en la que se depositaban la recaudación aduanera con el comercio americano (Barbier y Klein, 1985; Solbes Ferri, 2014 y 2016). El activo comercio canario con América permitió establecer redes comerciales y la demanda de cupos de familias que debían acudir para poblar los nuevos territorios, lo que dio lugar al conocido como el derecho de familias, que además de emigración supone el aporte etnográfico isleño en la América española (Fariña González, 1991, 1994, 2004, 2006). Además de los diferentes tipos de gravámenes, sisas, subastas y otros tipos derechos concedidos por el cabildo (Luxán Meléndez, Figueroa Rego, Sanz Rozalén, 2019; Luxán Meléndez, 2003 y 2019).

Las reformas borbónicas limitaron la capacidad del archipiélago para establecer nuevas rutas comerciales, circunscrito su tráfico a algunos puertos determinados. Sin embargo, los decretos de libre comercio de mediados del XVIII ampliaron la cantidad de puertos americanos con los que se podía comerciar (Khuete, 2000), así como de la incipiente influencia de las comerciantes y empresas extranjeras en el archipiélago (Guimerá Ravina, 1976, 1980, 1982, 1987, 1989, 1995, 2008). De hecho, entre los gravámenes aplicados con las reformas borbónicas, es el estanco del tabaco el mayor incentivo y medio para proporcionar recursos monetarios para la Hacienda del Estado (Luxán Meléndez, Stubbs, Figueroa Rego, 2020), junto con las políticas que liberalizan la economía canaria en los inicios del siglo XIX (Luxán Meléndez, 2003, 2012, 2018 y 2019). Las reformas fiscales de los Borbones de la segunda mitad del XVIII consolidaron el crecimiento demográfico y económico de estas áreas debido al auge de las nuevas industrias y al despegue económico de lugares con gran actividad mercantil como los puertos de las zonas norte y el levante español (Comellas García-Llera, 2017). Las distintas reformas beneficiaron a la Hacienda canaria, hasta ese entonces caracterizada por sus escasos recursos monetarios por su limitada capacidad para generar ingresos, con la consolidación de la Tesorería Real de las Islas Canarias (Álamo Martel, 1998, 2000, 2024; Solbes Ferri, 2010).

Este nuevo sistema estaría administrado por la figura del superintendente de rentas, cargo ejercido por el capitán general de Canarias cuyas atribuciones habían incidido en una capacidad militar, judicial, administrativa y fiscal de gran relevancia y con capacidad de poder casi absoluto (Solbes Ferri, 2016). La instauración del Estado liberal español tras las primeras décadas del XIX inciden en la necesidad de optimizar los recursos fiscales del Estado, pretendiendo con ello, liberalizar al máximo la economía y el comercio del país (Comellas García-Llera, 2017). De hecho, los estudios referentes a este hecho inciden en la liberalización progresiva de la economía canaria (Castillo Hidalgo, Quintana Navarro y Solbes Ferri, 2023).

El estudio de esta temática junto con las franquicias comerciales ha sido de los temas más prolíficos de la economía canaria. La capacidad de explicar y entender el contexto del sistema de franquicias como eje de la economía canaria dispone de varios trabajos (Bourgon Tinao, 1980 y 1982; Guimerá Peraza, 1980; Bergasa Perdomo, 2004, 2008; Miranda Guerra, 2004). Estos estudios permiten comprender el efecto de la liberalización comercial de la economía de las islas que, no obstante, presenta un hándicap de gran importancia: la incapacidad de las élites canarias para innovar e invertir en la dinamización económica impedirá un proceso de desarrollo netamente canario. Por contra, permitirá una paulatina concentración del comercio y la economía canaria en torno a las grandes empresas extranjeras británicas, como se ha mencionado anteriormente.

Desde mediados del XIX, debido al auge de las rutas de escala, estas precisaban de estaciones de abastecimiento a buques en tránsito, creando para ello estaciones de suministro a buques británicos en rutas trasatlánticas (Suárez Bosa, 2012). Por lo que, desde ese momento, el archipiélago canario quedaba inserto en la compleja red de relaciones comerciales internacionales del capitalismo, alejado de los centros de poder, con una fuerte dependencia del mercado exterior y un agudo subdesarrollo económico, con alta especialización en producciones agrarias extra-tempranas (Suárez Bosa, Jiménez González y Castillo Hidalgo, 2011).

A mediados del XIX, la cochinilla se constituye en el principal cultivo exportador del archipiélago (Suárez Bosa y Sánchez Silva, 2006). El decreto de franquicias comerciales había incentivado la presencia de empresas extranjeras en las islas, como los empresarios franceses y la importancia que estos han tenido con el comercio del país galo con Canarias (Suárez Bosa, 2008). El protagonismo de la Cámara de Comercio en la consecución de la apertura y afianzamiento de las relaciones comerciales y económicas con potencias extranjeras es absoluto. Ha sido una de las instituciones que han intervenido en la regulación y mediación entre la patronal, consignatarios y empresarios, como otro de los elementos vitales para comprender la dinámica socioeconómica de Canarias en el contexto del desarrollo económico experimentado con las franquicias comerciales (Suárez Bosa, 2003).

La situación de Canarias en este contexto es de precaria unidad política, dadas las aspiraciones hacia la división provincial por parte de las élites de Gran Canaria, constituyendo el germen del pleito insular (Guimerá Peraza, 1976). Este proceso iniciará una carrera entre las élites de ambas islas por la captación de presupuestos estatales para el fomento y el desarrollo de infraestructuras viarias y portuarias. De esta manera, el desarrollo portuario adquiere una

mayor dimensión y se potencia por la entrada de grancanarios en las carteras de gobierno del estado, como es el caso de Fernando León y Castillo, que incentiva la construcción portuaria en esta isla (De León y Castillo, 2006).

Esta dependencia del mercado internacional se agrava por la necesidad de compensar la balanza de pagos deficitaria canaria con la importación masiva de carbón y manufacturas británicas (Cabrera Armas, 1999). En contrapartida, la dotación portuaria por medio de los embarcaderos económicos permitió que las empresas establecidas en Canarias incrementaran sus bienes patrimoniales, tanto en propiedad, como en régimen de arrendamiento de explotaciones agrícolas e inmobiliaria, constituyendo oligopolios empresariales de gran influencia política y económica (Castillo Hidalgo, 2008).

Con la reforma de la legislación portuaria se consolidan las Juntas de Obras de Puertos en cada provincia, este organismo concede los permisos de aperturas de expedientes y ejecución de los procesos de construcción portuaria del país. Estas organizaciones, junto con las Cámaras de Comercio, son el enlace entre las demandas de la administración pública y las proporcionadas por el sector privado en los distintos entornos portuarios. Asimismo, la organización de las Cámaras se articula de manera similar a las Cámaras de Comercio de Francia. Es decir, se constituyen en organismos mixtos, por un lado, como organismos bajo control estatal y, por otro lado, se permite la participación e incentivo del sector privado, dada la precaria organización y escasez de fondos estatales para este cometido (Marnot, 2015).

El auge de las rutas trasatlánticas y de la expansión de las potencias europeas en la Primera Globalización (1870-1914) es consecuencia de la evolución tecnológica, el desarrollo económico y el impulso de estas innovaciones en el tráfico marítimo y mercantil. Esta situación reestructuró las dinámicas portuarias a nivel global. De esta manera, el colonialismo es consecuencia del progresivo expansionismo industrial europeo a través de un complejo sistema de redes comerciales que articulan un proceso de integración comercial global, tanto económico como marítimo, con sistemas de mercados cada vez más interconectados. De esta manera las rutas y escalas articulan los bienes, capitales y la organización del trabajo en entornos portuarios en diferentes redes o nodos comerciales que registran los precios de las mercancías y los fletes (Marnot, 2015).

Los puertos se articulan en áreas económicas de mayor o menor productividad comercial y económica dependiendo de su competitividad en un contexto internacional en torno a los valores de: a) oferta de servicios a buques en el puerto; b) alcance comercial, es decir,

capacidad de mover flujos de productos; y c) capacidad para almacenar y redistribuir mercancías. En definitiva, su capacidad de movilización de mercancías en conjunto con los servicios ofertados en el puerto redundan en la mayor o menor presencia de buques en el puerto (Marnot, 2015).

La construcción, dotación y ampliación portuaria estimula la competencia entre puertos y nodos comerciales, cada vez más vigente en un contexto internacional de transformaciones económicas y tecnológicas. Por ello se desarrollan estrategias y métodos de captación de clientes regulares mediante el estímulo del desarrollo portuario, tanto de nueva construcción, como la reforma y ampliación de lo establecido mediante la regulación de los costes de fletes y de transporte de mercancías, incluida la renovación de equipos, operaciones y servicios de mantenimiento en entornos portuarios. Así, el contexto internacional de expansión industrial, revolución tecnológica y de transportes mejoró la capacidad de acceso a nuevos mercados y materias primas en un mercado colonial que suministraba los productos necesarios para el incentivo industrial de las potencias europeas.

Las mejoras portuarias permitieron incrementar la capacidad de almacenamiento, tanto de volumen (tonelaje), como de conservación de los productos. La construcción en espacios anexos a los puertos de almacenes, depósitos y otros elementos de almacenaje, junto con la mayor capacidad de administrar el tránsito de pasajeros en los buques (Kaukiainen, 2012) permitieron que algunos puertos iniciaran una especialización comercial. Los nuevos puertos construidos en este período contribuyeron a aumentar la capacidad de carga, fondeo y transporte de buques de mayor tonelaje que disponen de nuevas tecnologías para el transporte en rutas trasatlánticas.

Este punto es importante dada la importancia de las rutas de escalas, sobre todo las trasatlánticas, donde el comercio exterior tiene un importante protagonismo. Este comercio exterior incluye el tráfico de cabotaje, tanto nacional como a nivel local, que en el tráfico marítimo canario resulta imprescindible. Un elemento que es consecuencia de la presencia de un alto índice de arribada de buques es el desarrollo de la economía local y de la construcción naval. Este proceso tendrá un impacto de gran magnitud en los *binterlands* de los puertos que en este contexto histórico tienen como principal prioridad la dotación portuaria. Este proceso estaría en sintonía con la consolidación del *foreland* del principal puerto de la zona, conectado por vía terrestre con la ciudad. La construcción de redes viarias en condiciones era un factor fundamental para expandir las operaciones comerciales exteriores (Marnot, 2014).

Por este motivo, fue preciso la paulatina instalación de equipamiento que permitiera facilitar las tareas de carga y descarga desde los almacenes hacia los buques fondeados en la bahía. La renovación tecnológica de los buques en la transición de la vela al vapor tuvo su cénit en 1870, incrementando la capacidad de velocidad en el transporte y la reducción progresiva de los fletes de transporte en un 40% durante el período comprendido entre 1880 y 1914 (Kaukiainen, 2012). Además de la mejora de los cascos de los buques de acero, que permite la conservación de los productos agrarios, sin limitar la capacidad total de transporte del buque. De esta manera, productos precarios como los agrarios debían embarcarse en la cubierta, sobre todo, cuando se realizaban en combinación tanto cargas ligeras como pesadas en el mismo flete del buque.

El papel de principal potencia europea otorga un papel destacado a las empresas británicas en la expansión industrial, naval y colonial en el área atlántica desde inicios del XIX. Sus iniciativas en el control de este tráfico comercial del África Occidental hicieron que empresas como la *Elder & Dempster* fueran pioneras en la aplicación de las innovaciones tecnológicas en el tráfico mercantil internacional (Davies, 2012). El sistema de la Conferencia Marítima establecida entre esta empresa y la *Woermann Linnie*, para controlar el transporte, comercio y tráfico mercantil en esta región de África (Davies, 2012 y Castillo Hidalgo, 2010), convirtieron a la *Elder* en la principal empresa que controlaba el tráfico marítimo desde Liverpool hasta Senegal, con escala en Canarias, donde disponían de servicios portuarios de carbón ofrecidos por la *Grand Canary Coaling Co.* (Quintana Navarro, 1985).

El proceso de concentración de los sectores económicos canarios no afecta exclusivamente al agro, sino a una serie de inversiones económicas en otros ejes, como la concesionaria de líneas navieras, seguros, entidades bancarias, aprovisionamiento y servicios portuarios (Carnero Lorenzo, 1995, 2001, 2010; Carnero Lorenzo, Cabrera Armas y Díaz de la Paz, 2001; Carnero Lorenzo, Nuez Yáñez, Barroso Ribal y Díaz de la Paz, 2012; Carnero Lorenzo, Nuez Yáñez, 2001, 2004, 2006, 2010; Carnero Lorenzo y Pérez Hernández, 2007). No obstante, los trabajos más recientes provienen de nuevos expertos que han realizado una investigación que destaca las singularidades y especificidades de la idiosincrasia socioeconómica canaria tras la conquista del archipiélago (Solbes Ferri y Castillo Hidalgo, 2022) y durante la etapa contemporánea (Castillo Hidalgo, Quintana Navarro y Solbes Ferri, 2023; Viña Brito y Luxán Meléndez, 2022; González Santana y Luxán Meléndez, 2021; Luxán Meléndez, 2010; Gárate Ojanguren y Luxán Meléndez, 2009). Además, otros autores anteriores investigaron en la misma temática (Rumeu de Armas, 1996; Aznar Vallejo, 1983 y 1986; Macías Hernández, 1993; Miranda Calderín, 2020).

La liberalización económica mediante el decreto de Puertos Francos en Canarias repercutió también sobre los propietarios de terrenos. La compra y adquisición de nuevas propiedades rebajadas de precio a aparceros y pequeños campesinos arruinados, redundó en un empobrecimiento y escasa capacidad para establecer una capa intermedia de pequeños y medianos propietarios que permitiera equilibrar la balanza económica y consolidar una economía mixta entre agricultura e industria de exportación. El fracaso de esta iniciativa hizo que, en momentos de crisis, los aparceros y campesinos tuvieron solamente en la emigración una vía de escape, cuando no se producen algaradas y protestas como consecuencia de la crisis agraria (Millares Cantero, 2004).

A partir de la liberalización política del nuevo Estado se consolidan nuevas dinámicas y tácticas políticas que permiten la formación de bloques o grupos de poder basados en diputados y senadores de las islas más pobladas que, por tanto, tendrán un papel destacado en la negociación para la adquisición de presupuestos estatales destinados al desarrollo económico de sus respectivas islas (Guimerá Peraza, 1976). Podemos destacar el papel de Fernando León y Castillo, personaje destacado de la política canaria que lideró el proyecto de reformas y dotación de la economía de Gran Canaria, sobre todo en el área portuaria, con el puerto de La Luz y los muelles embarcaderos de Sardina del Norte y Las Nieves (León y Castillo, 2006). Los agentes comerciales extranjeros establecidos en las islas a partir de la constitución de delegaciones de estas empresas en los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria prepararon informes y escritos varios detallando las características comerciales y económicas de las islas (Quintana Navarro, 1992).

La economía canaria ha tenido dificultades para implementar una industria competitiva al mismo tiempo que fuera capaz de beneficiar y establecer una vía de exportación adicional a la exportación agraria de monocultivos, cuando no ha sido un completo fracaso en cuanto a la formulación, propuesta y ejecución (Luxán Meléndez y Bergasa Perdomo, 2002, 2010 y 2012). El escaso éxito industrializador en Canarias permite que la economía y comercio del archipiélago se consolide en torno a los productos agrarios de exportación masiva, derivado de los nuevos productos demandados sobre todo en el mercado británico, como son los casos del plátano (González Lemús, 2005) y el tomate (Rebollo López, 2012).

A partir de la década de 1880, la economía mundial se desacelera, por lo que Gran Bretaña inicia una nueva etapa de comercio que proteja sus colonias mediante la importación de productos de nuevos mercados, como es el caso de Canarias (Platt, 1968). Los cambios agrarios entre las distintas regiones y comarcas de la isla de Gran Canaria permitieron que se

pasara del cultivo del tomate y del plátano y viceversa, debido a las características del suelo, fertilidad, cercanía a la costa y un puerto cercano (Suárez Moreno y Suárez Pérez, 2005). Hubo un estudio ejemplar sobre el rendimiento económico del comercio canario en torno al plátano en la década de 1930 (Capote Jiménez, 1932). El auge y expansión de los cultivos de exportación en Canarias se amplía desde fines del XIX como consecuencia de la amplia demanda del mercado británico, por lo que fue preciso ampliar y expandir las áreas de cultivo hacia el interior de la isla.

La situación económica a nivel nacional tampoco era favorable. La nueva moneda, la peseta, tendrá un valor relativamente bajo en comparación con otras divisas, situación que desde su aplicación a partir de 1868 incidirá negativamente. De hecho, la peseta se irá devaluando a medida que los gastos militares del sostenimiento del poder colonial en Cuba, Puerto Rico y Filipinas frenaban el proceso de reconversión y desarrollo económico que el Estado liberal español demandaba desde sus inicios. La situación catastrófica desde la guerra hispano-estadounidense y la pérdida de los últimos reductos coloniales, hicieron que la peseta se resintiera en el mercado de valores internacional, teniendo que aplicar varias devaluaciones de esta, sobre todo a partir de las reformas de Villaverde de 1907 (García-Delgado, 1984).

En la expansión de nuevos cultivos exportadores, además del tomate y del plátano, se incluye una serie de cultivos de exportación de temporada, como las naranjas, que redundan en un incentivo para el agro canario para diversificar sus producciones, con una buena acogida de este cultivo en Valencia desde sus comienzos (Piqueras Haba, 1985). La intensificación del trabajo, medios y técnicas de labor permite que Canarias se constituya en una de las provincias con mayor productividad por área trabajada en relación con los salarios percibidos por el trabajador (Simpson, 1994). De hecho, este medio permitió consolidar la producción en torno a cultivos con alto rendimiento económico, constituyendo un circuito comercial con las casas comerciales británicas como principales beneficiarias y con el control de la producción, logística y transporte (Davies, 1990). Los cultivos canarios crecieron hasta 1916 cuando se paraliza el comercio con el mercado británico a causa de la I Guerra Mundial (Nuez Yáñez, 2001).

La escasa presencia del capitalismo canario autóctono también permite que sean las empresas extranjeras las que consoliden empresas subsidiarias que controlan la economía y el acceso al crédito para el desarrollo del comercio canario (Sánchez Padrón, 1979 y 1993). El comienzo de las exportaciones canarias hacia los mercados internacionales inicia, a su vez, el turismo. Este medio económico permitirá la arribada de personas extranjeras, británicas, que

dejarán constancia de la realidad del momento y de las características de Gran Canaria (Stone, 2024).

Podemos añadir otras referencias acerca de la temática de las franquicias comerciales (Carballo Cotanda, 1970) y las especificidades del régimen de franquicias comerciales, que han provocado un debate historiográfico con motivo del 150 aniversario de la aprobación del decreto de Puertos Francos en 1852 (Bergasa Perdomo y Luxán Meléndez, 2002; Solbes Ferri, 2004). Anteriormente se habían realizado varias propuestas de investigación acerca de este tema y de las empresas extranjeras establecidas en Canarias (Solbes Ferri y Luxán Meléndez, 1998; Martínez Millán, Suárez Bosa, Luxán Meléndez y Solbes Ferri, 1995). Así mismo debemos destacar el trabajo de Quintana Navarro (1985) y los estudios relativos a las empresas y el papel que han desempeñado en el desarrollo económico de Canarias durante el sistema de franquicias comerciales (Suárez Bosa, 2003). Asimismo, los momentos de crisis del comercio mundial y como han acabado afectado a la economía canaria (Davies, 1984, 1995; Fischer, 1984, 1995; Harrison, 1984; Minchinton, 1984; Steckley, 1980; Fraga González, 1996; Guimerá Ravina, 1982).

Las empresas extranjeras establecidas en Canarias han tenido una influencia historiográfica abundante, sobre todo desde fines de la década de 1990. Por lo general, se trata de trabajos de conjunto, con una visión y perspectiva amplia acerca de la influencia y control de las empresas británicas en la economía canaria. Aunque desde la década de 2000 en adelante han surgido estudios temáticos dedicados a las principales empresas establecidas en las islas, en especial las empresas *Blandy Borthers* (Carnero Lorenzo y Nuez Yáñez, 2010), *Fyffes* (Davies, 1990), *Elder & Dempster* (Davies, 2012) o *Woerman Linie* (Davies, 2012; Castillo Hidalgo, 2010; Todzi, 2024). También la configuración del poderoso oligopolio del comercio con África Occidental permitirá a la empresa *Elder & Dempster* detentar la exclusividad de la navegación, comercio y derecho de acceso al África Occidental por la Conferencia Marítima de 1895 (Davies, 2012; Castillo Hidalgo, 2010). Además de nuevos estudios que aportan información relevante acerca de la instalación de los consulados y áreas diplomáticas y mercantiles de potencias como Francia (Le Brun & Díaz, 2018) y Alemania (Díaz Benítez, 2018). Lo mismo ocurre con los trabajos sobre diplomacia y consulados abiertos entre España y las potencias europeas antes de la I Guerra Mundial (Ponce Marrero, 1992, 1993, 2001, 2002, 2007, 2010, 2015, 2016, 2020).

Las relaciones laborales en Canarias han tenido un abundante número de investigaciones donde se establecen las formas, modos y distribución de las negociaciones entre la patronal

y los aparceros. Estas, por lo general, se distribuyen en función del género. Por un lado, los hombres realizan tareas y cargas de fuerza más específicas, mientras que las tareas de plantar, cuidar y realizar las tareas de mantenimiento de la fruta, pesaje, calibre y empaquetado las realizaban las mujeres (Suárez Bosa, 1996). De esta manera, el asociacionismo tuvo escaso arraigo en Canarias, debido a la ausencia de intelectuales que reivindicaran mejoras de las condiciones laborales y sociales. Hasta la II República, el movimiento asociativo no tuvo repercusión y fue de escaso recorrido, aunque comenzó con fuertes demandas y acciones violentas hacia 1936 (Ferrer Muñoz, 1992, 1994, 1995, 1996). Los trabajos dedicados a las Oficinas de Trabajo Obreras durante el período de la II República han sido objeto de estudio (González Rendón y Flores Saborido, 1995). Las investigaciones locales han tenido una repercusión importante en el conocimiento de los poderes políticos locales, como es el caso del Cabildo de Gran Canaria (Ramírez Muñoz, 1992, 1996, 2004 y 2014; Bergasa Perdomo, 2008), las nuevas aportaciones han incidido especialmente en el período de la II República (Rodríguez Macario, 2016).

La división de la prensa en este momento histórico se debe principalmente a el deseo de las élites de Gran Canaria por desarrollar una provincia escindida de la entonces provincia única de Canarias con capital en Tenerife, por las diferencias con esta isla en cuanto a régimen y tráfico comercial. Además de una particular inquina de los grancanarios por la restricción de movimientos hacia la isla vecina, especialmente marcada por la epidemia de cólera morbo de 1851. La aprobación de esta división provincial ocupaba las portadas y artículos de la prensa del momento. Este hecho marcará una escasa presencia en los medios del decreto de puertos francos y, además, con división de la prensa tanto en contra como a favor. Al mismo tiempo, se está produciendo un proceso de penetración de las casas extranjeras en torno a los principales puertos de las islas, que demandarán la necesidad de construir diques o muelles en los puntos donde tienen inversiones económicas (alquiler de terrenos para explotación de monocultivos) a cambio del compromiso de que estas casas comerciales compren la mayor parte de la cosecha. Ello indica un proceso de monopolio comercial estimulado por empresas con intereses en Canarias. En este caso se trata de la tríada canaria (papas, tomate y plátano) como principales productos de exportación intensiva hacia los principales mercados europeos.

La arribada de empresas extranjeras al entorno portuario de La Luz, a partir de 1886, permitió la configuración de oligopolios empresariales con una fuerte influencia en el aparato administrativo local. Asimismo, estas empresas, ante la ausencia de empresas locales dedicadas a ofrecer servicios portuarios insulares e interinsulares, forman pequeñas empresas

dedicadas a estos servicios, como el servicio de correos interinsular y la navegación de cabotaje para el transporte de mercancías y pasajeros entre municipios distantes y el puerto de La Luz. Estos servicios eran regulados, bien sea por las propias empresas mediante buques propios dispuestos para este cometido, o bien sea por medio de la contratación de pequeñas embarcaciones que explotasen estos servicios y que eran reclutadas mediante contratos entre los propietarios de las embarcaciones y los marineros dedicados a este servicio (Quintana Navarro, 1985 y Suárez Moreno, 2004).

La interrelación entre el desarrollo tecnológico, económico y logístico hace que los puertos de escala, como los de Canarias, se vieran afectados por la participación del capitalismo británico, de manera gradual, alcanzando la cúspide a fines del XIX. Este proceso es consecuencia del auge del tráfico marítimo y comercial desde el puerto de La Luz que se consolida con la asociación de empresas como la establecida entre *Elder* y *Fyffes* formando la *Elder & Fyffes* (Davies, 1990). Esta empresa controlaría la producción, adquisición de la fruta, precios y transporte desde las comarcas de Gran Canaria, por medio de embarcaderos intermedios que facilitarían el transporte hacia la capital de la isla (Hernández, 1997). En Canarias, el estímulo portuario estuvo condicionado por las precarias condiciones de los *hinterlands* de los puertos estudiados, así como las demandas de las burguesías locales y empresas establecidas en las islas. En torno a estos puertos se establecen las vías de comunicación, es decir, carreteras que permiten el paso de personas y mercancías hacia estos ejes, aunque es un proceso paulatino con dilataciones en el tiempo que afectan al proceso constructivo que une los cascos históricos de los municipios con sus puertos respectivos. La construcción de estos muelles es la evidente solución al problema logístico del transporte por vía terrestre, debido al lento proceso constructivo de redes de carreteras en condiciones, lastradas por la escasez de capitales estatales a mediados del XX para sufragarlas y terminarlas (Caballero Jiménez, 2002; Jiménez Martel, 2002).

Estas carreteras, excepto las principales vías dispuestas en torno a los denominados caminos reales que unen los ejes principales de las antiguas comarcas anteriores a la conquista de la isla (Las Palmas-Gáldar y Las Palmas-Telde), disponen de una serie de ramales secundarios o terciarios de los cuales, los principales son las que comunican las áreas del norte de la isla (Las Palmas, Arucas, Moya, Guía y Gáldar) y el sur (Telde y posteriormente Ingenio y Agüimes). Este factor de atraso en la planificación y construcción de las vías terrestres facilitará el desarrollo de una navegación de cabotaje para el traslado de mercancías y pasajeros que lo postergará, en algunos casos, hasta mediados del XX.

La construcción de estaciones carboneras en Canarias impulsó la navegación de vapor y de escala en Canarias en los puertos principales de las rutas en tránsito internacionales. Estas empresas extranjeras establecidas en las islas controlan la oferta de servicios a buques en tránsito operados por las empresas establecidas en el puerto de La Luz a partir de su construcción en 1883 (Suárez Bosa y Cabrera Armas, 2012; Suárez Bosa, 2002 y 2004).

El aperturismo económico y comercial de las franquicias comerciales incentivó la especialización agraria canaria en materia de monocultivos dedicados a la exportación masiva hacia los mercados internacionales. Desde fines del XIX, en Gran Canaria, la expansión comercial agraria motivó que el éxodo rural hacia los municipios más productivos de la isla fuera en aumento, incidiendo en su crecimiento demográfico y económico (Martín Galán, 1984). Otros autores han realizado valiosas aportaciones en materia económica y estadística, de esta manera, podemos obtener un visión y perspectiva más amplia dentro del contexto económico del XIX en Canarias (Madoz, 1850).

Las mejoras en las vías de comunicación permitieron un proceso de crecimiento del comercio interior, facilitando la salida de los productos en dirección a los almacenes dispuestos, por lo general, cerca de los puertos, así como apuntes y desarrollo de los caminos y carreteras secundarias y vecinales en los municipios empleados en el transporte de mercancías hacia los almacenes (Moreno Medina, 1995, 1996, 1997, 2005). Los avances tecnológicos propios de la segunda revolución industrial no son ajenos a las islas Canarias. No obstante, este avance es propuesto, sufragado y, en muchos casos, proyectado por principales empresas o casas comerciales extranjeras, como ya se ha mencionado anteriormente.

La expansión del cultivo del tomate hacia los municipios de La Aldea de San Nicolás y Mogán permitió su reconversión económica. Por lo general aislados por vía terrestre del conjunto de la isla, con producciones menores y orientadas hacia el abastecimiento local, el paulatino proceso de integración por vías terrestres permitió un aumento significativo de población que trabaja en estos cultivos y la expansión de la producción hacia las áreas más fértiles, por lo general, en los cauces de los barrancos y áreas aledañas. En estos parajes se instalan cultivos y almacenes dedicados a la logística para embarcar hacia el puerto de La Luz (Suárez Moreno, 1997). Los embarcaderos de nueva construcción permitirían interconectar áreas remotas y alejadas de la isla de Gran Canaria, en un contexto de expansión del capitalismo internacional, en una isla cada vez más orientada hacia el capitalismo agrario. De hecho, la expansión agrícola enviada por vía marítima permitió reorientar sus producciones por las limitaciones de caminos terrestres viables y en condiciones óptimas para el transporte de productos

agrarios delicados y de pronta maduración. En resumen, la dotación portuaria redundó en el abastecimiento de los embarcaderos para servir de enlaces con el puerto de La Luz (Hernández Gutiérrez, 1991).

Existen diversas inversiones que ofrecen servicios portuarios de aprovisionamiento, avituallamiento y aguada, así como de estaciones de carboneo que convertirán a las islas en centro de comercio internacional y de tráfico marítimo hacia África, América y Asia (Suárez Bosa, 2004). Provocaron un repunte en la modernización y dotación portuaria desde mediados del XIX en el área atlántica (Suárez Bosa, Castillo Hidalgo, Cabrera Armas y Maziane, 2016). Estas iniciativas privadas tenían, por lo general, un gran impacto en la sociedad canaria, además de los efectos de las grandes ventajas tecnológicas, junto al hecho de ser partícipes del avance del capitalismo internacional.

La complejidad de las relaciones económicas y presupuestarias del Estado español desde mediados del XIX suponía un inconveniente en la capacidad de priorizar y conceder financiación para el desarrollo industrial, técnico y económico del país. Este hecho es consecuencia a diversos factores, entre ellos, la pérdida de las remesas coloniales americanas que perjudicó sobremanera la capacidad de establecer presupuestos generales de la administración central, así como las persistentes crisis cíclicas del agro canario que condenaba a la población campesina a recurrir en la emigración como vía de escape (Macías Hernández, 1984, 1985, 1989, 1995, 1996, 2001 y 2011; Cabrera Armas, 1997, 1999; Carnero Lorenzo, Cabrera Armas y Díaz de la Paz, 2001). Entre las primeras medidas de apertura económica, el liberalismo político de los primeros gobiernos de las décadas de 1830 y 1840 incidían en la liberalización del sector comercial marítimo y, con ello, las políticas de reformas de este sector (Castillo Hidalgo y Valdaliso, 2016 y 2017). De hecho, las relaciones africanas con Canarias han permitido establecer paralelismos y una similitud económico-comercial. Aunque si bien es cierto que difieren en cuanto a los modos de producción, marcos temporales y la organización del trabajo, podemos citar el ejemplo del puerto de Dakar en el área subsahariana como puerto emblemático y de gran repercusión en el ámbito colonial francés (Castillo Hidalgo, 2012, 2014, 2015 y 2017).

Previamente al inicio de la contienda de la I Guerra Mundial las colonias británicas y alemanas establecidas en las islas comenzaron a trazar planes para la permanencia o adhesión de uno u otro bando ante el inminente conflicto que estaba por desatar. De esta manera, se establece un juego de propaganda y de alianzas diplomáticas, sobre todo en el área de Canarias, con una importancia estratégica y económica relevante (García Cabrera, 2021 y 2022). Con el

estallido de la I Guerra Mundial, el comercio establecido con el régimen de franquicias de 1852 se ve obstaculizado por los esfuerzos bélicos, donde la armada alemana tendrá un papel destacado en el detenimiento del tráfico comercial aliado en las islas, sobre todo a raíz del decreto de guerra total a partir de 1916 (Ponce Marrero, 1992). Los intereses comerciales y estratégicos de las potencias extranjeras en el archipiélago, donde las rivalidades y enemistades quedaban patentes, se habían hecho evidentes en los intentos de realizar acciones de penetración y control del tráfico comercial en esta región del Atlántico, tanto en los años previos a la contienda mundial, como en los inicios del XX (Díaz Benítez, 2002; Díaz Benítez y Ponce Marrero, 2010).

Este proceso de crisis permanente del comercio canario se prolonga hasta la década de 1930, donde a la crisis bursátil de 1929 y el cambio de régimen republicano provocará un proceso el agravamiento paulatino del comercio canario, especialmente por el proteccionismo de las potencias extranjeras en el ámbito comercial y a la injerencia del nuevo gobierno por establecer aranceles al comercio canario. Los informes consulares también aportan información relevante a los comienzos de la Guerra Civil y el impacto que ha tenido en la economía del archipiélago canario (Díaz Benítez, 2006).

Con respecto a los materiales empleados en las obras portuarias de nueva construcción desde mediados del XIX a inicios del XX, estos se pueden resumir en tres componentes esenciales. En primer lugar, tenemos que hablar de la cal, cuyas propiedades repelentes de la humedad y fraguado permite aislar los muros de contención de los embarcaderos, así como servir de elemento sustentante. De hecho, existen varios trabajos sobre este mineral esencial en las construcciones, tanto para el traslado del agua como para las propias viviendas (Manzano Cabrera, 2016; Mireles Betancor, 2011; Manzano Cabrera y Mireles Betancor, 2021). Esta actividad extractiva industrial estará vinculada a las directrices de extracción, procesamiento y venta del producto resultante por el cabildo de Gran Canaria (Lobo Cabrera, 2004 y 2022) además de un extenso estudio tanto local como insular acerca de esta industria en la isla (Suárez Moreno, 1994 y 2001). Los embarcaderos de nueva construcción recurrieron a hornos cercanos a la zona de construcción. Al tratarse de municipios situados en áreas remotas con escaso acceso terrestres se vieron obligados a establecer sus propias producciones en pequeñas industriales locales, cuando no se tuvo que recurrir a la importación de este mineral, por lo general, desde la isla de Fuerteventura (Suárez Moreno, 2004). Esta isla, junto con Lanzarote, tuvo un destacado recorrido en la industria calera, cuyas industrias comenzaron en el siglo XVII (Lobo Cabrera y Quintana Andrés, 1997), con un

activo comercio cuyas exportaciones iban incrementándose de manera continuada (Hernández Delgado y Rodríguez Armas, 1993).

No obstante, la industria calera ha tenido un largo recorrido desde inicios del XVI por la demanda de las construcciones de nuevo cuño por parte de los nuevos colonos que pueblan la isla después de la conquista, cuando se establecen las necesidades, directrices y gremio para el oficio (Quintana Andrés, 1996; Hernández Padrón, Quintana Andrés y Jiménez Medina, 2020). Esta industria tendrá un fuerte crecimiento desde el XVI como consecuencia de las necesidades insulares de nuevas construcciones, además de la práctica ausencia de depósitos minerales en las islas occidentales, de manera que hubo que importarlas desde las islas orientales, destacando Gran Canaria y Fuerteventura como lugares de extracción idóneos. La isla de Tenerife es la que más importa este producto de todo el archipiélago canario (Rodríguez Molina y Armas Morales, 1995). La importancia de este mineral hace que se emplee en las construcciones canarias hasta fines del XIX, cuando la aplicación progresiva del cemento Portland permite abaratar los costes constructivos. De hecho, ha sido un elemento que se entiende que ha repercutido en la escasa industria canaria (Florido Castro, 1999).

La piedra de cantería es el segundo de los elementos destacados en la construcción portuaria, empleado para el almacén interno, los muros y el empedrado que se utiliza como camino superior que conduce tanto al puerto como a la carretera auxiliar que conecta a este con el ramal de la carretera que lo enlaza con el casco histórico del municipio. Al igual que la cal, la piedra ha tenido un papel destacado en la construcción, tanto portuaria como en la construcción civil y en el transporte y abastecimiento de agua para el consumo humano como para el riego agrícola. Esta industria comienza su andadura a inicios del XVI por el auge y la demanda de la nueva población que arriba a las islas para repoblarlas. Esta situación continuará hasta fines del XIX (Hernández Padrón, Quintana Andrés y Jiménez Medina, 2020). De hecho, esta industria se asocia mediante gremio de canteros que establecerán las normativas, derechos y deberes de estos, pasando el oficio de maestros a aprendices hasta fines del XIX, cuando la aparición de nuevas técnicas y maquinaria hace que esta industria decaiga progresivamente desde mediados del XX.

El auge de los cultivos de exportación canario a los mercados internacionales incrementó la demanda de canalizaciones para el riego, zonas de acotamiento para las plantas, muros que delimitasen las fincas, bancales, almacenes y otros elementos necesarios para el desarrollo de la actividad agraria de explotación intensiva (Marrero Cabrera, 1999). En los embarcaderos

de Sardina del Norte, Las Nieves, Melenara, La Aldea de San Nicolás y Arinaga las necesidades de piedra para los muros de los muelles obligó a recurrir a nuevas explotaciones temporales para la extracción, sobre todo en las áreas cercanas a los muelles donde se emplazan. En este caso, los expedientes de construcción portuaria ocupan zonas de los cauces de los barrancos como centros industriales adicionales para suministrar la cantidad de piedra necesaria para estos muelles.

Finalmente, el tercer elemento indispensable en la construcción portuaria es la arena, en el caso del archipiélago canario, la arena abunda dada su condición de insularidad. La diferencia radica en la textura y dureza de esta, dependiendo de las zonas extractivas, por lo general, ubicada en zonas de costa y calas donde se concentra la mejor calidad de este material para la construcción del proceso constructivo.

Los puertos, tanto en el puerto de La Luz como en los embarcaderos secundarios, ofrecen servicios a los buques que arriban a sus costas. Estos servicios, algunos vinculados a las funciones portuarias desde el XVI como son las reparaciones y construcciones navales, fueron establecidos por artesanos vinculados a la actividad marítima y ubicados por lo general en áreas cercanas a las playas y calas donde se construyen los nuevos buques, por lo general pequeñas y medianas embarcaciones dedicadas a la actividad pesquera de bajura o a la actividad mercantil tanto insular como interinsular (Lobo Cabrera, 1985). Las playas de Sardina del Norte, Las Nieves, Melenara, La Aldea de San Nicolás y Arinaga contaron con artesanos de este oficio desde mediados del XVI que realizaban construcciones navales hasta mediados del XIX. La progresiva entrada de nuevas empresas extranjeras en el entorno portuario de La Luz hizo que la capacidad de competir con los pequeños carpinteros de ribera fuera reduciéndose drásticamente, de manera que estos fueron contratados por estas empresas en los astilleros construidos en sus dársenas del puerto, como es el caso de la empresa *Blandy Brothers* (Rodríguez Zaragoza, 2022). Estas empresas demandaban a los astilleros construidos para la construcción naval de nuevos buques, sobre todo para el servicio postal y comercial interinsular, muchos de estos buques llevarían nombres de lugares de las islas para el embarque de plátanos y tomates hacia el mercado británico (Davies, 1990).

Los nuevos embarcaderos precisaban de balizamientos aptos para la navegación nocturna por las costas de Canarias, por lo que se diseñaron faros que facilitara esta tarea, sobre todo, para el comercio interinsular. De hecho, los avances tecnológicos arriban al archipiélago a partir de la introducción de nuevos medios de alumbrado en los faros (Ruiz Ojeda, 2001, 2003; Risk, 2018). Los faros tuvieron un impacto en la navegación entre islas, así como al

establecimiento de un cuerpo de torreros que se encargaran de estas construcciones (Moré Aguirre, 2008; González González, Cruz-Pérez y Santamarta Cerezal, 2021). Eugenio Suárez Galván fue ingeniero de varios faros de Gran Canaria. Debido al aislamiento terrestre hizo que se tuvieran que construir pequeños muelles anexos para el abastecimiento de las necesidades de materiales del faro (Sánchez Hernández, 1994). Los faros estaban, por lo general, ubicados, en promontorios y zonas elevadas de los municipios donde se fueron instalando.

#### **1.4. Fuentes, objetivos y metodología**

##### ***Fuentes***

La localización de las fuentes primarias ha generado dificultades en una doble vertiente derivada de la ausencia de documentación portuaria en los archivos canarios y la localización de esa documentación en archivos nacionales ubicados en Madrid, con la necesidad de asistir presencialmente por la ausencia de archivos digitalizados y de acceso abierto con enlaces en línea.

Los archivos ubicados en la comunidad autónoma de Canarias se caracterizan por disponer de escasos fondos archivísticos. Su distribución en ambas provincias, con diferentes tipologías de organización de la documentación depositada, representa un hándicap de importancia. Por un lado, en el *Archivo Histórico Provincial de Las Palmas* los fondos escogidos para este presente trabajo son los referidos al ingeniero jefe de la provincia Juan de León y Castillo, cuya documentación nos ha permitido disponer de información relevante sobre el proceso referente a los embarcaderos construidos por este ingeniero (Fondo Juan de León y Castillo, “Reseña histórica de las vicisitudes de los muelles de Gran Canaria”, doc. 206; y “Anteproyecto de un muelle para la rada de Sardina en la Villa de Gáldar”, Gran Canaria, 1861, Sig. ES31001/JLC-008).

No ha sido posible localizar en él ningún expediente de construcción portuaria de los embarcaderos que son objeto de nuestro estudio. Sin embargo, hemos encontrado referencias documentales al proyecto del emplazamiento del faro de Maspalomas como dispositivo de señalización y balizamiento marítimo (“Proyecto de un faro de primer orden en la punta de Maspalomas, Isla de Gran Canaria”; 1881; Fondo Juan de León y Castillo, signatura JLC-05/8). Así como del proyecto realizado por Juan de León y Castillo para la instalación de centrales de comunicación del cable telegráfico que interconecta al archipiélago

canario con el conjunto del Estado español (“Proyecto de cable telegráfico por Canarias”, Fondo Juan de León y Castillo, caja 7; doc. 333).

En el *Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife* hemos tenido acceso a dos expedientes de construcción portuaria, inéditos, referentes a los embarcaderos de Sardina del Norte, en el municipio de Gáldar (“Embarcadero en Sardina”, sig. 99 y 100). En este caso, el expediente se encuentra al completo, con numerosos duplicados de las correspondencias, avisos y otros documentos emitidos entre la Junta de Obras Públicas y el Ministerio de Fomento sobre los diversos procesos de construcción, reforma y ampliación. Además de encontrarse la documentación referente a poderes notariales de representación y documentos varios referentes a este suceso por parte de los adjudicatarios de las contrata de obras. El otro expediente encontrado, en similares condiciones, ha sido el relativo al embarcadero de Melenara, ubicado en la costa del municipio de Telde (AHP SCT: “Proyecto de un embarcadero en la rada de Melenara, isla de Gran Canaria”, sig. 98). En ambos casos los expedientes se encuentran dentro de la sección Demarcación de Costas en Santa Cruz de Tenerife, serie 4.1.02, Puertos de Canarias, Puertos Económicos.

Un hecho sorprendente para nuestra investigación ha sido la posibilidad de acudir a *archivos municipales*. Destaca el caso del de Telde, que ha aportado información relevante y contrastable en cuanto a los orígenes y conclusión del embarcadero construido en la bahía de Melenara. Los documentos consultados son los relativos al libro de actas plenos y libro de comisiones del ayuntamiento, en este caso el marco cronológico analizado abarca 1898-1941. Los libros de administraciones públicas como los ayuntamientos de Gran Canaria han permitido ampliar la información acerca de los muelles embarcaderos, como son los casos de los municipios de Agüimes (Libro de Actas, 1900-1921), Telde (Libro de Actas de Plenos y el libro de Comité de Gobierno, 1898-1941) y La Aldea de San Nicolás (Libro de Actas, 1898-1955). También sorprende el trabajo realizado por Sebastián Santana Pérez en el archivo municipal de Gáldar en torno a las actas redactadas desde mediados del XIX a principios del siglo XX, incluyendo el trabajo de construcción portuaria en torno a Sardina (Extractos del archivo municipal de Actas de plenos: <https://www.galdar.es/cronologia-del-puerto-de-sardina/>).

Además de los Archivos Históricos Provinciales, hemos de destacar el archivo de la entidad pública *Puertos Canarias*, dependiente de la Conserjería de Transportes del Gobierno de Canarias, creada en el año 2003, y que tiene en su amplia base documental material referente a la construcción, contrata y expedientes de creación de los puertos del litoral de Gran

Canaria. No obstante, desde la declaración del Real Decreto 2250/1985, de 23 de octubre, por el que las competencias en materia de gestión portuaria pasan a disposición del Gobierno de Canarias –excepto la gestión del Puerto de la Luz y Las Palmas que tiene autoridad estatal– apenas se encuentra documentación anterior al traspaso de competencias. En este organismo público existen numerosos expedientes concreto sobre los puertos de los que trata este presente trabajo. El expediente que destaca entre ellos es el de la creación del puerto de Arinaga porque es un trabajo inédito (PC: “Proyecto de embarcadero en Arinaga. Por el ingeniero don Manuel Aguilar López”, 1916, registro: R-90, Caja 3-1).

Hemos de destacar el fondo de hemeroteca y archivo que dispone el *Museo Canario*, entidad establecida en 1879 con el fin de preservar, recolectar y divulgar la información relativa a la arqueología y la historia de Canarias. En este caso, nos hemos encontrado con parte del legado documental del ingeniero Juan de León y Castillo relativo a los borradores de los estudios previos de la bahía y primeros documentos del embarcadero de Sardina del Norte (AMC: “Proyecto de un muelle en la rada de Sardina”. Sig. JLC-008). También hemos de destacar la hemeroteca, dentro del extenso archivo periodístico que se remonta a los orígenes del periodismo canario, de la publicación *El Ómnibus*, por su dilatada trayectoria y su enfoque en las necesidades y demandas del sector portuario, económico y mercantil que priorizaban comerciantes y productores canarios para el fomento y dotación portuaria para permitir el atraque de buques de mayor calado (*El Ómnibus*, 31 de agosto de 1861, sección de noticias).

Así mismo hemos de tener en cuenta el acceso a los archivos y hemerotecas digitales como el perteneciente a la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, *Jable*, que permite acceder a múltiples periódicos, revistas y otros documentos periodísticos de Canarias. En este caso, hemos encontrado referencias sobre la reforma del puerto de Las Nieves de Agaete en 1933 (*Hoy: Diario Republicano de Tenerife*, un telegrama del ministro de Obras Públicas, 26 de septiembre de 1933).

En cuanto a los archivos nacionales hemos de destacar el *Archivo General de la Administración*, que ha reportado la mayor parte de la información sobre los restantes embarcaderos. Este archivo se encuentra en el municipio de Alcalá de Henares, en la comunidad autónoma de Madrid, por lo que ha sido imprescindible viajar hasta dicha localidad para estudiar la documentación necesaria para terminar de recopilar los datos restantes. Este archivo forma parte del sistema de Archivos Nacionales, por tanto, es un archivo de la administración pública del Estado español, pero está ausente del portal de acceso en línea PARES. En este archivo existen varios fondos documentales referentes a embarcaderos propuestos como

puertos económicos con posibilidad de desarrollo. No obstante, la ausencia de documentación adicional sugiere la negativa por parte del Ministerio de Fomento (“Proyecto un muelle para la rada de Bañaderos, presupuesto de estudio, 1914, Caja 24/285). La consulta de este expediente, debido al grave estado de deterioro y la posibilidad de pérdida, no ha sido posible, pero anotamos su existencia.

Los embarcaderos restantes son los relativos a los puertos de Mogán y Maspalomas, ubicados en el primer caso en el municipio homónimo y, en el caso del segundo, en el municipio de San Bartolomé de Tirajana (AGA, “Expediente relativo a la construcción de un embarcadero en la rada de Maspalomas”, Gran Canaria, 1919, Caja 24/1372 y AGA, “Expediente relativo a la construcción de un embarcadero y variación de la carretera de acceso al mismo en el puerto de Mogán”, Gran Canaria, 1921, Caja 24/285). Finalmente nos encontramos con los expedientes de construcción de los embarcaderos de Melenara (AGA: “Proyecto de un embarcadero en la rada de Melenara, isla de Gran Canaria, 1919-1941, Caja: 24/1372; AGA: “Proyecto embarcadero económico Melenara, 1919, Caja 24/311); el embarcadero de Arinaga (“Proyecto de un embarcadero económico en Arinaga”, 1916, Caja 24/308 y “Proyecto de embarcadero en Arinaga, presupuesto gasto de estudio”, 1906, Caja 24/279).

Existe un total de 20 cajas con documentación variada sobre el resto de los embarcaderos. Encuadrados dentro de la sección Puertos nos encontramos los expedientes del embarcadero de Sardina del Norte (“Proyecto de un muelle para la rada de Sardina, en la Villa de Gáldar”, Gran Canaria, 1863; “Francisco Rodríguez Lorenzo solicita autorización para construir una explanada y almacén en la rada de Sardina y camino de servicio y embarcadero en la ensenada de Caleta de Abajo”, 1897, Caja 24/1087; “Proyecto de reparación y terminación del muelle del puerto de interés general de 2º orden de Sardina, Gran Canaria, 1903, Caja 24/1103; “Proyecto de reparación y terminación del muelle del puerto de interés general de 2º orden de Sardina” Gran Canaria, 1906, Caja 24/1091; “Proyecto de muelle en el puerto de interés general de 2º orden de Sardina”, 1921, Caja 24/312). Con respecto al embarcadero de Las Nieves, ubicado en el municipio de Agaete, dentro del mismo archivo nos encontramos los siguientes expedientes (“Proyecto de un muelle para la rada de Las Nieves, en la Villa de Agaete”, Gran Canaria, 1864, Caja 24/1070; “Proyecto de puerto de Las Nieves, Agaete, 1862-1929, Caja 24/282; “Proyecto de prolongación del muelle del puerto de interés general de 2º orden de Las Nieves de Agaete (Gran Canaria)”, 1899, Caja 24/1080).

En cuanto a los estudios de los faros de la isla existen pocas investigaciones dedicadas a esta temática. No obstante, los archivos aportan información por medio de sus expedientes de

construcción. En este caso, dentro del archivo personal del ingeniero de la provincia Juan de León y Castillo en el *Archivo Histórico Provincial de Las Palmas* se encuentra el expediente dedicado al faro de Maspalomas (AHPLP, “Proyecto de un faro de primer orden en la punta de Maspalomas, 1886, Fondo Juan de León y Castillo, signatura JLC-05/9”), así como de un estudio de reacondicionamiento de la cimentación del faro (AHPLP, “Proyecto de aumento de obra de la cimentación del faro de Maspalomas”, 1881, Fondo Juan de León y Castillo, signatura JLC-05/8). Con respecto al faro de Sardina del Norte, de fines del siglo XIX, actualmente demolido y sustituido por uno de reciente construcción, existe unos planos modificados del plano original redactado por el ingeniero Eugenio Suárez Galván en 1890 depositado en el Archivo General de la Administración (AGA, “Proyecto de aumento de obra a las del faro de 4º Orden en la Punta de Sardina”, Isla de Gran Canaria, ocasionado por las variaciones al proyecto primitivo dispuestos por la Superioridad”, Caja 25/08453). Así mismo la Gaceta de Madrid, actualmente el BOE, permite añadir información adicional o relativa sobre los ingenieros que han trabajado y redactado informes tanto de los faros como de otros elementos constructivos en las islas.

Las comunicaciones entre faros, puertos y entornos productivos canarios han sido de gran importancia en el proceso de crecimiento de la productividad, distribución y venta de productos canarios. Muy especialmente la comunicación directa con el mercado británico que permite conocer la arribada de buques a puertos, precios de venta y precios de compra de producciones canarias para la exportación. El origen y desarrollo de esta tecnología de comunicaciones ha permitido conectar puertos, zonas comerciales y distribuidores en todo el globo (Martín del Castillo, 1994). Desde mediados del XVIII se había incentivado la posibilidad de establecer comunicaciones directas entre zonas distantes, aunque con escaso éxito. El desarrollo de esta revolucionaria tecnología desde principios del XIX dio impulso al establecimiento de nuevas líneas regulares de comunicaciones y a la carrera por obtener la concesión de derechos de explotación y servicios entre las principales potencias europeas (Olivé, 2013). Este sistema de comunicaciones arriba a España a mediados del mismo siglo, en un principio limitado a las principales industriales y comerciales del país, posteriormente ampliando el servicio al archipiélago balear y el Levante español (Krawietz Ramos, 2020).

En el caso de Canarias las comunicaciones no comienzan a implementarse hasta fines del XIX. Esto hecho es consecuencia de la gran inversión necesario para establecer un cable telegráfico entre las estaciones de La Isleta y Cádiz, además de la escasa incidencia económica canaria en el conjunto del Estado español, así como de la falta de empresas que pudieran dedicarse a establecer el enlace del cable (Pérez Jiménez, 2015). El establecimiento del cable

conllevó a la redacción de un plano para la instalación del recorrido y estaciones telegráficas por donde debería circular la información en el archipiélago canario. Este proyecto es encargado a Juan de León y Castillo y se encuentra depositado en el *Archivo Histórico Provincial de Las Palmas* (AHPLP, Fondo Juan de León y Castillo, caja 7, Doc. 333). La rotura del cable telegráfico de manera reiterada y la aparición de la nueva radiotelegrafía, con una mayor amplitud de comunicación y enlace casi directo con estaciones europeas, hizo que se precisara la formación de una estación de esta nueva tecnología, en este caso ubicada en la playa de Melenara hasta la década de 1930, cuando se traslada a la estación ubicada en Guanarteme en Las Palmas de Gran Canaria (Pérez Jiménez y Quintana Navarro, 2018; AMC *Diario de Las Palmas*, *se han desmantelado las torres de la estación de radio de Melenara*, 13 de febrero de 1935).

La estación de Melenara tendrá un amplio estudio, dada las complicaciones en cuanto a su construcción e instalación de los materiales para efectuar sus tareas de comunicación (LAP, Ayuntamiento de Telde, 1910-1919 y 1930-1935). Aparece además en el Archivo y Hemeroteca del Museo Canario donde se recogen varias noticias sobre la finalización de las obras de esta estación y puesta en servicio (AMC, *Diario de Las Palmas*, *La Estación de Radiotelegrafía de Melenara*, *sección de noticias*, 11 de marzo de 1909; AMC, *Diario de Las Palmas*, *sección de noticias*, 1 de julio de 1911; AMC, *Diario de Las Palmas*, *sección de noticias*, 13 de septiembre de 1911; AMC, *Diario de Las Palmas*, *sección de noticias*, 25 de septiembre de 1911; AMC *Diario de Las Palmas*, *sección de noticias*, 10 de noviembre de 1911). Este hecho fue recogido y valorado por los Informes Consulares británicos del momento (Quintana Navarro, 1992).

### ***Objetivos***

La temática planteada como materia de tesis se encuentra adscrita a una de las líneas de investigación del programa de doctorado, actuando en dos dinámicas. La dinámica histórica, es decir, la evolución de las infraestructuras portuarias de manera que se profundice en el estudio del proceso de establecimiento del capitalismo internacional en Canarias desde mediados del siglo XIX. Se analiza por tanto su función como artífice de la construcción, reforma o mejora de los servicios portuarios para una transacción comercial agropecuaria. La otra dinámica es la patrimonial, donde la documentación requerida para el desarrollo del presente trabajo permitirá ahondar en aspectos poco conocidos o incluso en documentación inédita, repercutiendo en la idea de estudiar el patrimonio documental para mejorar el entendimiento de estas estructuras portuarias para la vida de los pueblos y municipios donde fueron establecidos.

Las aportaciones esperadas del proyecto como elementos destacados para contribuir al conocimiento existente son las siguientes:

Revisión bibliográfica y documental de los puertos secundarios de la isla de Gran Canaria.

Ampliación del conocimiento y datos referentes a estos puertos mediante un análisis que permita ahondar tanto en su financiación como en su efecto a nivel socioeconómico.

Determinación de la especial vinculación entre puerto y costa como ejes de la economía canaria desde el siglo XIX.

Confección de estudios de los puertos presentes en el trabajo de doctorado con el fin de complementar la documentación y bibliografía existente (en muchos casos inédita).

La hipótesis de trabajo planteada en esta tesis doctoral toma como punto de partida la posibilidad de ahondar en la comprensión de las estructuras portuarias de la isla de Gran Canaria, especialmente las denominadas secundarias (excluyendo al Puerto de la Luz y de Las Palmas), con la intención de verificar y establecer que pueden ayudar a explicar la dinámica de la inserción en Canarias del capitalismo internacional de mediados del siglo XIX. En este sentido, es posible indicar una serie de objetivos propuestos como los siguientes:

- O1. Analizar la evolución a largo plazo de los puertos secundarios de la isla de Gran Canaria por medio de indicadores asociados al sistema portuario, como pueden ser el rendimiento, la escala de buques, la combinación de carga y la conectividad. Exploraremos: (a) la jerarquía portuaria, la carga y la evolución del comercio canario; (b) la importancia del cambio tecnológico en el transporte marítimo y su impacto en la infraestructura portuaria; (c) los procesos de creación y dependencia de las rutas marítimas y como afectaron a la evolución de los sistemas portuarios del archipiélago canario; y (d) la financiación y desarrollo espacial de las infraestructuras.
- O2. Comprender la importancia de estas infraestructuras como ejes de la economía canaria, así como de desarrollo local y urbano.
- O3. Confeccionar estudios monográficos de los puertos ubicados en la isla de Gran Canaria, con la intención de ahondar y comprender la dinámica económica e histórica de estas infraestructuras.
- O4. Valorar el papel de los puertos mencionados en su contexto histórico, con el fin de adquirir un mayor entendimiento.
- O5. Revalorizar el patrimonio documental correspondiente a estas infraestructuras, con la intención de ahondar y comprender la dinámica económica isleña.

## *Metodología*

La metodología utilizada para investigar la evolución del sistema portuario canario a largo plazo (OI1) se basa en el uso de indicadores portuarios básicos, como el rendimiento (importación y exportación en toneladas), el número de buques que atracan en cada puerto y otras estadísticas económica como la naturaleza y distribución de las cargas. La antes señalada dispersión de fuentes obliga a un importante trabajo de investigación para conseguir recopilar la información y construir un conjunto de datos homogeneizados.

Hemos llegado a contabilizar datos estadísticos de dieciocho puertos de la isla de Gran Canaria. Con la excepción del Puerto de la Luz y de Las Palmas, todos ellos ocupan una posición de segunda categoría al encontrarse, por lo general, cercanos a calas o bahías con gran actividad pesquera. Las cifras de los principales puertos marítimos (que dominaron la mayor parte del comercio marítimo de la isla) se ubican en la primera categoría. Aun así, los datos disponibles están bien establecidos y nos basaremos en enfoques interpretativos novedosos de trabajos publicados recientemente. Tendremos en cuenta también la evolución de los flujos marítimos internacionales, aunque se espera que los principales resultados de este proyecto sean el primer paso para una mayor actualización de los datos a desarrollar en estudios más exhaustivos en el futuro (OI2).

Son tres las principales líneas de estudio sobre la evolución del sistema portuario canario en su vertiente económica, tecnológica e institucional. Todas ellas están insertas en el área o región local que depende de su adscripción económica y, en algunos casos, sus orígenes se remontan al siglo XVI. Aplicaremos este marco a la evolución de los puertos de la isla de Gran Canaria desde el siglo XIX de la siguiente manera. Primero, clasificaremos los puertos marítimos por indicadores determinados (rendimiento, escala de buques, naturaleza de la carga); más adelante clasificaremos la trayectoria de cada puerto de acuerdo con una de las categorías de historia, economía y estadística. La distribución de la carga en cada puerto describe su combinación de tráfico y puede tomarse como un indicador de proximidad que indique su particularidad. Se analizarán también los modos de financiación de sus obras y su distribución espacial.

Se deben desarrollar trabajos de campo para completar este conjunto de datos. Es el caso de los puertos de la isla de Gran Canaria, donde la información se obtendrá esencialmente gracias al archivo de *Puertos Canarios*, entidad administrativa de la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de puertos. Lo mismo ocurre con el *Archivo General de la Administración*, en este caso, centrados en la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Las

publicaciones referentes a los puertos mencionados precisan asimismo del acceso a bibliotecas, cámaras de comercio y otras instituciones que presten servicios documental y gráfico.

El enfoque de esta tesis doctoral es fundamental para explicar la evolución a largo plazo del sistema portuario canario y las diferencias de los patrones de conectividad marítima. Asimismo, proporciona evidencias clave para construir enfoques empíricos sobre la evolución de los puertos y mejora la comprensión de cómo el comercio marítimo influyó en los patrones regionales de desarrollo económico en Canarias. Se explorarán los vínculos entre las dotaciones locales (estudios de caso), los flujos marítimos globales y el crecimiento económico experimentado en Canarias desde una perspectiva histórica. Además, la exploración de la especialización regional contribuirá a una comprensión más profunda de la introducción de Canarias en la dinámica de estudios de globalización y en la interacción entre los factores locales y globales. Este proyecto se llevará a cabo sobre una gran muestra de actividad de datos portuarios procedentes de una variedad enorme de fuentes primarias y secundarias. Esta circunstancia resulta novedosa y trascendente, pues incluye una muestra mucho más grande que cualquier estudio anterior de las redes marítimas canarias.

Finalmente, se espera que el conjunto de datos analizado pueda publicarse en línea, en repositorios de la ULPGC. Así, la información no publicada se pondrá a la disposición de individuos, académicos e instituciones interesadas.



## **Capítulo 2. Puertos menores de Gran Canaria (1860-1936)**



La unión entre ciudades y puertos, en perspectiva histórica, ha tenido una interrelación de gran trascendencia, así como los movimientos de mercancías y pasajeros. En el caso de Canarias ha tenido un impacto de suma importancia, dada su condición de insularidad. La construcción de infraestructuras portuarias del siglo XIX ha repercutido en la mejora, dotación y aprovisionamiento de los servicios portuarios que se ofertaban hasta ese momento en las islas. Las demandas de la burguesía de la isla, así como el estímulo impulsado por el decreto de Puertos Francos (1852), permitió acometer un periodo de proceso constructivo de una serie de muelles/embarcaderos económicos, con la intención de resolver los problemas del transporte de mercancías, y posteriormente pasajeros, tanto hacia los municipios limítrofes como a la capital de la isla.

La premisa consiste en mejorar las condiciones de atraque y desembarco de las bahías donde se realizaban con anterioridad las relaciones comerciales sin disponer de embarcaderos de obra, es decir, de un puerto<sup>1</sup>. En este caso, la burguesía exigía un proceso fiscal y comercial más flexible, de manera que repercutiera en la capacidad del archipiélago como región dedicada a la exportación a gran escala de productos agrícolas de alta especialización.

En muchos casos esta élite social detentaba el poder político de la zona, de manera que podían realizar las gestiones y permisos de expedientes portuarios ante el Ministerio de Fomento/Obras Públicas con la finalidad de que este organismo redactase los informes pertinentes que permitieran establecer presupuestos estatales para este fin. En algunos casos, los consistorios locales incluyeron la cláusula de que estos se comprometían a sufragar la mitad del costo total de la obra, de manera que permitían a la administración estatal ahorrar una parte del presupuesto. Es un detalle de suma importancia, dada la escasez de recursos monetarios que padecía el Estado español durante la mayor parte del siglo XIX. Todo ello sucede en un contexto de expansionismo europeo, donde se da la demanda internacional de nuevas producciones agrarias y la búsqueda de nuevos mercados para extraer estos recursos a cambio de la introducción de manufacturas, británicas casi en exclusividad, en una economía cada vez más globalizada.

## **2.1. Características y requisitos de los puertos secundarios de Gran Canaria**

La situación de Canarias se encuentra caracterizada por un escaso desarrollo de sus infraestructuras, tanto terrestres como marítimas. Por ello, diversos sectores, tanto privados como públicos, demandan crear un muelle o un embarcadero para dinamizar la zona

---

<sup>1</sup> “El transporte marítimo interinsular ha sido uno de los grandes retos de las Islas para superar el ancestral aislamiento entre ellas-y no digamos con el exterior” (Hernández, 1997: 627).

correspondiente para dar salida a los productos agrícolas ya existentes, con suficiente demanda como para plantearse la creación de unas estructuras marítimas que permitan su traslado a puertos de superior envergadura como destino final. Este proceso constructivo se ha de ejecutar en dos etapas casi simultáneas: la realización de un estudio o informe geográfico, más el proyecto portuario.

La demanda viene aparejada con una serie de requisitos que precisaban los embarcaderos propuestos. De acuerdo con los expedientes de construcción portuaria consultados, en cada área se debían cumplir con las siguientes premisas: a) un activo comercio insular e interinsular; b) que la bahía fuera declarada puerto de interés general; y c) tener una cuota de volumen de exportación de, al menos, 20.000 toneladas anuales de productos agrarios.

*a) Un activo comercio insular e interinsular.* El desarrollo de estas regiones, mediante la construcción de un puerto significativo, sería el catalizador económico que podía afectar a los municipios de medianías y de cumbre de Gran Canaria. De esta manera, la dotación portuaria produjo como resultado la mejora de los servicios portuarios, en un primer momento, de las regiones norte y noroeste de la isla. Posteriormente, se potenciarán las zonas este y sureste de la isla que, a su vez, conectaban a estas regiones con la capital y su puerto para almacenar las producciones dedicadas a la exportación hacia los principales puertos de las potencias europeas. Los servicios portuarios de estas regiones redundaban en un activo comercio donde la burguesía tendría una baza económica al disponer de empresas que suministraban, transportaban y exportaban al mercado exterior. Estas empresas locales estaban sustentadas con inversiones británicas para la mejora de los rendimientos agrícolas, a cambio de que estas empresas adquirieran por compra la cosecha para exportarlas al mercado británico. Además del cabotaje insular, el comercio interinsular tendría un papel destacado en la articulación del tráfico comercial de Canarias.

*b) La declaración de la bahía como puerto de interés general.* Las bahías y zonas comerciales que son objeto de estudio tienen la particularidad de que estar declaradas puertos de interés general. La declaración se hace mediante decreto estatal, tras la supervisión de una comisión del Congreso de los Diputados, en la cual se verifican los requisitos necesarios. Por un lado, disponer de un activo comercio y tráfico tanto de cabotaje como de servicios a buques en ruta. Por otro lado, las condiciones geográficas y de acondicionamiento de las bahías de manera que pudiera construirse un puerto en la ensenada. Finalmente, disponer de los necesarios apoyos políticos, tanto locales como de los diputados en Cortes. El resultado de la declaración se transforma en la disponibilidad de destinar presupuestos estatales para la

dotación portuaria. En muchos casos, la negociación se traduce en pugnas entre las facciones de los partidos políticos de las islas capitalinas, que adquieren preponderancia en los litigios por la adquisición de los presupuestos, de modo que la negociación es el principal instrumento regulador de la actividad política.

c) *La cuota de volumen de exportación.* Como se ha mencionado anteriormente, no solo la actividad comercial y la arribada de buques a los puertos tiene como finalidad la construcción portuaria. Como requisito final debe existir un volumen de toneladas de exportación comercial, según los expedientes consultados para este trabajo de, al menos, 20.000 toneladas anuales. Esta premisa se cumple en la totalidad de los puertos objeto de estudio. Como consecuencia del progresivo aumento de los rendimientos agrarios, así como la compra de la producción por parte de las casas comerciales extranjeras, se tienen asegurados los beneficios de este comercio. Por otro lado, debemos señalar que el comercio insular, tanto el producido por la navegación de cabotaje como el comercio interior, ha tenido una importancia significativa en el volumen comercial exportador anual. Los municipios de medianías y de cumbres de la isla, caracterizados por disponer de un activo comercial menor comparado a los municipios costeros con dedicación a la exportación masiva de nuevos productos, se han contentado en constituirse como un activo destinado al comercio insular e interinsular.

Estos apartados que se han mencionado anteriormente se vislumbran, sobre todo, en contextos de crisis económica, como el período posterior a la I Guerra Mundial, durante el cual se produce un período de escasez en el comercio de la isla. Como medida para paliar los altos índices de paro coyuntural, el Estado acomete una serie de obras públicas para restablecer y equilibrar el paro a nivel nacional. Durante este proceso se fomenta la construcción portuaria, aún sin construir o ampliar los ya construidos. Hasta ese momento los campesinos canarios habían tenido como principal solución a las crisis económicas la emigración como válvula de escape de la miseria<sup>2</sup>. Por tanto, la anterior medida tenía como premisa dinamizar distintas regiones, en algunos casos ubicadas en áreas de difícil acceso, permitiendo una progresiva interrelación entre los municipios más cercanos y, gradualmente, constituir un mercado insular con una doble proyección: por un lado, el mercado insular e interinsular y, por otro lado, el dedicado a la gran exportación a los mercados extranjeros. De esta manera se fomentaba, en apariencia, la especialización económica de Canarias como región ultramarina con un comercio atractivo y de escala para los buques en tránsito, en un

---

<sup>2</sup> Para comprender la complejidad económica del archipiélago durante la transición de fines del XVIII y principios del XIX, sobre todo en contextos de crisis comercial y económica (Macías Hernández, 2009; Macías Hernández, 2003; Cabrera Armas, 1999 y Cabrera Armas, 1997).

contexto de expansionismo internacional. Esta circunstancia permitiría presentar a las islas como un centro agrario con proyección industrial derivada del sector agrícola. Aunque también terminó por identificar a Canarias como una región con una economía atrasada, dependiente de los poderosos oligopolios y con concentración económica en torno a grandes empresas dedicadas a la exportación.

## **2.2. Reforma del sistema portuario español (1860-1930)**

Desde mediados del XIX se realizaron una serie de reformas legislativas estatales y de organización de los agentes portuarios para incentivar y consolidar el comercio marítimo nacional<sup>3</sup>. El archipiélago canario, cerrado el antiguo privilegio del comercio colonial americano, estaba caracterizado por una escasa incidencia nacional como internacional hasta fines del XIX e inicios del XX. Las reformas se enmarcan en las necesidades y acuerdos que las principales potencias europeas demandaban en el contexto de las transformaciones de la II Revolución Industrial, con un mercado en constante crecimiento y necesitado de avituallamiento para las flotas coloniales en sus travesías atlánticas y en otras rutas<sup>4</sup>.

Las complejidades de las rutas y técnicas de navegación hacían preciso la construcción de puertos intermedios en las principales rutas coloniales que prestaran servicios portuarios como estaciones de carboneo y avituallamiento<sup>5</sup>. De esta manera, Canarias quedaba inserta en las complejas relaciones comerciales internacionales del capitalismo alejado de los centros de poder, con acusado subdesarrollo económico y fuerte dependencia del mercado exterior<sup>6</sup>. El surgimiento de las nuevas Juntas de Obras Portuaria permitía la libre competencia entre puertos generando una pugna en la consecución de nuevas rutas y arribada de buques. El Estado español, desde la década de 1850, comienza a realizar acciones de liberalización del sector portuario, en el caso de Canarias con la aplicación del régimen de franquicias comerciales. En el nivel estatal se desarrolla a partir de la aplicación de la primera reforma del sistema portuario que afectaba a las operaciones comerciales de entrada y salida de mercancías de los puertos (1866)<sup>7</sup>.

---

<sup>3</sup> Castillo Hidalgo y Valdaliso Gago, 2017.

<sup>4</sup> Para el desarrollo regional de la navegación a vapor (Martin Lynn, 1997; Davies, 2000). Difusión internacional de la tecnología de vapor y el carácter pionero de África Occidental (Ducruet y Itoh, 2022).

<sup>5</sup> Suárez Bosa, 2014: 7-8.

<sup>6</sup> Suárez Bosa *et alii.*, 2015:1. Además de los diferentes puertos occidente de África con pautas similares a las establecidas con el archipiélago canario. Véase Castillo Hidalgo, 2015 y 2017. Para los casos de Senegal y Marruecos.

<sup>7</sup> Castillo Hidalgo y Valdaliso, Gago, 2016: 59,

La reforma implicaba la liberalización del sector portuario que dependía, hasta ese momento, de la Armada por medio del cuerpo especializado, que se encargaban de la redacción de informes de las operaciones comerciales en los puertos<sup>8</sup>. Con la reforma, las esferas de actuación se repartían en dos ministerios: Hacienda administraba la aduana y Fomento se encargaba de las dotación, reparación y mejoras portuarias. Para ello se constituyen las Jefaturas de Puertos (1851), por lo que en el caso español este sistema organizativo y jerárquico quedaba centralizado y con escaso margen de maniobra por parte de los consistorios locales. Es decir, la construcción portuaria recaía necesariamente en la administración estatal mediante la aportación de capitales. De esta manera, el desarrollo portuario canario estuvo adscrito a la asignación de presupuestos portuarios del mismo modo el resto del Estado español.

Sin embargo, la capacidad del archipiélago de dotar de una serie de muelles o embarcaderos secundarios dependía de la implicación tanto de la administración local (ayuntamientos) como de las relaciones de estos con los representantes en las Cortes y su capacidad de negociar y consolidar acuerdos con el gobierno de turno<sup>9</sup>. Posteriormente, la consolidación del sistema portuario se consolidó a partir de la Ley de Puertos (1880) que, por un lado, permitió la inserción del capital empresarial vinculado a las actividades marítimas y, por otro lado, establecía las competencias en materia de puertos, es decir, su construcción, reforma y reparación dependería de las corporaciones locales<sup>10</sup>. Por tanto, la reforma condenó a la mayoría de los muelles y embarcaderos construidos en las décadas previas a un constante estado de abandono, como consecuencia de la incapacidad financiera de los municipios a partir de la desamortización de bienes propios y comunales desde 1855.

La construcción portuaria quedó adscrita a las Juntas de Obras de cada provincia, de esta manera se agilizaba y realizaba la ejecución de los puertos, así como de los permisos y concesiones a las empresas establecidas en los puertos capitalinos. Al mismo tiempo que se establecía la constitución de otros organismos (Cámaras de Comercio) que ejercían de enlaces

---

<sup>8</sup> De acuerdo con las Ordenanzas Generales de la Armada de 1793 se establecía la figura del oficial que se encarga de la administración portuaria (fondeo, atraques, registros, etc.), aunque ya en 1866 se desliga a la Armada de los asuntos de control y gestión portuaria (Castillo Hidalgo y Valdaliso, 2016: 59).

<sup>9</sup> En todo caso depende de la capacidad de sufragar los gastos en términos de igualdad entre las corporaciones locales y la estatal. Como se puede ver en los casos de expedientes de construcción de Sardiná AHPST “embarcadero en Sardiná”, sig. 99, pp. 4-5. Y otros expedientes similares de los muelles de Gran Canaria.

<sup>10</sup> En este caso realizado con la aprobación de la Junta de Obras del Puerto como la principal institución dependiente del Ministerio de Fomento con la capacidad para dotar, aprobar y ejecutar proyectos de construcción portuaria hasta 1992 cuando se reestructuran las competencias en esta materia (Suárez Bosa, 2014: 8-10).

entre el sector privado y los organismos públicos<sup>11</sup>. En el caso español, la explotación de los servicios portuarios quedaba adscrita, por un lado, de manera directa a la administración pública mientras que, por otro lado, permitía la participación de capital extranjero para la construcción de las infraestructuras portuarias<sup>12</sup>. Es decir, la reforma de 1880 permitía una cierta dispensa de la administración estatal con una serie de premisas como la aplicación de tasas aduaneras de manera que se evitara la competencia entre diferentes puertos nacionales.

Las reformas legislativas de 1901 y 1903 terminaron de completar las Juntas de Obras de aquellas provincias que aún no disponían de dicho organismo. A estas instituciones se adhieren Consejos de Administración, con una amplia representación de empresarios, que determinaban las condiciones de la dirección económica nacional en materia de relación comercial portuaria, especialmente a partir de la década de 1920, cuando ejercen sus competencias incluyendo a las aduanas<sup>13</sup>. Por último, en la década de 1930 coincidente con la crisis de 1929, el Ministerio de Sanidad establece unos estrictos protocolos de control de la calidad de las producciones con destino a la exportación.

Cuadro 2.1. Reformas portuarias habidas en España (1851-1930)

Año	Reforma	Efecto	Reparto competencias
1851	Jefaturas de puertos	Control estatal de la gestión portuaria	Estado: presupuestos estatales para la dotación portuaria
1866	Liberalización de las operaciones comerciales (entrada y salida de productos)	Desligar de las funciones de gestión portuaria de la Armada	Hacienda: Aduanas. Fomento: dotación, reparación y mejoras portuarias
1880	Ley de Puertos	Liberalización de la gestión portuaria, inserción de capital privado	Traspaso de las competencias portuarias del Estado a los municipios
1901-1903	Ampliación de las Junta de Obras (provincias)	Gestión y control para la dotación y ampliación portuaria Consejos de administración	Se establecen a nivel provincial, dependientes de la administración estatal.
1930	Control de la calidad y condiciones de las producciones	Controles fitosanitarios para establecer cupos aptos para la exportación	Ministerio de Sanidad (agencias reguladoras)

Fuente: Castillo Hidalgo y Valdaliso, 2009). Elaboración propia.

<sup>11</sup> De manera similar que el Estado francés en el que las Cámaras de Comercio participan en las gestiones de manera indirecta de los principales puertos (Marnot, 2015).

<sup>12</sup> Hibridación de las competencias portuarias consensuadas entre administración pública y participación de capitales privados (Suárez Bosa, 2011).

<sup>13</sup> “Comerciantes, navieros y consignatarios intervenían de forma decisiva en el diseño y orientación de las políticas de crecimiento de la actividad marítima en los puertos” (Castillo Hidalgo y Valdaliso Gago, 2016: 59).

### **2.3. Evolución y desarrollo de redes comerciales y puertos de Canarias**

Las redes marítimas y comerciales de Canarias sufrieron alteraciones por la apertura de nuevas rutas comerciales, al mismo tiempo que el sistema de navegación cambiaba como consecuencia de la introducción de los adelantos tecnológicos y técnicos de la industria naval.

La evolución comercial en Canarias es consecuencia del sistema establecido en dos principales ejes de navegación. Por un lado, se encuentran las relaciones comerciales establecidas en el entorno insular. Este sistema se realizaba en bahías o calas aptas para las operaciones comerciales en torno a los puertos naturales, de esta manera las comarcas y regiones distantes de la isla disponían de un punto comercial costero que permitiera dar salida a sus producciones. Por otro lado, el comercio interinsular estaba caracterizado por el comercio de cabotaje entre islas, dependiendo de la capacidad productiva, especialización y capacidad de comercio de cada espacio, siendo en mayor grado en las islas capitalinas.

Al igual que en el resto del Estado, y a partir de los expedientes de los puertos objeto de estudio, hemos podido determinar que para la construcción portuaria en Canarias se establecieron tres niveles<sup>14</sup>. En el primer caso, se trataba de muelles construidos a partir del aprovechamiento de restingas o salientes que se internan en el mar. Por lo general esta tipología no es frecuente, debido a la composición de la costa del archipiélago, caracterizadas por ser playas ubicadas en torno a acantilados. En segundo lugar, serían bahía dedicadas de manera general a la actividad pesquera como tipología menos común en las islas, con la particularidad de la importancia de este sector en la economía canaria. Y, en tercer lugar, tenemos los muelles y puertos construidos sobre playas que es el caso más frecuente. En la isla de Gran Canaria, los casos de Sardina del Norte, Las Nieves y Arinaga se catalogan en la tercera tipología, con una amplia playa con un puerto que se interna en el mar, mientras que los puertos de La Aldea y Melenara se asocian a la primera categoría, con aprovechamiento de cantiles rocosos lo que redundaría en la economía del proyecto redactado.

### **2.4. Procedimiento administrativo**

Una vez recibidas las peticiones, bien sean públicas o privadas, el Ministerio de Fomento inicia las gestiones encargando a la Jefatura de Obras del Puerto de Las Palmas el informe o estudio de la bahía donde se proyecta construir el embarcadero. Este proyecto puede ser realizado por el ingeniero jefe de la provincia o elaborado por algún ingeniero subalterno.

---

<sup>14</sup> “1º aprovechamiento de restingas avanzadas, 2º pescantes en caso de riberas o acantilados y 3º muelles en playas tendidas”. En PC: “Proyecto de embarcadero en Arinaga. Por el ingeniero don Manuel Aguilar López” (1916). Registro: R-90, Caja 3-1, pp.8-9.

Este estudio de la bahía permite al ingeniero jefe realizar un informe que dará una respuesta afirmativa o negativa. Este informe pasa a la Jefatura de Obras Públicas que encarga a un ingeniero redactar el proyecto de construcción portuaria. Terminado el proyecto se envía a la Jefatura para que sea verificado y aprobado por la misma entidad. Con el visto bueno de la Jefatura, se puede subastar la contrata de obras del embarcadero. Una vez adjudicadas las obras del muelle al contratista, este se reúne con el ingeniero jefe y el ingeniero encargado del proyecto para delimitar las áreas de trabajo del embarcadero. Completadas las obras del muelle, este pasa por recibir del contratista las obras del embarcadero por un período mínimo de un año, para verificar que las operaciones se han realizado de acuerdo con el pliego de condiciones del proyecto y de la contrata de obras.

En cuanto a las redes o nodos de transporte marítimo de Canarias son similares al resto del Estado español, donde los puertos, tanto del área atlántica como mediterránea, disponen de una actividad comercial diversa con importantes centros importadores como son los puertos de Barcelona, Bilbao, Valencia, La Coruña o Sevilla, cuyas exportaciones se dirigen hacia los principales puertos extranjeros<sup>15</sup>. Se establece un sistema portuario rígido con escaso margen de maniobra y supeditación a los intereses tanto nacionales como de las principales potencias europeas. Los principales nodos comerciales del país están conectados a puertos ubicados en áreas industriales o con especial interés por sus excelentes condiciones de rendimiento económico. Mientras que los demás nodos se concentran en áreas marginales con escaso desarrollo técnico y especializado en un sector productivo dedicado a la exportación, como es el caso de Canarias<sup>16</sup>.

La especialización de frutos de exportación extra-tempranos permitió una paulatina concesión de partidas presupuestarias para la consolidación de muelles o embarcaderos con el fin de priorizar las producciones agrícolas con destino al puerto de La Luz desde donde partirían hacia los mercados internacionales. Es decir, la capacidad de renovación, funciones portuarias, la especialización agrícola, además de sus excelentes condiciones geográficas y estratégicas permitieron al archipiélago canario disponer de un crecimiento económico constante y sostenido en el marco cronológico de las franquicias comerciales. Canarias

---

<sup>15</sup> Concentrado en las ricas cuencas mineras del Norte peninsular, con una gran producción de carbón y hierro entre Asturias y el País Vasco (Castillo Hidalgo y Valdaliso, 2009: 64).

<sup>16</sup> Canarias se convirtió en ruta de paso por sus excelentes condiciones de ubicación potenciada por sus cualidades de rendimiento económico. De esta manera, ante la incapacidad para consolidar un espacio para el tejido industrial, el archipiélago no tuvo más remedio que especializarse en las exportaciones de frutas a cambio de importar manufacturas y combustibles fósiles para el avituallamiento de las flotas en ruta (Suárez Bosa, 2004: 2).

compensaba su especialización a cambio de la importación de carbón para el avituallamiento de buques en ruta y a la dependencia de los bienes de consumo industrializados<sup>17</sup>.

De esta manera, las islas se constituyen como una de las principales rutas dependientes del contexto internacional y de escala. Este hecho permitió que una gran masa de población campesina se desprendiera de sus propiedades o aparcerías y acudieran a las ciudades como mano de obra para los trabajos portuarios, debido al crecimiento que experimentaron tanto el puerto de La Luz como los muelles y embarcaderos que habían sido construidos o estaban en proceso de construcción<sup>18</sup>. El contexto internacional favorecía este hecho por la creciente actividad marítima y comercial, lo que favorecía la construcción de nuevos muelles o puertos para las flotas comerciales cada vez más presentes en las islas. Las ciudades y municipios canarios donde se ubicaban los puertos o muelles experimentaron un rápido crecimiento, tanto demográfico como económico. Las principales empresas portuarias, sobre todo extranjeras, experimentaron un crecimiento con la adquisición de propiedades o concesiones de explotación agrícola e inmobiliaria<sup>19</sup>.

## **2.5. Proceso constructivo portuario en Gran Canaria**

La construcción portuaria tuvo en este caso dos características muy señaladas. Por un lado, la pugna con Santa Cruz de Tenerife y su puerto como eje del crecimiento económico<sup>20</sup>. Por otro lado, el persistente atraso en la construcción portuaria lastrado por los intereses estatales y las deficiencias económicas de las corporaciones locales incapaces de satisfacer las necesidades y exigencias demandadas por el comercio, tanto local como extranjero. De esta manera, las negociaciones entre los representantes canarios con la administración estatal van a tener una importancia fundamental. La entrada en escena del ministro Fernando de León y Castillo será un factor decisivo en la agilización de la construcción portuaria, sobre todo en aquellos puertos que habían estado paralizados previamente<sup>21</sup>. Este proceso constructivo

---

<sup>17</sup> Aunque se intentaba realizar una política de iniciativa comercial y empresarial en Canarias, la realidad de la práctica liberalización del grano extranjero ocasiona una grave crisis agraria, con crecimiento de la emigración a América (Cabrera Armas, 1999).

<sup>18</sup> El proceso constructivo del puerto de La Luz y Las Palmas a fines del XIX consolidó el comercio local y regional del archipiélago. De esta manera el puerto fomenta la renovación de las infraestructuras portuarias en Gran Canaria, además de promover la construcción de muelles restantes, especialmente, en municipios alejados y con escaso desarrollo de infraestructuras terrestres que encarecían el precio de transporte (Castillo Hidalgo y Valdalisó, 2009: 66).

<sup>19</sup> Castillo Hidalgo, 2008.

<sup>20</sup> La pugna o pleito insular ha sido una constante en la historia del siglo XIX en Canarias (Guimerá Peraza, 1976).

<sup>21</sup> La inversión estatal en el puerto de La Luz permitió la consolidación de la red marítima de frutos permitiendo que se incentivara la construcción portuaria en Gran Canaria. De esta manera se procedió a la construcción de muelles y embarcaderos por las principales áreas geográficas y económicas de la costa de la

afectó a las áreas más destacadas de la comarca norte de la isla con un tradicional sistema de cultivos orientados a la exportación.

El período constructivo portuario de Gran Canaria tuvo dos períodos o fases constructivas que son resultado de las diferentes coyunturas internacionales. La primera fase de construcción portuaria estuvo determinada por el estímulo que supuso la liberalización de las franquicias comerciales, permitiendo la dotación de varios puertos ubicados en las zonas norte y noroeste Gran Canaria. El segundo período constructivo ocurre a partir de la parálisis comercial que vino a la conclusión de la I Guerra Mundial, marcada por el establecimiento de aranceles en los mercados de destino de las producciones canarias. La administración estatal desarrolla y fomenta nuevas construcciones portuarias como medida para estimular la economía de Canarias y bajar los altos índices de paro estructural en los territorios en que se ubican estos puertos, especialmente concentrados en las zonas este y sureste de la isla.

### ***Puerto de Sardina del Norte, municipio de Gáldar***

El lugar de Sardina del Norte está ubicado a apenas 4 kilómetros del centro histórico y cabeza administrativa del municipio, en la denominada *Punta del Farallón*. En el lado norte de la bahía o playa fue donde se levantó el muelle. Las condiciones geográficas de esta bahía ofrecen abrigo frente a los vientos de componente noroeste, norte y noreste<sup>22</sup>, caso similar a lo que sucede en la bahía de Las Nieves, en el municipio de Agaete<sup>23</sup>. En el caso de condiciones meteorológicas adversas, el tráfico comercial y marítimo de Gáldar puede derivarse hacia la cercana *Caleta de Abajo*. El puerto de Sardina del Norte fue así consolidándose como uno de los principales puertos de la isla desde comienzos del XVI. La comarca de Gáldar y su puerto concentraron las exportaciones en torno al ciclo azucarero que copaba el mercado del noroeste de la isla de Gran Canaria, con destino a los principales mercados europeos.

Este embarcadero galdense, junto con los de Melenara y La Isleta está considerado entre los puertos históricos de la isla, de tal modo que se genera una pugna entre el muelle de Sardina y La Isleta o de la capital insular. Aunque es cierto que el principal destino de las exportaciones galdenses se enviaban al puerto de Santa Cruz de Tenerife. Esta relación se veía muy favorecida por la escasa distancia entre ambos puertos, marcando un activo y lucrativo comercio mutuo.

---

isla. El desarrollo se concentró en las áreas portuarias tradicionales como Sardina, Las Nieves en Agaete y en otras islas (León y Castillo, 2006: 462-463).

<sup>22</sup> AHPST: “Proyecto embarcadero en Sardina” (Gran Canaria; 1859-1881), sig. 99 pp. 3-4.

<sup>23</sup> AGA: “Proyecto de un embarcadero en Las Nieves” (Gran Canaria (1864). pp. 2-3.

La crisis del ciclo azucarero del XVII relegará al puerto de Sardina a una segunda posición. A partir del XVIII queda constituido como agente redistribuidor de mercancías, con un sistema de navegación de cabotaje en constante crecimiento, con un marcado dinamismo económico en torno a la actividad pesquera. Esta bahía abordaba numerosas embarcaciones (pailebotes) para las operaciones de carga y descarga de mercancías en la misma playa del municipio. Desde mediados del XVIII, se aprecia un notable crecimiento de las exportaciones agrícolas locales en torno a los cereales (gofio) y tubérculos (papas) para abastecer al mercado local.

El crecimiento demográfico experimentado por Gran Canaria desde mediados del XVIII manifestaba la necesidad de roturar nuevas explotaciones dedicadas al autoconsumo y al abastecimiento de los mercados locales. En este caso, se añade un factor de explotación vinícola con un importante volumen de exportaciones<sup>24</sup>, aunque la subsecuente crisis de fines del mismo siglo marcó una dinámica depresiva, hasta la introducción de la cochinilla que también precisaba amplias zonas de terreno. La explotación de este producto tintóreo en Canarias estuvo orientada a la gran demanda del mercado internacional, sobre todo el británico.

Debido a las excelentes condiciones geográficas de la ensenada de Sardina hubo un activo intento de convertir este puerto natural en el principal puerto de la comarca norte de Gran Canaria. El transporte entre este puerto y el de San Telmo, en la ciudad de Las Palmas, experimenta un importante crecimiento desde entonces, siendo el puerto o muelle de San Telmo era el único puerto con infraestructura de obra de la isla. El muelle o embarcadero de Sardina ubicado en la rada fue consecuencia de la suma de varios factores: en primer lugar, la demanda por parte de las autoridades<sup>25</sup> y la burguesía locales que muchas veces coparon los puestos relevantes en el consistorio municipal; en segundo lugar, el incremento de los rendimientos agrícolas de la zona; y, finalmente, el crecimiento constante de arribo de buques a la bahía del municipio, sobre todo a partir de mediados del XIX<sup>26</sup>, como indican los informes de estudio de la bahía previos a la construcción portuaria.

---

<sup>24</sup> Una gran producción agraria enfocada a la exportación para la obtención de divisas. Elemento clave de la historia económica del archipiélago (Macías Hernández, 2011).

<sup>25</sup> “En vista de una instancia de la municipalidad de Gáldar [...] En solicitud de que se verifique el estudio para la construcción de un pequeño muelle o atracadero en el puerto de Sardina, jurisdicción de la Villa de Gáldar”. En AMC: Fondo Juan de León y Castillo: “Anteproyecto de un muelle para la rada de Sardina en la Villa de Gáldar (Gran Canaria; 1861). Sig. ES31001/JLC-008, p. 1-2. Y AHPST: “embarcadero en Sardina”, sig. 99, pp. 5-9.

<sup>26</sup> “En 1861 ascendió a esta a la cifra de 108 [buques], en 1862 a la de 120 y no admite duda de que, terminada la carretera y construido el muelle, se duplicarán y triplicarán estas sumas”. En AGA: “Proyecto de un muelle para la rada de Sardina, en la Villa de Gáldar (Gran Canaria)”, 1863, p. 2.

Las demandas del consistorio galdense para construir el muelle, estudiadas a partir de las actas de fecha de 2 de marzo de 1860, argumentan al gobernador de la provincia las excelentes condiciones de la bahía para albergar un muelle que facilitara el transporte de las producciones locales por el mal estado de las carreteras, escasas e insuficientes, para trasladarlas a Las Palmas de Gran Canaria. El primer estudio de la bahía fue encargado al teniente de la armada inglesa Arlett<sup>27</sup>. Posteriormente, el ingeniero canario Juan de León y Castillo redactaría un informe de estudio de la bahía donde indica las condiciones excepcionales y las puntas donde se realizaban las operaciones comerciales en la rada<sup>28</sup>. La construcción portuaria se concretó en la playa del municipio, aunque, como se ha indicado anteriormente, en caso de temporales debía desviarse el comercio hacia la cercana bahía de *Caleta de Abajo*. El desvío del tráfico comercial afectaba a la capacidad comercial de la bahía, así como al transporte de pasajeros, tanto interinsular como entre municipios limítrofes<sup>29</sup>.

El informe remitido por el gobernador pasaría al Ministerio de Fomento, que encarga la redacción de un anteproyecto de muelle para la bahía al ingeniero Juan de León y Castillo, con fecha de 24 de noviembre de 1861. En el mencionado informe se indica la idoneidad de la zona para construir un muelle sobre un cantil rocoso con una orientación de la cabecera del muelle en dirección SO-S, pues ofrecería protección de los vientos adversos y del fuerte oleaje<sup>30</sup>. El anteproyecto de muelle contempló una longitud de 20 metros construidos sobre un cantil rocoso con un fondo marino situado a 3 metros de profundidad con la marea baja. El muelle sería construido con escollera con una profundidad de medio metro de espesor y sin prismas, por lo que no tendría refuerzo en el muro de castigo del muelle, debido a la práctica ausencia de temporales y marejadas adversas<sup>31</sup>. Para este cometido se emplearon piedra y cal procedentes de la propia isla o bien importada desde Fuerteventura. La sillería se extraía de las canteras cercanas a la obra, que contaban con unas condiciones óptimas. No ocurre lo mismo con la madera, que hubo de ser importada dada la escasez de esta materia prima en el municipio.

---

<sup>27</sup> El informe del teniente Arlett fue remitido al ministerio de Fomento con fecha de 24 de agosto de 1861. En AGA: “Proyecto de un muelle para la rada de Sardina, en la Villa de Gáldar (Gran Canaria)”, 1863, p. 7.

<sup>28</sup> Las puntas son las denominadas: Caleta de Arriba, Caleta de Abajo y Sardina. En AHPST: Proyecto de embarcadero en Sardina”, sig.99, p. 5.

<sup>29</sup> Enlazaba con los municipios de Agaete, La Aldea de San Nicolás, Gáldar, Guía y Mogán. Por lo que abarcaba un amplio espectro marítimo y comercial (Suárez Moreno, f., 2011).

<sup>30</sup> AHPST: “Proyecto de embarcadero en Sardina” (Gran Canaria), sig.99, p. 3-4.

<sup>31</sup> “Como estos vientos raras veces se presentan y nunca en el verano, resulta de esto, que excepto en muy pocas ocasiones no se pueden efectuar la carga y descarga. Sin embargo, la falta de un desembarcadero hace peligroso y costoso estas operaciones [...]”. AMC: “Proyecto de un muelle en la rada de Sardina”. Sig. JLC-008. p. 2.

La importancia del muelle exigió que el consistorio de Gáldar se comprometiera a sufragar el 50% del presupuesto de la obra, dada la posibilidad de constituirse en puerto de interés general. Por este motivo ofrece la aportación pecuniaria como incentivo para que la administración estatal aportara la otra mitad de los costes de la construcción. La prensa se hizo eco de este hecho incidiendo en la necesidad de construir el muelle en beneficio del municipio<sup>32</sup>. La propuesta de asumir la mitad del costo de las obras portuarias, por parte del consistorio municipal de Gáldar, contaba con la autorización del Ministerio de Fomento mediante la concesión de Orden Ministerial con fecha de 24 de agosto de 1861. El Ministerio encarga la redacción del proyecto de muelle que, es confiando nuevamente, a Juan de León y Castillo y remitido a este con fecha de 10 de marzo de 1862.

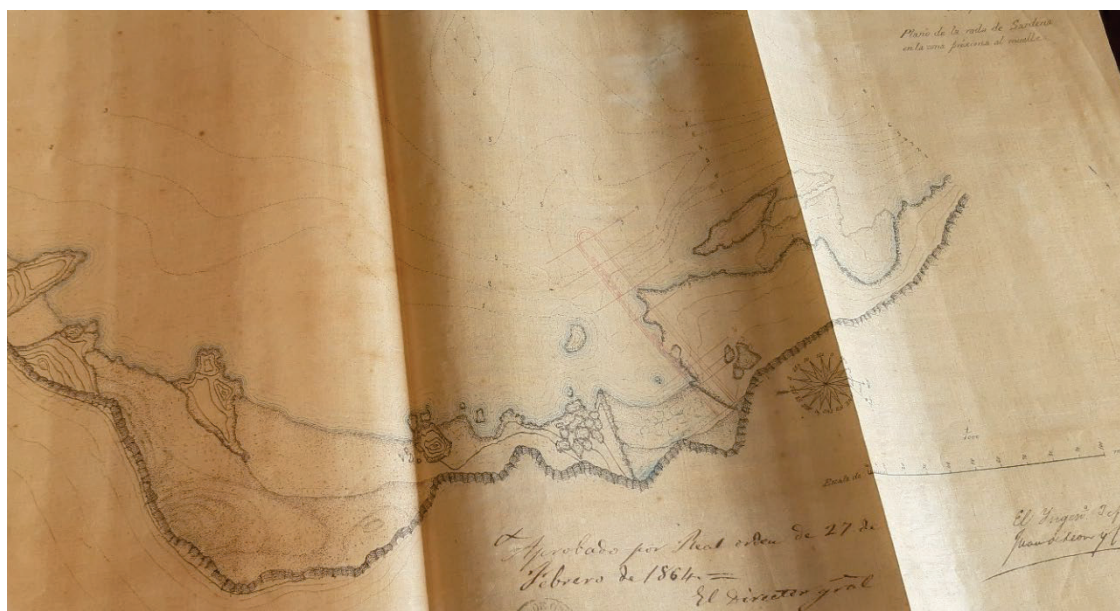


Fig. 2.1. Plano de ubicación del puerto de Sardina del Norte, proyecto de Juan de León y Castillo, 1863.  
Fuente: AHPST: “Proyecto de un embarcadero para la rada de Sardina (Gáldar, Gran Canaria), 1863”, sig. 99.

En este proyecto, el ingeniero amplió la longitud del muelle 70 metros al que añade un dique de abrigo de 20 metros de longitud en su cabecera<sup>33</sup>. Aunque el proyecto redactado hubo de

<sup>32</sup> “Nadie podrá poner en duda sus ventajas, y por eso nosotros creemos que tanto pronto el indicado muelle o desembarcadero se halle concluido, principiará para toda la costa norte un nuevo manantial de riqueza que no dejará de explotarse. y de este modo se disminuyen los gastos siempre excesivos de conducción por tierra a los puertos habilitados de Las Palmas o Sta. Cruz”. AMC: *El Ómnibus*, 31 de agosto de 1861, sección de noticias, pág. 2.

<sup>33</sup> El presupuesto de la obra se estableció en: 87.5657,00 reales de vellón. AHPST: “Proyecto de embarcadero en Sardina”, sig. 99, (1859-1881), p. 5-6.

modificarse por petición del consistorio local, que solicitaba ampliar la longitud del muelle hasta los 83 metros, dada la escasez de longitud de línea de atraque del muelle<sup>34</sup>.

La aprobación del proyecto definitivo del muelle de Sardina llegó el 14 de mayo de 1863, con el informe favorable de la comandancia de Marina y el ingeniero jefe de la provincia<sup>35</sup>. El consistorio de Gáldar remitiría misivas e informes a Madrid, con fecha de 9 de abril de 1864, indicando la necesidad de dotar a la explanada del muelle de una serie de almacenes y depósitos para el acondicionamiento de los productos con destino a la exportación, además de accesos al agua potable, debido a la distancia que existe entre el embarcadero y el casco del municipio.

En el caso del muelle de Sardina, el consistorio se presenta como licitador en la subasta de la contrata de obra. La subasta se realizó en las ciudades de Madrid y Santa Cruz de Tenerife con fecha de 1 de julio de 1864, siendo el licitador Manuel Rodríguez Miranda, como contratista de las obras del muelle de Sardina<sup>36</sup>. La contrata sería adjudicada definitivamente con fecha de 15 de septiembre de 1864 con un período de dos años para la entrega de las obras finalizadas. Aunque los cambios introducidos en la modificación del muelle hicieron que se prolongara la finalización de las obras.

La construcción del muelle de Sardina comenzó el 25 de octubre de 1864, con la reunión del ingeniero con el contratista de obras para delimitar y dar comienzo a las obras del muelle<sup>37</sup>. Juan de León y Castillo excusaba su presencia debido a la carga de trabajo que realizaba por ese período, indicando su predisposición para supervisar las obras cada 15 o 20 días. El 14 de marzo de 1865 el contratista de las obras, enterado del riesgo de peligro de desprendimientos de rocas de los acantilados cercanos al muelle, y con el informe del ayudante de marina de Gáldar, incide en el perjuicio que podía causar a las operaciones constructivas de la bahía<sup>38</sup>. Los temporales, aunque escasos, cuando se produjeran podían ocasionar perjuicios graves, como el ocurrido el 7 de noviembre de 1865 que afectó a la construcción debido al arrastre del lecho marino, además de los materiales empleados en la

---

<sup>34</sup> Con un presupuesto de contrata de obra del muelle de 386.751 reales de vellón con 27 céntimos. En AHPST: "Proyecto de embarcadero de Sardina", sig. 99, (1859-1881), p. 6.

<sup>35</sup> AHPST: "Proyecto embarcadero en Sardina" (Gran Canaria), Sig. 99, (1863), pp. 7-8.

<sup>36</sup> El mencionado licitador contaba con el apoyo de Francisco Socas, Antonio de Armas y Esteban Bethencourt, todos miembros de la burguesía de la comarca norte de la isla, por lo que el expresado contratista sería el representante de los mentados. AHPST: "Proyecto de embarcadero en Sardina", (1859-1881), sig. 99, pp. 10 y 54-55.

<sup>37</sup> AHPST: "Proyecto de embarcadero en Sardina", sig. 99, p. 14.

<sup>38</sup> AHPST: "Proyecto de embarcadero en Sardina", sig. 99, p. 18.

obra. Por este motivo el contratista solicita a la autoridad municipal una compensación económica por los daños sufridos.

El alcalde de Gáldar, Juan García, indica en las actas el inicio de las pesquisas acerca del temporal y como afectó a la estructura del muelle. Para ello precisaba los testimonios del maestro de obras, dos oficiales y dos vecinos que trabajaban en las obras. En la investigación llevada a cabo el 2 de diciembre del mismo año, comparecieron ante el consistorio municipal José García Monzón, maestro de obras, así como Pedro Rodríguez Lemes, Juan García Pérez y Pedro Suárez Alemán, el primero oficial de las obras y los segundos vecinos contratados. Los mencionados corroboraron la versión del contratista Manuel Rodríguez<sup>39</sup>. La resulta de la investigación sería elevada al gobernador de la provincia para su conocimiento. Desde ese momento las obras quedaron paralizadas, perjudicando su fecha de finalización prevista para el día 27 de abril de 1866. Por este motivo, Manuel Rodríguez tuvo que solicitar una prórroga de las obras con plazo de finalización para el mes de octubre de 1867.

Los temporales continuaron sucediéndose en los siguientes años del bienio 1866-1868, por lo que el contratista hubo de solicitar otras prórrogas debido a los daños que afectaban a la estructura del muelle. Como consecuencia, la Dirección de Obras Públicas inicia la redacción de un informe de los daños y de reparación de la estructura<sup>40</sup>. Aunque las reparaciones se ejecutaron en la fecha prevista, los persistentes retrasos y la prolongación de los plazos de finalización obligaron al contratista a una nueva petición de prórroga hasta fines de 1868, que fue prorrogada otro año por el mismo motivo el 6 de diciembre de 1869. La situación era tan adversa para el empresario que este solicita la rescisión de la contrata de obra, alegando las graves dificultades para sufragar los gastos de la prolongación de la obra e indicando haber cubierto todos los costos de la contrata y de los materiales para la misma<sup>41</sup>, con la imposibilidad de cumplir los plazos de entrega y haber superado varias veces las prórrogas contempladas en el pliego de condiciones. La paralización obligó a liquidar los gastos de la contrata que fue aprobada con fecha de 6 de noviembre del mismo año. En el mismo día que se ejecutaba la suspensión de la contrata de obra<sup>42</sup>. El muelle tendría que ser completamente reparado a principios de 1870, pendiente de la liquidación de la obra pues se incumplían los requisitos establecidos en la contrata.

---

<sup>39</sup> AHPST: "Proyecto de embarcadero en Sardina", sig. 99, pp. 24-28.

<sup>40</sup> Las fechas se establecen entre el 7 de mayo y 27 de julio de 1866. En el proyecto de reparación se estableció un presupuesto de 401 escudos y 540 milésimas. En AHPST: "Proyecto de embarcadero en Sardina", sig. 99, pp. 34-37.

<sup>41</sup> AHPST: "Proyecto de embarcadero en Sardina", sig. 99, pp. 68-69.

<sup>42</sup> AHPST: "Proyecto de embarcadero en Sardina", sig. 99, pp. 81-86.

A ello hay que añadir las continuas prórrogas para construir el camino auxiliar cercano a la infraestructura empleado para el transporte de los materiales. La Dirección de Obras Públicas envió al ingeniero Pedro Maffiote el 4 de abril de 1870 para supervisar y acreditar la idoneidad del camino construido por Manuel Rodríguez. El resultado de la investigación del ingeniero con fecha de 24 de mayo verificó la obra, indicando la innecesaria construcción propuesta por el contratista. En el informe indica acerca de un cantil rocoso que pudiera servir para la sillería de los muros del muelle, repercutiendo en el abaratamiento de los costes de la obra<sup>43</sup>. Debido al peligro de desprendimientos que puedan ocasionar perjuicios de los acantilados y canteras cercanas al muelle. Aunque se redacta un proyecto de estudio del cantil, este se descartó debido a la innecesaria construcción de otras canteras de las ya contempladas.

El fallecimiento de Manuel Rodríguez el 17 de octubre de 1870 hizo que las obras se paralizaran. Así pues, Modesta Lorenzo Bethencourt, viuda del contratista, realiza la petición de rescisión de la contrata de obra, previo escrito a la jefatura de obras públicas<sup>44</sup>.

No obstante, las demandas municipales y la necesidad de culminar el proyecto del muelle provocan que la Dirección de Obras Públicas iniciara, el 6 de octubre de 1871, el expediente para la liquidación y medición del muelle restante. Se encargó al ingeniero 4º ayudante, Eduardo Brugada, quien valoró el remate de liquidación en 200 reales de vellón. La liquidación no cumplió las exigencias de Modesta Lorenzo, viuda de Manuel Rodríguez, por lo que nombra a su hermano Justiniano Lorenzo Bethencourt como su representante para realizar las acciones legales para el cobro de la liquidación de la contrata y medición del muelle. Entre las acciones que entablaba la viuda de Manuel Rodríguez, figuraba enviar escritos al colegio de ingenieros y a la representación de sus derechos como heredera de la contrata de obra, como consta en el protocolo notarial de poder recogido en el mismo expediente de construcción portuaria<sup>45</sup>. Posteriormente, la viuda envió acreditación de la contrata de obra para su rescisión avalada por Juan de León y Castillo, que remitió dicha documentación a bordo del buque *La Estrella*. A comienzos de 1874 se rescinde

---

<sup>43</sup> “En las inmediaciones de aquel muelle solo hay un banco de basalto que reúne las condiciones convenientes para obtener de su explotación dicho material y de las dimensiones requeridas, cuyo sitio se halla a la distancia de 200 metros de las obras”, AHPST: “Proyecto de embarcadero en Sardina”, sig. 99, pp. 70-71.

<sup>44</sup> AHPST: “Proyecto de embarcadero en Sardina”, sig. 99, p. 76-78.

<sup>45</sup> Establecido con fecha de 29 de junio de 1873 en la ciudad de Santa María de Guía ante el notario Rafael Velázquez, en el mismo indica la posibilidad de delegar las acciones legales por parte del representante a José Batllori y Perera, Manuel y Virgilio Miranda con el mismo poder de representante. AHPST, Sig.100, “embarcadero de Sardina”, (1863) pp. 96-97.

definitivamente la contrata de obra y, como se dijo anteriormente, la construcción del muelle queda en suspenso.

Conviene señalar que entre los años 1870-1874, hubo temporales que afectaron de gravedad a la estructura del muelle, por lo que los siguientes proyectos, costeados por el consistorio municipal, se encaminaron a la reparación de este. Posteriormente, los gastos de mantenimiento y reparación se traspasan a la administración local de acuerdo con la reforma de la Ley de Puertos de 1880.

Aunque la construcción del muelle de Sardina tuvo éxito en la ejecución de la obra, sin embargo, hubo protestas desde Gáldar porque en Guía se había iniciado un expediente de construcción para *Caleta de Soria*, en 1881. Además, otros graves inconvenientes en la continuidad de la construcción fueron las epidemias de cólera morbo (1884) y fiebre amarilla (1888), que afectaron a la actividad comercial por el establecimiento de cordones sanitarios fijados por parte del ayuntamiento galdense.

La Ley de Puertos de 1880 traspasaba las competencias en materia de mantenimiento de los puertos al consistorio municipal, generando una importante carga en los presupuestos corporativos. Para solucionarlo, el consistorio municipal de Gáldar solicita, con fecha de 23 de abril de 1881, ante el ministro de Fomento, José Luis Albareda<sup>46</sup>, la continuación de las obras del muelle de Sardina, con participación del capital estatal, indicando que, a pesar de estar paralizada la obra desde 1874, este no se ha deteriorado por la activa participación de Juan de León y Castillo<sup>47</sup>.

Diez años después, el 20 de octubre de 1891, se procede a realizar un estudio para la continuación y remate de las obras del muelle. Este proyecto es redactado por el ingeniero Jesús de Paz Peraza. Los representantes en Cortes realizan las gestiones para que el puerto llegue a su finalización. La posibilidad de contar con presupuestos estatales radica de la catalogación de la bahía como de *interés general*. Contando con el apoyo del político teldense Fernando de León y Castillo y de Tomás Guerra, y con el interés de las élites tanto locales como de la isla, las gestiones políticas lograron el efecto esperado con la declaración del puerto de interés general a fecha de 20 de marzo de 1895. No obstante, se produce un retraso en la salida a subasta de las obras de ampliación del puerto hasta 1891.

---

<sup>46</sup> Periodista y político, ministro de Fomento entre 1881 y 1883, amigo y protector del escritor canario Benito Pérez Galdós, quien realizó varias acciones encaminadas a las reformas portuarias de Canarias.

<sup>47</sup> Estimado en torno a 34.000 pesetas de un total de 84.000 pesetas al cambio de valor de reales de vellón. AHPST: "Proyecto de embarcadero en Sardina" sig. 99, p. 101.

En esta fecha, el empresario local Francisco Rodríguez Lorenzo<sup>48</sup> presenta una solicitud para construir un embarcadero, con depósitos de almacenes y explanada en las inmediaciones del muelle denominado *Caleta de Abajo*, ubicado a escasos 130 metros de distancia del puerto de Sardina. El proyecto es redactado por el ingeniero Orencio Hernández Pérez y publicado en el Boletín Oficial de la Provincia<sup>49</sup>. En la memoria descriptiva del proyecto para Francisco Rodríguez Lorenzo se indicaba o confirmaba la necesidad de dotar a la rada de un puerto anexo, dadas las sensibles condiciones del muelle de Sardina ante determinadas situaciones meteorológicas. Además, se aconsejaba ampliar la explanada de almacenamiento ante el aumento de un volumen comercial que superaba las 20 toneladas. Las obras anexas se ejecutaron y remataron en el plazo indicado, siendo entregadas por el contratista con fecha de 2 de abril de 1902.

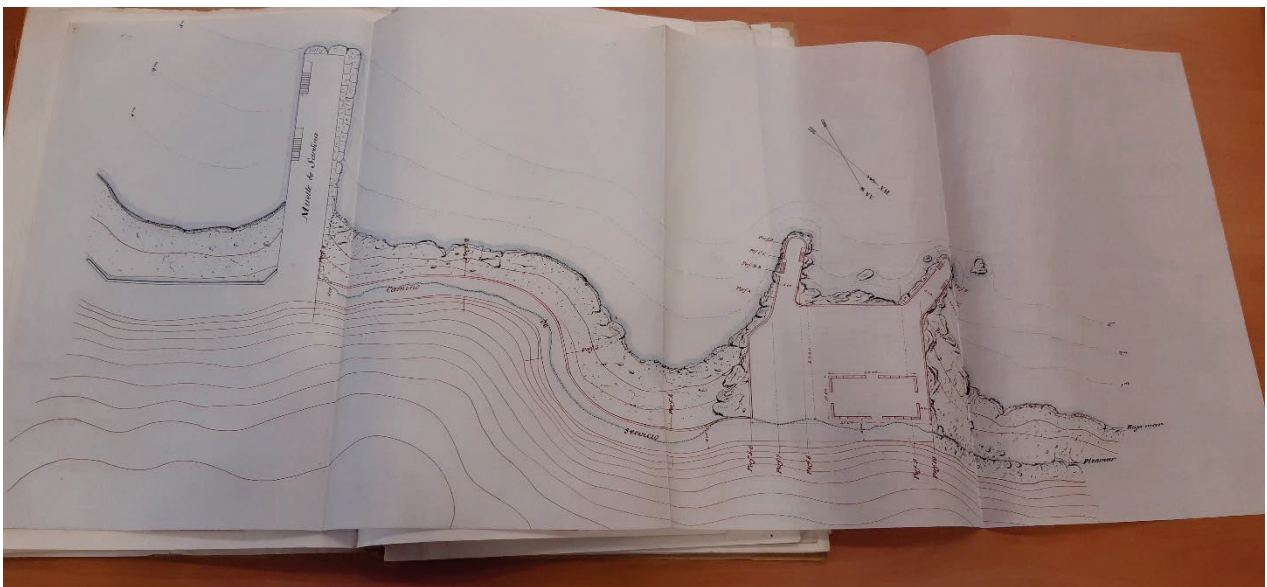


Fig.2.2. Ubicación de los muelles anexos del puerto de Sardina del Norte, Gáldar. Fuente: “Proyecto de muelle en el puerto de interés general de 2ª categoría de Sardina”, (1921), Caja: 24/312.

La empresa comercial británica de fruta *Fyffes*, con la intención de constituirse en la principal casa comercial del municipio y de la costa oeste de Gran Canaria, adquirió el muelle construido por Francisco Rodríguez Lorenzo, que pasaría a ser un importante enlace logístico con el puerto de Santa Cruz de Tenerife. En 1903, tanto el embarcadero como los depósitos, almacenes y explanada fueron adquiridos por la empresa frutera británica. La

---

<sup>48</sup> Comerciante del municipio de Gáldar que mantuvo un activo comercio entre este puerto y el de Santa Cruz de Tenerife. Actuó como representante de la casa exportadora británica *Fyffes*, de acuerdo con el expediente de construcción portuaria. El embarcadero de Caleta de Abajo fue traspasado a esta empresa británica en los inicios del siglo XX.

<sup>49</sup> AGA: “Francisco Rodríguez Lorenzo solicita autorización para construir una explanada y almacén en la rada de Sardina y camino de servicio y embarcadero en la ensenada de Caleta de Abajo”, (1897, Caja: 24/1087, pp. 2-3.

misma empresa se fusionó con la importante empresa británica *Elder & Dempster*, para pasar a ser denominada *Elder and Fyffes Limited*. Poco después, el 25 de noviembre de 1904, se presenta la propuesta para construir un muelle, almacenes y depósitos por parte de la casa frutera Hespérides que, al igual que *Fyffes*, era subsidiaria de la importante empresa *United Fruit Company*. El encargado de la empresa, José Suárez y Suárez, obtiene autorización para construir un almacén otorgado por el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas<sup>50</sup>.

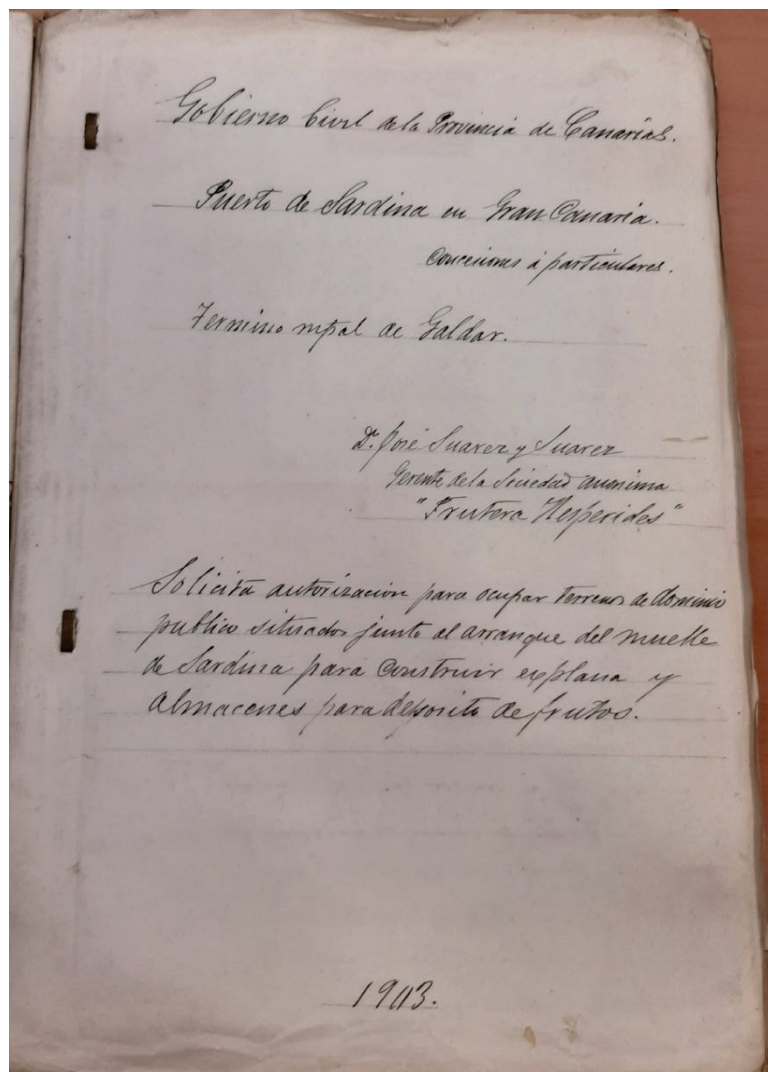


Fig. 2.3. Proyecto de embarcadero de José Suárez y Suárez de la empresa frutera Hespérides, para construir un muelle anexo al de Sardina del Norte, 1903. Fuente: “Proyecto de embarcadero en la rada de Sardina del Norte, 1903. Caja 24/282.

Aunque este proyecto propuesto por la empresa Hespérides redundaba en beneficio económico del municipio, el proyecto causó cierto rechazo desde la corporación municipal,

<sup>50</sup> En este caso la empresa Hespérides realiza una petición para construir un explanada y almacenes en la jurisdicción de la rada de Sardina, cerca del muelle homónimo (Rodríguez Batllori, F. y Rodríguez Batllori, 1979: 127).

argumentando la cercanía de este muelle al ejecutado por el Estado, pudiendo deteriorar la construcción de este. Estas declaraciones eran consecuencia de los daños ocasionados por el desprendimiento del acantilado cercano con la ampliación de las nuevas instalaciones de la empresa Hespérides en julio de 1911.

El proyecto reformado de Sardina de 1899 obtuvo finalmente autorización administrativa para su ejecución. La subasta de la contrata de obra se realizó el 13 de abril de 1901 y estas fueron adjudicadas al contratista Juan Sitja Campmany, según la documentación presentada por el contratista con fecha de 28 de junio del mismo año<sup>51</sup>. Las obras comenzaron el 12 de septiembre de 1901 con un plazo de finalización de las obras de un año y medio. La obra no estuvo exenta de problemas de temporales, como el ocurrido el 10 de marzo de 1902, de modo que el contratista tuvo que solicitar una prórroga de seis meses para su finalización. Las continuas reparaciones del muelle hicieron que el contratista solicitara varias prórrogas. Agotadas todas ellas y, ante la dificultad de continuar con los trabajos, la Junta de Obras Públicas rescinde la contrata de obra el 9 de abril de 1908.

El presupuesto fue incrementado por la aparición de socavones en el muro de castigo y el ancho de este como consecuencia de varios errores de cálculo plasmados en los planos originales. Para solucionarlo se redactó un proyecto de reparación de las averías<sup>52</sup>. La rescisión de la contrata hizo que la empresa *Sitja y compañía* iniciara un concurso de acreedores, solicitando al Juzgado de 1ª Instancia de Santa Cruz de Tenerife la información necesaria para incoar el proceso<sup>53</sup>. Desde este momento, quedaron en suspenso las obras hasta el 4 de enero de 1909, momento en que el comerciante de Santa Cruz de Tenerife, José Oliver Bosch, emitió instancia para el traspaso a su persona de la contrata de obra del muelle, siendo ésta adjudicada y con un período de prórroga de 6 meses para la finalización de los trabajos<sup>54</sup>.

---

<sup>51</sup> El presupuesto se estableció en 72.474,45 pesetas, que con el aumento de los gastos de materiales produjo un incremento del presupuesto original de 7.795,72 pesetas. AGA: “Proyecto de reparación y terminación del muelle del puerto de interés general de 2º orden de Sardina (Gran Canaria; 1903), Caja: 24/1103, p. 2.

<sup>52</sup> El presupuesto se estableció en 72.474,45 pesetas, que con el aumento de los gastos de materiales produjo un incremento del presupuesto original de 7.795,72 pesetas. AGA: “Proyecto de reparación y terminación del muelle del puerto de interés general de 2º orden de Sardina” (Gran Canaria; 1903), Caja: 24/1103, p.2.

<sup>53</sup> Por iniciativa del directivo Modesto Vilaplana y San Juan, ante el procurador Juan de la Cruz Expósito. La respuesta del ingeniero José Santa Cruz argumenta la suspensión por causa de las sucesivas prórrogas agotadas y fuera del plazo de finalización de las obras. AGA: “Proyecto de reparación y terminación del muelle del puerto de interés general de 2º orden de Sardina” (Gran Canaria; 1906), Caja: 24/1091, pp. 3-4.

<sup>54</sup> AHPST: “Proyecto de un embarcadero en Sardina”, sig.100, pp. 24-25.

La incapacidad para cumplir con el plazo estipulado, cuya fecha de finalización terminaba el 6 de octubre de 1909, hizo que se solicitara una prórroga de un año de duración. Sin embargo, el 8 de agosto de 1911 se produce una protesta de vecinos en las obras del muelle, porque creían que se estaban empleando materiales de mala calidad. El consistorio municipal acude al puesto de la Guardia Civil de Arucas para que ayude a reprimir la revuelta<sup>55</sup>. Pocas horas después, volvió la calma. Posteriormente, el ingeniero Manuel Aguilar López supervisó los materiales y desestimó la mala calidad de estos materiales. La lentitud de la construcción obligó a que el contratista solicitara una nueva prórroga el 8 de marzo de 1912, prolongándolos hasta el mes de septiembre. Los temporales volvieron a perjudicar la obra, el 20 de mayo de 1912, por lo que este nuevo inconveniente obligó a solicitar una nueva prórroga por otro año.

Los daños causados a la estructura por los temporales eran, en su mayoría, consecuencia de los desprendimientos de materiales rocosos de los acantilados cercanos. La Jefatura de Obras Públicas encarga la redacción de un proyecto de reparación el 11 de agosto de 1913, a cargo del ingeniero Enrique Meléndez Cadalso<sup>56</sup>. El proyecto de reparación incidía en la necesidad de recolocar los sillares en el muro exterior pues había sido completamente barrida la sillería existente. En definitiva, el proyecto de reparación se centraba en evitar los desprendimientos de los acantilados cercanos a la obra que afectaban negativamente al tráfico y comercio del puerto. El revestimiento de nuevos sillares en los muros del muelle tendría como finalidad paralizar la acción del fondo marino que remueve las capas de arena del lecho ocasionando la aparición de socavones y posibles fisuras en las estructuras, dada la inestabilidad de dicho fondo marino. Para solucionar la recolocación de sillares se incluía una grúa capaz de levantar los bloques de sillares que se asientan sobre las capas ya existentes. El revestimiento de la cabecera del muelle se basa en la construcción de un muro que impidiera su vulnerabilidad, dada la exposición a los vientos adversos y la acción del oleaje que castiga a esta parte del muelle con dureza.

Los acontecimientos relacionados con la I Guerra Mundial quebrantaron además el tráfico marítimo, especialmente por la presencia de numerosos submarinos alemanes, cuyo principal objetivo era intentar el deterioro de los intereses comerciales del Reino Unido en Canarias.

---

<sup>55</sup> AGA: “Proyecto de muelle en el puerto de interés general de 2º orden de Sardinia”, (1921), Caja: 24/312, p. 6-7. Y AHSPCT: “Proyecto de un embarcadero en Sardinia”, sig.100, pp. 27-28.

<sup>56</sup> Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos que estuvo en diferentes provincias redactando proyectos de obras tanto portuarias como hidráulicas. El presupuesto del proyecto fue de 117.601,68 pesetas, mientras que la contrata de obra se estableció en 137.593,96 pesetas. AHPST: “Proyecto de embarcadero en Sardinia”, sig. 100, pp.31-32.

Como consecuencia del bloqueo alemán, y hasta el final del conflicto, hubo escaso tráfico marítimo en el puerto<sup>57</sup>. El tráfico se circunscribe entonces a buques correo interinsular y a las embarcaciones locales de tipo pesquero.

Las obras fueron subastadas y adjudicadas de nuevo a José Oliver Bosch, con un período de dos años para finalizar las obras. No estuvo exento de nuevas prórrogas, como la presentada el 9 de junio de 1916 para dos años, por los inconvenientes ocasionados por la modificación de los planos del proyecto reformado, que fue concedida hasta el mes de julio de 1917. Los temporales provocaron graves averías en la estructura, tanto al muelle de Sardina como a los muelles anexos, en este caso al muelle y almacenes de la empresa *Fyffes*<sup>58</sup>, como el ingeniero informaba a la Jefatura de Obras Públicas el 16 de enero de 1918. En el informe del ingeniero jefe se incide, a partir de los registros de temporales que han azotado la bahía con dureza, reducir la longitud y ancho del muelle. También se indica que los temporales perjudicaban al comercio local, desviando el tráfico marítimo y mercantil al puerto de Las Nieves de Agaete.

Los continuos retrasos en la reparación portuaria permiten que el contratista solicite la rescisión de la contrata el 12 de diciembre de 1918. El informe indicaba que renunciaba por la imposibilidad de cumplir los plazos del nuevo proyecto, por lo que exige la devolución de la fianza depositada para la adjudicación de la contrata. La Jefatura de Obras Públicas resuelve con fecha de 31 de enero de 1919 la rescisión de la contrata y estudiar la liquidación de las obras ejecutadas<sup>59</sup>. El caso es que las obras quedan en suspenso desde ese momento. Poco después, el consistorio municipal en asociación del presidente del *Sindicato Agrícola del Norte de Gran Canaria*<sup>60</sup> solicita a la Jefatura de Obras Públicas iniciar los trámites para ampliar el muelle, aunque no sería ejecutado hasta principios de 1920. Como consecuencia de las demandas del consistorio municipal y de la burguesía local que apremian al Estado la permanente dotación del puerto como medida para la mejora de la economía municipal.

---

<sup>57</sup> Véanse los trabajos de Ponce Marrero (1992, 2002 y 2020).

<sup>58</sup> “El temporal último ha debido ser más violento que los acaecidos en años anteriores, puesto que han sufrido daños de gran importancia el muelle y almacenes de la concesión otorgada a Francisco Rodríguez Lorenzo que habían resistido perfectamente hasta ahora”. AHPST: “Proyecto de embarcadero en Sardina” sig. 100, pp. 38-39.

<sup>59</sup> AHPST: “Proyecto de embarcadero en Sardina”, sig. 100, pp. 42-43.

<sup>60</sup> Sindicato del sector agrícola fundado en 1922 y centrado en la defensa de la producción y trabajadores del sector platanero, aunque también disponía de asociaciones que estaban relacionadas con el cultivo del tomate, en la isla de Gran Canaria. Este poderoso sindicato disponía de amplios almacenes ubicados en los municipios del norte y la capital de la isla. Los socios eran pequeños y medianos propietarios de terrenos dedicados a la explotación de estos cultivos para salvaguardar sus intereses económicos y comerciales (Suárez Bosa, 1996: 122-123).

El 28 de abril de 1921 se aprueba la última reforma del muelle de Sardina. Comenzaron las obras por iniciativa de la Jefatura de Obras Públicas que ordena la redacción de un nuevo proyecto reformado basado en el informe de los destrozos ocurrido por los temporales de años anteriores. El proyecto quedó a cargo del ingeniero Celestino Pérez de la Sala y adjudicadas las obras a Juan Rodríguez Moreno, como recoge en la instancia de la Jefatura de Obras Públicas de Las Palmas con fecha de 21 de diciembre de 1923<sup>61</sup>.

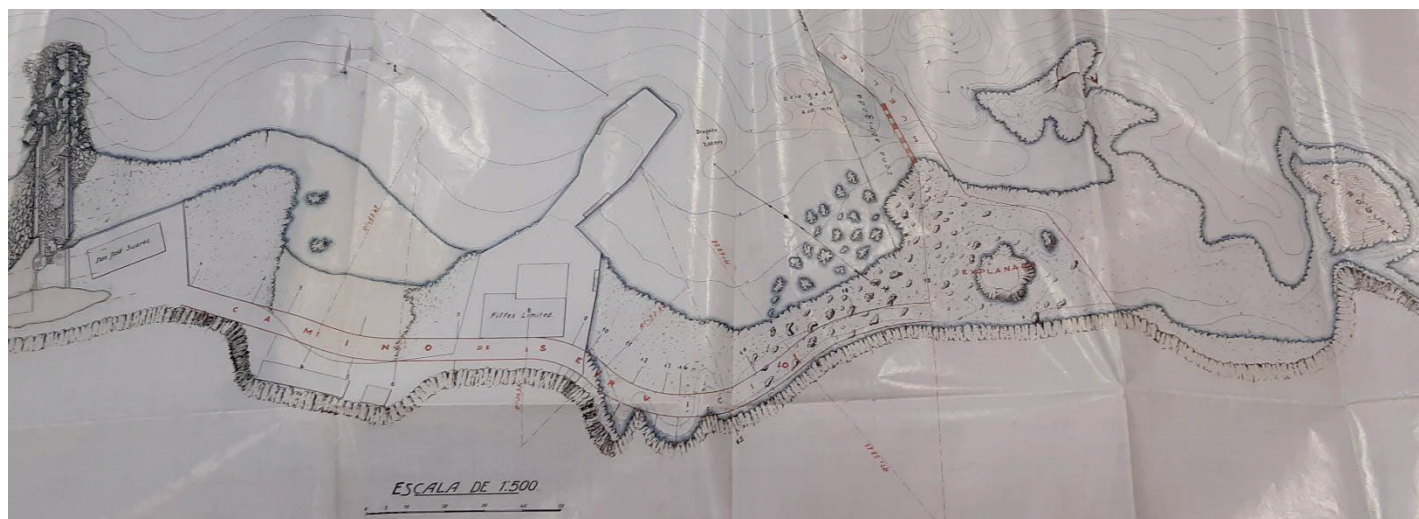


Fig. 2.4. Plano del puerto de Sardina del Norte destruido por el temporal, anexo a este muelle propiedad de *Fyffes Ltd.* y el muelle de Hespérides. Fuente: AGA: “Proyecto de muelle en el puerto de interés general de 2ª categoría de Sardina”, (1921), Caja: 24/312.

Las obras comenzaron poco después, aunque el 20 de marzo de 1923 el contratista solicita una prórroga, indicando el poco tiempo que dispone para finalizar los trabajos, pues el pliego de condiciones indica un período de 4 meses. Además del gasto mensual que ocasiona la obra y que coincide con la época invernal, es decir, donde se producen con frecuencia los temporales.

Para solucionar los trámites administrativos, el contratista de las obras Juan Rodríguez Moreno nombra su representante a Amado Ortega Navarro, vecino de Las Palmas de Gran Canaria, según consta en una carta a la jefatura con fecha de 6 de junio de 1924. Los temporales ocasionaron nuevos destrozos en la obra, de manera que el 28 de marzo de 1925 el contratista solicitó una nueva prórroga de un año. Los constantes retrasos motivan además que el ingeniero realice modificaciones en los planos, por lo que Jefatura de Obras Públicas

---

<sup>61</sup> AGA: “Proyecto de muelle en el puerto de interés general de 2ª categoría de Sardina”, (1921), Caja: 24/312, p. 6.

ordena redactar un nuevo proyecto reformado que tiene como fecha de aprobación el 5 de septiembre de 1924, que consistió en modificar la explanada y almacenes, junto con el camino de servicio<sup>62</sup>.



Fig. 2. 5.. Puerto de Sardina del Norte, el primero, detrás los muelles anexos de Caleta de Arriba y Caleta de Abajo respectivamente. FEDAC, Archivo Fotográfico Histórico de Canarias, 1925, Autor: Teodoro Maisch.

Las reparaciones se terminaron en el plazo acordado y se quedó a la espera de recepción de las obras. La obra resultante consistió en el remate de la cabecera del muelle de 40 metros de longitud, aunque contó con la oposición de los marineros locales que indicaban la escasa longitud de la nueva cabecera del puerto. Por este motivo, la Jefatura inició pronto los trámites para una nueva ampliación del puerto.

El proyecto reformado de ampliación del muelle se aprueba el 25 de abril de 1928, redactado por el ingeniero Celestino Pérez de la Sala<sup>63</sup>. El proyecto contó con la realización de estudio del lecho marino de la bahía, contando para ello con la novedad tecnológica de buzos. Las

---

<sup>62</sup> Con una contrata de obra de 332.000 pesetas, es decir, un incremento de 83.295,44 pesetas sobre el proyecto original. AGA: “Proyecto de muelle en el puerto de interés general de 2ª categoría de Sardina”, (1921), Caja: 24/312, pp.10-11 y AHP SCT: “Proyecto de embarcadero en Sardina”, sig. 100, p. 26.

<sup>63</sup> Ingeniero de la escala de Caminos, Canales y Puertos, redactó varios proyectos referentes a obras hidráulica en la península ibérica.

obras fueron adjudicadas a Juan Rodríguez Moreno, anterior contratista de las obras, según consta en el acta de nombramiento de Juan Arencibia Rodríguez, representante de Rodríguez Moreno, donde solicita una prórroga de las obras el 19 de septiembre de 1928, por causa de los temporales de fines de 1927 que causó serios destrozos en el muelle<sup>64</sup>.

Las adversidades climáticas ocasionaron graves averías en los días 8 y 9 de noviembre de 1927. El ingeniero realizó un informe el 4 de noviembre de 1928 para estimar la valoración de daños<sup>65</sup>. La obra quedaría en suspenso desde ese momento y solamente fue retomada el 22 de marzo de 1932, cuando el subsecretario de Obras Públicas recibe los informes para la liquidación de las averías previas. El 30 de julio de 1932, la empresa británica *Fyffes* solicita información al ingeniero director de la Junta Central de Puertos de Las Palmas sobre los datos de exportación de la fruta que se realizaba por este muelle. La respuesta de la Junta fue que no disponía de datos precisos y que estos debían ser recabados del guarda-muelle que había ejercido hasta ese momento<sup>66</sup>. La Dirección General de Puertos, en diciembre de 1932, menciona que el muelle pasaba a ser competencia municipal, con la garantía de que el Estado sufragaría los gastos de la ampliación del muelle.

La última reforma del puerto de Sardina se realizó en marzo de 1934, cuando se redacta el proyecto reformado para reparar las averías causadas por los temporales de esos años, además de la mejora del muelle. El proyecto sería redactado por el ingeniero Rafael Ynzenga Caramanzana<sup>67</sup>. Este último proyecto se limitaba a reformar y disponer el relleno de los muros y escalera, además de reparar el pavimento, así como el remate del martillo de la cabecera del muelle que había estado en suspenso desde 1927. A partir de este momento, el puerto queda terminado, aunque muy pronto la Guerra Civil obligará a detener su actividad comercial. A partir de entonces, quedó relegado a un puerto pesquero importante en la comarca norte de Gran Canaria. La conclusión de las obras del puerto de Sardina había transformado la costa de Gáldar, de tener un único puerto, en un sistema de triple puerto: a) el construido con financiación estatal; b) los dos puertos anexos ubicados en las calas

---

<sup>64</sup> La contrata de obra se estableció en 52.011,07 pesetas. AGA: “Proyecto de muelle en el puerto de interés general de 2ª categoría de Sardina”, (1921), Caja: 24/312, pp.17-18.

<sup>65</sup> Los daños fueron valorados en 60.852,95 pesetas. AGA: “Proyecto de muelle en el puerto de interés general de 2ª categoría de Sardina”, (1921), Caja: 24/312, p. 20 y AHPST: “Proyecto de embarcadero en Sardina”, sig. 100, p. 27.

<sup>66</sup> AHPST: “Proyecto de embarcadero en Sardina”, sig. 100, p. 33.

<sup>67</sup> Ingeniero de la escala de Caminos, Canales y Puertos. Redactó diversos proyectos referentes a obras hidráulicas, en especial presas en la isla de Gran Canaria. Con un presupuesto establecido en 283.760,70 pesetas, siendo el valor de las obras anteriores tenía un presupuesto de 257.796,56 pesetas, de esta manera tenía una diferencia de 27.965,97 pesetas. AHPST: “Datos para la liquidación de las obras ejecutadas y justificante de los mismos, en “Proyecto de embarcadero en Sardina”, (1881-1929), sig.100, p. 40.

cercanas, financiados parcialmente por el Estado. Es el único caso de Gran Canaria que cuenta con esta particularidad.



Fig. 2.6. Foto actual del complejo muelles del puerto de Sardina del Norte (2022), Gáldar. Autor: Isaac Mendizábal Rodríguez.

### ***Puerto de Las Nieves, municipio de Agaete***

El embarcadero de Las Nieves, ubicado en el municipio de Agaete, tiene orígenes parecidos al puerto de Sardina. Sus inicios datan de la sesión del Ayuntamiento de Agaete de 12 de noviembre de 1862 cuando este remite petición al subgobernador de Canarias expresando la necesidad de construir un muelle en la rada de Las Nieves, debido al constante comercio que se desarrolla en la bahía<sup>68</sup>. Nuevamente, las demandas del consistorio y de empresarios y miembros de la élite local sirvieron para iniciar los trámites del expediente del embarcadero. Entre sus premisas incluían sufragar, por parte del consistorio municipal, parte de los gastos de la construcción portuaria, como en el caso del muelle de Sardina. Para ello, la prensa se hará eco de las demandas locales y de la isla, en especial de aquellos puertos alejados de la capital.

Ante las demandas locales y de la isla divulgadas por la prensa, en especial de aquellos puertos alejados de la capital, se procede a redactar un anteproyecto de muelle que fue aprobado por la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos en sesión de 28 de agosto de 1863<sup>69</sup>.

---

<sup>68</sup> AGA: “Proyecto de un muelle para la rada de Las Nieves, en la Villa de Agaete (Isla de Gran Canaria)”, (1864), Caja: 24/282, p. 1.

<sup>69</sup> AGA: “Proyecto de un embarcadero en Las Nieves” (Gran Canaria; 1864), Caja: 24/282, p.8.

Iniciado el proyecto, la corporación municipal de Agaete decidió invertir la mitad de su presupuesto para la construcción del muelle de Las Nieves. El consistorio solicitaba la petición de cobro de algunos arbitrios para dedicarlos a este cometido, obteniendo el permiso favorable del Ministerio de Hacienda con fecha de 2 de febrero de 1869.

El proyecto reformado fue aprobado por la Junta Consultiva en sesión 23 de marzo de 1864<sup>70</sup>. La pronta salida a subasta de las obras del cercano puerto de Sardina, en el municipio de Gáldar, estableció un debate acerca de si era indispensable conformar dos muelles en municipios tan cercanos. La Junta Consultiva propuso que el ingeniero jefe mandara un informe para establecer el puerto más activo comercialmente. El gobernador de la provincia, el 13 de agosto del mismo año, envía correspondencia en el que indica que ambos proyectos habían sido aprobados. Asimismo, el ingeniero jefe indicó, con fecha de 14 de septiembre, la idoneidad de disponer de ambos muelles embarcaderos.

El proyecto del muelle de Las Nieves contaba con el apoyo de los municipios limítrofes, según las actas remitidas por los ayuntamientos de Agaete, La Aldea de San Nicolás, Mogán, Guía, Tejeda, Moya y Artenara del 20 al 26 de julio, en súplica de la ejecución de las obras a mayor prontitud<sup>71</sup>. Aunque el proyecto fue aprobado, el muelle de Las Nieves no contó con los apoyos necesarios para su construcción y quedó relegado a un segundo plano en la administración estatal. Por lo que el consistorio municipal, con fecha de 8 de abril de 1874, remitió acta de petición para ejecutar las obras ante el Ministerio de Fomento, acompañado del informe ya citado del ingeniero jefe de la provincia<sup>72</sup>.

---

<sup>70</sup> El presupuesto del muelle se estableció en 430.347,31 reales de vellón, mientras que la contrata de obra tenía un total de 30.347,31 reales de vellón.

<sup>71</sup> AGA: "Proyecto de puerto de Las Nieves" (Agaete; 1862-1929; Caja: 24/282), p. 7 y AGA: "Proyecto de un muelle para la rada de Las Nieves, en la Villa de Agaete" (1864; Caja: 24/1070), p. 3.

<sup>72</sup> AGA: "Proyecto de puerto de Las Nieves" (Agaete; 1862-1929), Caja: 24/282, p. 11.

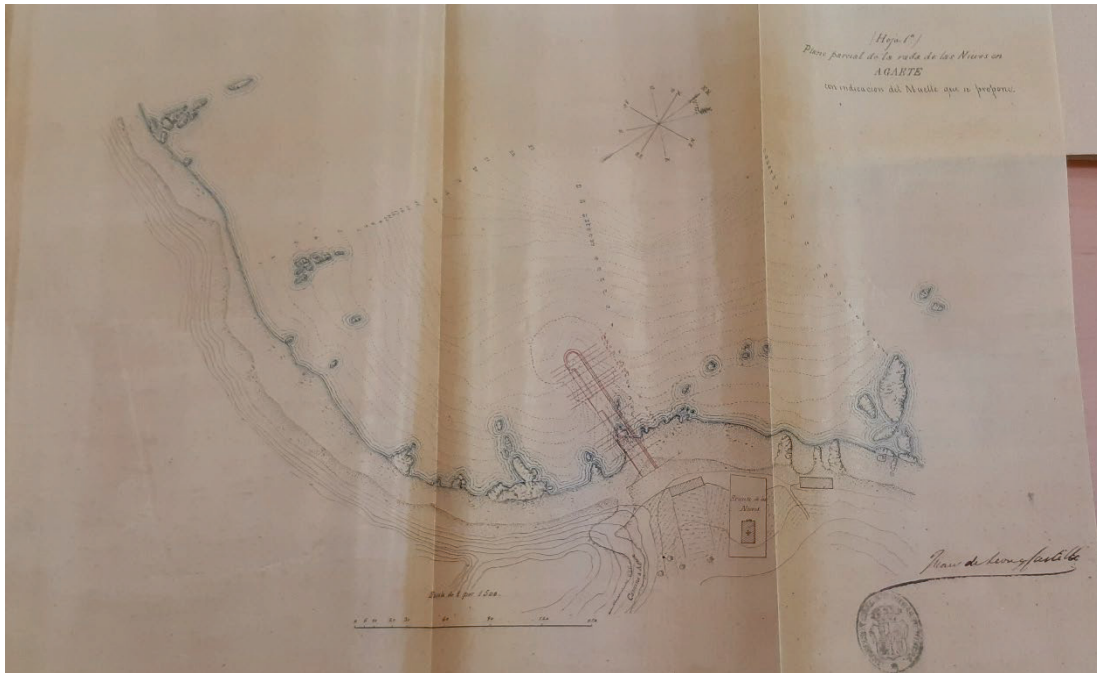


Fig. 2.7. Plano de ubicación del puerto de Las Nieves, Agaete, redactado por Juan de León y Castillo. 1864.

Fuente: AGA: “Proyecto de un embarcadero en Las Nieves” (Gran Canaria; 1864), Caja: 24/282.

Dicho informe obtiene el voto favorable del Ministerio con incorporación de los gastos de las obras contemplados para los presupuestos generales del Estado de 1874-1875. En este caso, el presupuesto estatal para la construcción de este muelle no era muy amplio, aunque suficiente para iniciar las obras que demandaba la revitalización comercial de la zona. El Ministerio acomete la salida a subasta de la contrata de las obras, cuya noticia publicada en el Boletín Oficial de la Provincia se realiza el 5 de diciembre de 1874 y el 18 de enero de 1875 se adjudica la subasta de obras a Antonio de Armas Jiménez<sup>73</sup>, alcalde del municipio y hacendado más rico del mismo<sup>74</sup>. Es decir, la contrata de obras queda en una persona vinculada a actividades comerciales con empresas dedicadas a la exportación de frutos a los mercados extranjeros. Las obras comenzaron el día 1 de mayo de ese mismo año. Como ya pudimos leer en el caso de Sardina, estas obras también fueron víctimas de los temporales que azotaron la rada, como el del 21 de noviembre de 1875 que ocasionó graves destrozos en la construcción.

<sup>73</sup> Antonio Armas Jiménez (1820-1895), comerciante, político del Partido Liberal Canario y alcalde del municipio de Agaete. Le fue concedida la contrata de obras del puerto de Las Nieves en 1875, además de la construcción de depósito de agua y fuente pública en las inmediaciones del puerto (Cruz y Saavedra, 2018: 19).

<sup>74</sup> Con una contrata de obra establecida en 105.000 pesetas. AGA: “Proyecto de puerto de Las Nieves” (Agaete; 1862-1929), Caja: 24/282, pp. 13-14; “Que dio principios a los trabajos el día 1º de abril siguiente y los terminó en diciembre de 1878”, AHPLP: Fondo Juan de León y Castillo, “Reseña histórica de las vicisitudes de los muelles de Gran Canaria”, Doc. 206, p. 2.

Por este motivo el contratista solicita a la Dirección General una prórroga de un año, hasta el 15 de diciembre de 1876, debido a la incapacidad de la confección de los prismas que han de servir como parte de la escollera del muelle. La petición fue aprobada y, nuevamente, el contratista solicitó otra el 9 de octubre de 1877 por la que fue ampliada hasta el 6 de junio de 1878. Debido a los destrozos ocasionados por los temporales, el ingeniero jefe realizó modificaciones del trazado del muelle en 1876, en la zona de la muralla para el abrigo a las embarcaciones a la entrada de la bahía, además de un proyecto de reparación de las averías causadas por los temporales (escollera interior, arrastre de las arenas del lecho y cantos rodados)<sup>75</sup>. También tuvo que modificar la longitud del muelle (83,70 metros en lugar de los 93 metros originales), ocasionando un retraso en la entrega de los planos.

Los sucesivos temporales de 1877-1878 causaron averías que paralizaron las obras. La Jefatura de Puertos encomendó al ingeniero jefe un proyecto de reparación con fecha de 5 de julio de 1878 que quedó terminado el 31 de enero de 1879<sup>76</sup>. Sin embargo, la Junta Consultiva emitió un informe desautorizando la ejecución del proyecto de reparación debido a errores encontrados en el presupuesto adicional. El 23 de febrero de 1880, la Junta de Obras rectifica lo conveniente y emite informe favorable que autoriza la liquidación de las obras del muelle y el consiguiente proyecto de reparación<sup>77</sup>. Finalmente, el muelle sería terminado en diciembre de 1878.

El proyecto del puerto contempla el empleo de la cal procedente de Fuerteventura que, aunque no fuera muy resistente a la salinidad, se completaba con una décima parte de cemento, lo que le aporta un grado de resistencia más elevado. El puerto de Las Nieves, una vez terminadas las obras, alcanza la extensión de 83,70 metros construidos, de los 93 metros proyectados con una escalinata de acceso al muelle. Debido a la falta de liquidez, el contratista entregó las certificaciones de pago de contribución, en este caso industrial, para la devolución de la fianza de la contrata<sup>78</sup>. A finales de 1879, los temporales causaron destrozos en la construcción, de tal manera que el ingeniero, el 22 de octubre 1880, redacta un informe para la reparación del muelle, presentándolo el 7 de noviembre del mismo año.

---

<sup>75</sup> AGA: “Proyecto de puerto de Las Nieves” (Agaete; 1862-1929), p. 17.

<sup>76</sup> Las obras provocaron un aumento del presupuesto de obra (17%), ascendiendo a un total de 481.136,09 reales. Posteriormente Juan de León y Castillo el 17 de septiembre de 1879 emite un presupuesto reformado establecido en 12.034 pesetas. AGA: “Proyecto de puerto de Las Nieves” (Agaete; 1862-1929), Caja: 24/282, p. 18 y 20.

<sup>77</sup> El proyecto de reparación tuvo un coste total de 115.463,95 pesetas. AGA: “Proyecto de puerto de Las Nieves”, Agaete; 1862-1929, Caja: 24/282, p. 21.

<sup>78</sup> “A causa de un aumento de obra de 12.034,02 pesetas aprobado en 20 de octubre de 1879 ascendió la liquidación de este muelle a 117.034,02 pesetas”, AHPLP: Fondo Juan de León y Castillo, Reseña histórica de las vicisitudes de los muelles de Gran Canaria, Doc. 206, p. 3.

La aprobación de la ley de Puertos, con fecha de 24 de enero de 1880, afectó a la capacidad del consistorio municipal para asumir los costes de mantenimiento, así como a la ampliación del muelle de Las Nieves. Se aprobó un nuevo proyecto de reforma portuaria, que afectaba al dique de abrigo, así como del estudio para construir un talud con una mayor altura y con contrata realizada por sistema de administración. El proyecto proponía que la corporación sufragase los gastos de reparación y que se constituyese en puerto de interés local, de acuerdo con la Ley de Puertos.

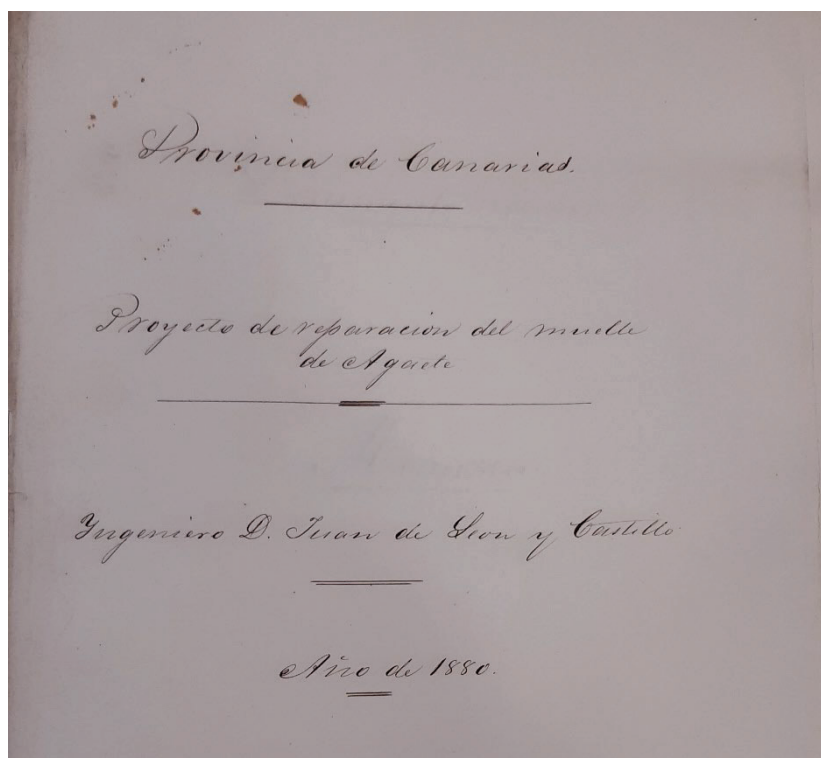


Fig. 2.8. Proyecto de reparación del puerto de Las Nieves, Agaete, 1880. Fuente: AGA: “Proyecto de puerto de Las Nieves” (Agaete; 1862-1929), Caja: 24/282,

Las demandas municipales de prolongar el muelle hacen que el 20 de febrero de 1886, el consistorio de Agaete enviara informe enfocado en la prolongación de la longitud del muelle hasta los 150 metros, debido a que el calado del muelle se encuentra muy bajo en dirección a la playa, pues el terreno presenta una pendiente. La obra propuesta obtuvo el informe favorable del ingeniero, que considera que los motivos son justos<sup>79</sup>. El estudio de prolongación del muelle terminó el 8 de mayo de 1888, contando con un presupuesto de 2.195.25 pesetas que fue aprobado el 27 de junio del mismo año. A esto se añade una buena

---

<sup>79</sup> De no realizarse la obra del muelle en pocos años quedaría inservible debido a los corrimientos de arenas del lecho desde el inicio de la construcción portuaria. AGA, “Proyecto de puerto de Las Nieves” (Agaete; 1862-1929), Caja: 24/282, p. 25.

noticia, publicada el 20 de junio de 1888, al conocer que se otorga a esta bahía la calidad como puerto de interés general de segundo orden.

El proyecto de prolongación del muelle de Las Nieves sería terminado y entregado el 29 de junio de 1890. En este caso, la Junta Consultiva indicó que debía ser modificado el proyecto que, a su vez, fue remitido por el ingeniero el 24 de agosto de 1891. El proyecto pasaría por un período de suspensión de la ejecución de las obras hasta el 3 de octubre de 1898, cuando el ingeniero Orencio Hernández Pérez<sup>80</sup> realizó la modificación de los planos del proyecto de 1891<sup>81</sup>. El proyecto de prolongación modificado sería aprobado por la Junta con fecha de 8 de mayo de 1899. La subasta de obras se anunció el día 24 de abril del mismo año. El Colegio Notarial de Madrid emite informe del nombramiento de Anselmo Rueda, con fecha de 22 de mayo, como notario de la subasta<sup>82</sup>.

La subasta se llevó a cabo el 14 de junio, siendo la única candidatura la presentada por Margarita Sintés, viuda de Tomás Bosch y Sastre<sup>83</sup>. La contrata de obra fue otorgada por medio de escritura a través de su apoderado, Tomás Lara, establecido en Madrid, con fecha de 9 de septiembre de 1902. Las obras comenzaron poco tiempo después. Esta ampliación consistió en la prolongación de 40 metros del muelle, que fue rematada con una segunda escalinata. La construcción y posteriores ampliaciones de este emblemático puerto quedan plasmadas en las escalinatas de acceso. Esta particularidad se observa en los diferentes materiales constructivos empleados en las obras.

---

<sup>80</sup> Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos natural del municipio de Arucas. Dirigió, aparte de diversos proyectos portuarios como el muelle anexo de Sardina, autor de varios proyectos de presas de Gran Canaria, entre ellas el Pinto, la más antigua de la isla.

<sup>81</sup> El proyecto tuvo un costo de 126.644,06 pesetas. La reforma del proyecto tuvo un coste total de 152.441,32 pesetas. AGA, “Proyecto de prolongación del muelle del puerto de interés general de 2º orden de Las Nieves de Agaete (Gran Canaria)”, (1899), Caja: 24/1080, p. 1-2.

<sup>82</sup> AGA, “Proyecto de un puerto en Las Nieves” (Agaete; 1862-1929), Caja: 24/282, p. 27-28.

<sup>83</sup> Familia relacionada con la actividad portuaria, tanto comercial como en la consignación de buques. Así mismo, la contrata quedaba establecida en un período de ejecución de las obras de tres años, establecida en 152.400 pesetas.



Fig.2.9. Puerto de Las Nieves de Agaete, 1900-1910. Fuente: FEDAC, Archivo Fotográfico Histórico de Canarias. Autor: Colección de José A. Pérez Cruz.

La obra del muelle hubo de prorrogarse el 27 de junio de 1905, para disponer de más tiempo para finalizarlo. Terminado el muelle con fecha de 3 de noviembre de 1906, de acuerdo con el informe de recepción, llegó la necesidad de establecer su liquidación por medio de la redacción de informe del ingeniero que fue confeccionado el 8 de abril de 1908. La recepción positiva de las obras finalizadas permitió que, con fecha de 14 de mayo de 1909, se devolviera la fianza a la contratista, en este caso, con el beneplácito de la Hacienda canaria y el Ayuntamiento de la localidad.

La siguiente ampliación del muelle de Las Nieves fue en 1920, con la prolongación de la longitud del muelle con una tercera escalinata de acceso. El consistorio de Agaete, siendo alcalde Graciliano Ramos, se puso en contacto con el Ministerio de Fomento para iniciar los trámites para prolongar la longitud del muelle, dado el incremento constante y sostenido que había tenido en las décadas posteriores a la última reforma. El 6 de abril de 1921 se obtuvo resolución favorable del ingeniero jefe de la provincia y de la Dirección General de Puertos. El 8 de enero de 1923 se encomienda la redacción del proyecto de prolongación. El estudio fue llevado a cabo por el ingeniero Celestino Pérez de la Sala y terminado el 2 de marzo de 1923<sup>84</sup>. El proyecto resultante quedó en suspenso hasta su aprobación definitiva el 13 de julio

---

<sup>84</sup> El estudio del ingeniero tuvo un coste total de 2.142,33 pesetas. AHPST: "Proyecto de embarcadero en Sardina" (1881-1929), sig. 100, pp. 53-54.

de 1929 de aquel a cuyo cargo estuvo el ingeniero jefe de la provincia Julio Rodríguez Rodas y Hacar<sup>85</sup>.

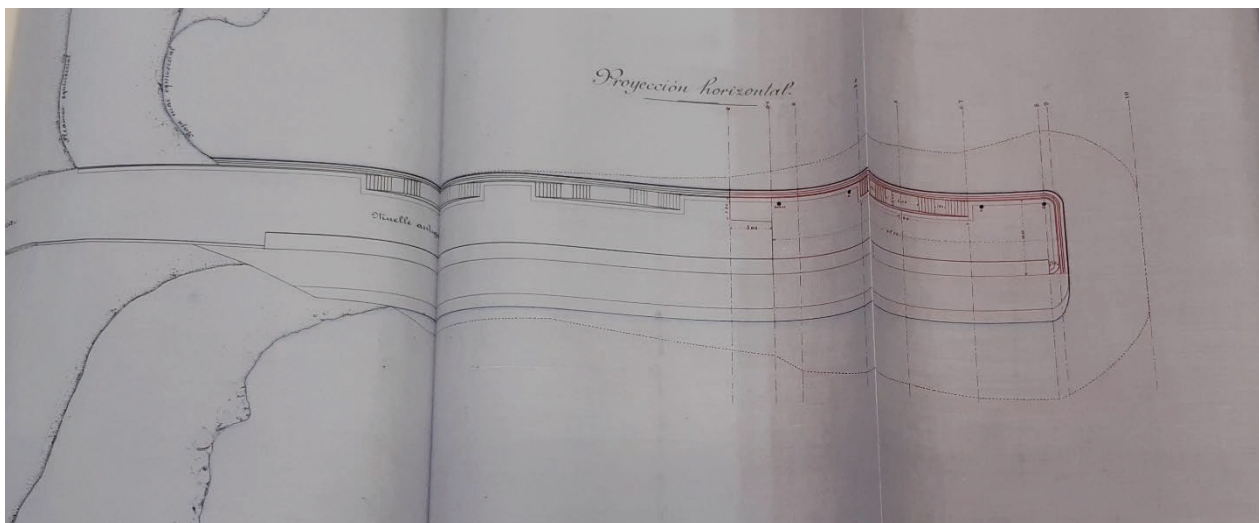


Fig. 2.10. Plano del último proyecto reformado del puerto de Las Nieves de Agaete con descripción de ubicación de la tercera escalinata. Fuente: AGA, "Proyecto de un puerto en Las Nieves" (Agaete; 1862-1929), Caja: 24/282.

El proyecto de ampliación sería rematado en tiempo y plazo con una tercera escalinata de acceso. La última reforma del puerto de Las Nieves se realiza con fecha de 23 de septiembre de 1933 y fue debida a la una serie de averías que precisaba reparar, con intervención del ministro de Fomento Rafael Guerra del Río y por un valor de 33.000 pesetas<sup>86</sup>.

Desde ese momento el puerto quedó terminado, con un importante volumen de comercio en activo hasta el comienzo de la Guerra Civil en que cesa su actividad y queda relegado como puerto pesquero de gran importancia del noroeste de la isla. La conclusión de las obras del puerto convirtió a esta bahía en un activo comercial con Santa Cruz de Tenerife, así como punto de recalada de los transportes entre este puerto y los situados en la zona noroeste y suroeste de la isla.

---

<sup>85</sup> Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, creador del Cuerpo de Guardamuelles en el Puerto de La Luz para evitar las aglomeraciones de buques en la entrada del puerto, así como autor de las reformas de los muelles de Las Nieves y Melenera. El presupuesto del proyecto de ampliación se estableció en 1.491, 10 pesetas. AGA, "Proyecto de puerto en Las Nieves" (Agaete; 1862-1929), Caja: 24/282, pp. 33-34.

<sup>86</sup> Jable: *Hoy: Diario Republicano de Tenerife*, telegrama del ministro de Obras Públicas, 26 de septiembre de 1933, pág. 2.



Fig.2.11. Puerto de Las Nieves de Agaete, 1960-1970. Fuente: FEDAC, Archivo Fotográfico Histórico de Canarias. Autor: Francisco Rojas Fariña (Fachico).



Fig. 2.12. Puerto de Las Nieves de Agaete en la actualidad (2022). Autor: Isaac Mendizábal Rodríguez.

### *Puerto de Bañaderos, municipio de Arucas*

Entre 1882 y 1918 hubo un intento de construir un muelle en la rada de Bañaderos, en el municipio de Arucas. El muelle propuesto se ubicaba entre la *Punta del Camello* y la *Punta Los Palomares*, este y oeste respectivamente de la bahía. La propuesta de construcción portuaria provenía de la burguesía del municipio que, ante la ausencia de embarcadero, hacía que las producciones agropecuarias de la zona de Arucas se dirigieran al muelle de Sardina del Norte, excepto cuando se producían temporales. En este caso se trasladaba desde esta localidad galdense a Bañaderos como refugio o puerto alternativo.

Entre los argumentos favorables para la construcción de un muelle en la zona estuvo la constante presión de la población local, debido a la abundante producción de frutas embarcadas desde la misma playa en dirección al puerto de La Luz. Los argumentos favorables para la construcción de un muelle en Bañaderos son varios, tales como su presencia en las inmediaciones orográficas de una amplia y rica zona, que permite la navegación en la rada cuando hay buen tiempo, aún sin muelle construido. Otro sólido argumento es que la rada se ubica en el ramal que comunica Las Palmas de Gran Canaria con Gáldar. No obstante, había un problema importante: la morfología del lecho marino, que dificulta la travesía.

El protagonismo del puerto de Sardina en el norte de Gran Canaria, así como el puerto de Las Nieves como muelle alternativo, hizo que desde un primer momento resultara difícil construir un muelle en el municipio de Arucas. En este caso, los intentos de construcción portuaria se realizan a partir del apoyo de empresarios y personas relevantes de la burguesía canaria como medio para dotar a esta bahía de un espacio intermedio entre los puertos de Sardina y el puerto de La Luz, de manera que permitiera que Arucas y los municipios cercanos se beneficiarían de un activo comercio con este puerto.



Fig. 2.13. Ubicación de la playa del puerto de Bañaderos en la playa de El Puertillo, Arucas (2022). Autor: Isaac Mendizábal Rodríguez.

El primer intento de construir un muelle se hizo por propuesta del industrial Juan Cirilo Moreno en 1882<sup>87</sup>, pero no llegaría a prosperar. El segundo intento de proyecto de muelle fue establecido a través del acuerdo llevado a cabo por el Congreso de los Diputados, con fecha de 29 de julio de 1899<sup>88</sup>, a instancias del diputado Tomás García Guerra. Se precisaba como condición que el muelle fuera declarado de interés general, con el fin de adjudicar el proyecto, lo que se logró con fecha de abril de 1900. El tercer proyecto de muelle se proyecta entre los años 1901-1906, en este caso, a partir de los presupuestos fijados para el dragado de la zona portuaria, según indica la carta remitida del ministro de Fomento al diputado Tomás García Guerra<sup>89</sup>. La ausencia de noticias para la construcción del muelle en la rada de Bañaderos ocasionó numerosas protestas vecinales que fueron elevadas al Ministerio de Fomento. Entre estas quejas se incluía la veleidosa propuesta de segregación del barrio y

---

<sup>87</sup> AMC, *La Correspondencia de Canarias*, 20 de diciembre de 1882, sección de noticias, p. 2.

<sup>88</sup> “En el Congreso se ha aprobado esta tarde un proyecto de ley para la construcción de una carretera del Pagador de Moya y Artenara, como también la construcción de un muelle en los Bañaderos (Arucas)”, AMC, *Diario de Las Palmas, Crónica*, 29 de julio de 1899, p. 2.

<sup>89</sup> El presupuesto fue estipulado en 20.000 pesetas. AMC, *Diario de Las Palmas, sección noticias*, 2 de octubre de 1901, p. 3.

darle carácter de nuevo municipio, como es el caso del expediente de 1902<sup>90</sup>. La visita real de Alfonso XIII al archipiélago se hizo eco de estas demandas portuarias, pues se declaró el compromiso de la corona de establecer un decreto para favorecer la construcción portuaria en Canarias, facilitando que se adjudicaran los presupuestos necesarios para las obras portuarias restantes<sup>91</sup>.

Existió una cuarta fase de construcción de muelle, en este caso iniciada por el Cabildo de Gran Canaria, establecido a partir de la Ley de Cabildos Insulares de 1912, cuyas resoluciones se hicieron eco en la prensa, como es el caso que podemos comprobar a partir de las actas de sesión de 3 de mayo de 1913<sup>92</sup>. El Cabildo de Gran Canaria argumentó la necesidad de establecer un muelle desembarcadero intermedio ubicado en la comarca de Arucas, con el fin de dotar a esta zona del norte de Gran Canaria de una infraestructura portuaria. La iniciativa del Cabildo quedó en suspenso hasta la redacción de un informe del estado de la bahía, fechado en 1914<sup>93</sup>.

Por último, hubo un quinto intento de construcción de un muelle en la rada de Bañaderos como fue el realizado el 3 de mayo de 1918. En este caso, por iniciativa del marqués de Arucas, Ramón Madan<sup>94</sup>, que recibe un telegrama en el que se indicaba la aprobación del estudio para la construcción del muelle de Bañaderos. A esta propuesta se sumó la del senador en Cortes Pedro del Castillo Olivares y Matos para que se iniciase un estudio de la bahía<sup>95</sup>. Esta construcción tampoco llegaría a realizarse. De esta manera, aun siendo un puerto de interés general, quedó sin realizar un muelle de ingeniería, relegado a puerto natural. De acuerdo con el Plan General de embarcaderos económicos (1921) se informa de la necesidad de construir nuevos muelles en las islas, en este caso sin mencionar de nuevo al

---

<sup>90</sup> AMC, *Diario de Las Palmas*, Noticias, 16 de noviembre de 1902, p. 2.

<sup>91</sup> Estas demandas tanto locales como de otros municipios de Gran Canaria motivaron el decreto del Plan General o Relación de embarcaderos económicos en las Islas Canarias (R.O. de 28 de noviembre de 1921).

<sup>92</sup> “Designar a los señores Benítez, Navarro y Núñez (...) estudien la forma de dar solución a la carretera del puerto; la de este barrio de Tamaraceite; la de Telde a Melenara y construcción de desembarcaderos en dicha playa y Bañaderos”, AMC, *Diario de Las Palmas*, noticias, 3 de mayo de 1913, p. 3.

<sup>93</sup> El ingeniero jefe de la Junta de Obras, Orencio Hernández, fue el encargado de realizar el estudio previo, redactado 13 de agosto de 1913 con un presupuesto total de 1.235,60 pesetas. Debido al mal estado de conservación y deterioro que tenía el documento no se pudo extraer mucha información, no obstante, se expone su referencia para que quede constancia de su existencia. AGA, “Proyecto un muelle para la rada de Bañaderos, presupuesto de estudio” (1914); Caja: 24/285).

<sup>94</sup> Ramón Madan Uriondo Cambreleng y Duggi, I Marqués de Arucas, originario de la isla de Tenerife, contrajo matrimonio con Rosario González y Fernández del Campo, heredera del extinto Mayorazgo de Arucas. Título concedido por Alfonso XIII en 1911, distinguido con la Cruz del Mérito Agrícola por su contribución en Gran Canaria. Benefactor de varias casas de asilo, financió asimismo el *Memorial para la repoblación forestal de Gran Canaria* (Pérez y Tejera, 2021: 1).

<sup>95</sup> AMC, “Firmada hoy la autorización para el estudio del puerto de los Bañaderos”, *Diario de Las Palmas*, 3 de mayo de 1918, pág. 2.

de Bañaderos<sup>96</sup>. Así mismo, la Cámara de Comercio de Gran Canaria incidía en la necesidad de dotar de muelle a la bahía de *Camino Nuevo* en el término municipal de Guía como espacio intermedio entre Gáldar y Las Palmas que pudiera ofrecer abrigo ante temporales<sup>97</sup>. La ausencia de más expedientes y documentos al respecto indica la desestimación de la construcción portuaria debido, con toda probabilidad, a la cercanía de la rada de Bañaderos a la del puerto de La Luz, así como del existente muelle de Sardina y la construcción de la carretera que comunicaba a ambos municipios desde fines del XIX.

### ***Puerto de Arinaga, municipio de Agüimes***

El muelle de Arinaga se ubica en el barrio homónimo del municipio de Agüimes. La rada se encuentra a 9,3 kilómetros del casco urbano (o del centro fundacional) del municipio. Este muelle, al igual que los anteriores, tuvo su principal apoyo en el consistorio municipal, en este caso de Agüimes, como una demanda de la clase dirigente que tuvo el anhelo de disponer de una vía marítima que conectara esta localidad del este de Gran Canaria con la capital. El consistorio municipal inició las gestiones para constituir un expediente de construcción portuaria. La memoria justificativa del proyecto de embarcadero indica el beneficio que supondría la conexión marítima de este enclave del sureste de Gran Canaria con los cercanos municipios de Ingenio, Santa Lucía y San Bartolomé de Tirajana, donde dispondría de un espacio para la salida, por vía marítima, de sus producciones<sup>98</sup>.

El proyecto se dilató largamente hasta su aprobación<sup>99</sup>. Este estudio obtuvo la aprobación de la Dirección General y se pasó a confeccionar el proyecto definitivo. La Jefatura de Obras del Puerto autorizaba la realización de un estudio de la rada, que fue elaborado el 5 de julio de 1906 por el ingeniero Orencio Hernández Pérez, con un presupuesto de 976 pesetas<sup>100</sup>.

En 1915 se realizó un estudio previo al proyecto de muelle de la bahía de Arinaga para determinar las características climáticas, topográficas y edafológicas que permitieran la

---

<sup>96</sup> En contraparte indicaba la necesidad de construir un muelle en la rada de San Cristóbal (Las Palmas de Gran Canaria), como espacio comercial intermedio a la par que ofrece abrigo a la flota pesquera. En Real Orden de 28/11/1921 del “Plan General o relación de embarcaderos económicos que deben construirse en las Islas Canarias”, p. 2.

<sup>97</sup> “Plan General o relación de embarcaderos económicos que deben construirse en las Islas Canarias”, p. 2.

<sup>98</sup> “Arinaga, que se sitúa en la costa Este de la isla de Gran Canaria, sirve para el tráfico de las zonas próximas a los pueblos de Agüimes y el Ingenio, enlazados ya con ella por medio de una carretera y servirá a los pueblos de Santa Lucía y San Bartolomé de Tirajana, cuando por la misma se enlace la carretera general que a ellos conduce desde Las Palmas, con un ramal que se halla en estudio y parte del punto más próximo”, AGA, “Proyecto de un embarcadero económico en Arinaga” (1916), Caja 24/308, p. 4 y PC, “Proyecto de embarcadero en Arinaga. Por el ingeniero don Manuel Aguilar López” (1916), Registro: R-90, Caja 3-1., p. 3.

<sup>99</sup> R.O. 5/11/1914, Gaceta de Madrid.

<sup>100</sup> AGA: “Proyecto de embarcadero en Arinaga, presupuesto gasto de estudio” (1906); Caja: 24/279.

creación de un muelle embarcadero para el atraque y desembarque de las embarcaciones de los productos destinados a la exportación del municipio de San Bartolomé de Tirajana, debido a la inexistencia de carreteras capaces de gestionar este tráfico. Dista este municipio del Puerto de la Luz 50 kilómetros, conexión con la Villa de Agüimes que ya estaba reforzada por medio de una carretera que se había comenzado a construir en 1915<sup>101</sup>, como indicaba el proyecto<sup>102</sup>.



Fig. 2.14. Plano de ubicación del puerto de Arinaga ubicado en la playa, (1916). Fuente: PC: “Proyecto de embarcadero en Arinaga. Por el ingeniero don Manuel Aguilar López” (1916). Registro: R-90, Caja 3-1.

El estudio de las condiciones climáticas de la bahía fue encargado al colegio de San Agustín de Las Palmas y al Servicio Agrónomo. Estos determinaron que los vientos dominantes en la zona, constantes casi todo el año, eran de componente Norte y Noreste, de intensidad elevada, dificultando con ello el acceso y atraque en la bahía, porque no existe un abrigo natural para la aproximación de las embarcaciones en dirección a la bahía. La intensidad del tráfico marítimo, en aquellos momentos, se reducía a las embarcaciones dedicadas al sector pesquero. La marea no dificulta en exceso las aproximaciones de las embarcaciones (pailebotes). El fondo marino de la bahía estaba compuesto de rocas fonolíticas, cubierto de una capa de arena muy fina de composición variable y de escaso grosor. Esto es lo más importante de dichos informes.

<sup>101</sup> “[...] por el señor alcalde se dio cuenta de los gastos hechos para celebrar la concesión de la carretera de Arinaga” AHPLP, Fondos de Administración Local; I. Ayuntamiento de Agüimes, Libro de Actas y de Plenos Municipal, n.º 37, 23/06/1912-28/03/1915, sesión de 28 de marzo de 1915 y Caballero Jiménez (2002, p. 258).

<sup>102</sup> “Será necesario ejecutar un puerto abrigado de todos los vientos, espaciado suficiente y en muelles bastante amplios para permitir más carga rápida para el tomate que es la fruta de mayor exportación, requiere que se embarque prontamente”. AGA, “Proyecto de un embarcadero en Arinaga” (1916); Caja 24/308., p. 12.

Aprobado el proyecto en 1915, las obras fueron encargadas al ingeniero Manuel Aguilar López en 1916<sup>103</sup>, comenzando la construcción el 25 de julio de 1916, a raíz del acta que con fecha de 21 de enero de 1917 lo ratifica.

Las obras del muelle de Arinaga ya estaban muy avanzadas para fines de 1917. A juzgar por el acta recogida en el pleno del Ayuntamiento de Agüimes, donde se expresa que un empleado municipal se había marchado para trabajar en las obras del muelle<sup>104</sup>, por lo que el consistorio municipal volvió a emitir al Ministerio de Fomento un telegrama con la intención de apremiar la terminación de las obras, debido a su importancia, así como la necesidad de ofrecer empleo a los vecinos del municipio<sup>105</sup>.

En este caso, el tráfico marítimo estimado radica en embarcaciones de menor calado, no habiendo presencia de buques de mayor tonelaje con navegación de gran altura. La navegación hacia el muelle quedó reducida a embarcaciones pequeñas de navegación de cabotaje. El embarcadero (70 metros de longitud) que se interna en el mar en línea recta es su elemento más destacado, pues la delimitación longitudinal del dique es clave para el atraque de los pailebotas y poder efectuar las tareas de carga y descarga con comodidad. La ubicación del muelle permite afrontar los vientos de componente Sureste, que serían vientos fuertes, pero muy pocos días del año.

Como se ha señalado en la introducción, estos muelles embarcaderos se adscriben a la tercera tipología portuaria, es decir, puertos construidos en una amplia bahía con un activo tráfico marítimo. El proyecto de construcción portuaria de Arinaga presenta tipologías y dimensiones diferentes con los muelles detallados anteriormente. En este caso, unas condiciones similares con el Puerto de Cabras, actualmente Puerto del Rosario en la isla de Fuerteventura, por lo que se decide tomar el modelo del puerto mayorero<sup>106</sup>.

---

<sup>103</sup> AGA, “Proyecto de un embarcadero en Arinaga” (1916); Caja: 24/308, p. 3 y PC: “Proyecto de embarcadero en Arinaga. Por el ingeniero don Manuel Aguilar López” (1916). Registro: R-90, Caja 3-1., p. 3.

<sup>104</sup> “Se dio cuenta de que el agente ejecutivo nombrado, don Bonifacio Mena, se había marchado a trabajar en el muelle de Arinaga habiendo dejado hace tiempo de practicar las gestiones” AHPLP: Fondos de Administración Local; I. Ayuntamiento de Agüimes, Libro de Actas y de Plenos Municipal, N.º 38, 04/04/1915-17/08/1919, sesión de 9 de diciembre de 1917.

<sup>105</sup> “[...] daría además del trabajo a los jornaleros que por las circunstancias creadas por la guerra europea llevan una vida casi imposible, por la carestía de los artículos y la falta de trabajos donde ganarlo”, AHPLP: Fondos de Administración Local; I. Ayuntamiento de Agüimes, Libro de Actas y de Plenos Municipal, n.º 38, 04/04/1915-17/08/1919, sesión de 21 de enero de 1917.

<sup>106</sup> “En condiciones más favorables. El perfil de los muros se ha conservado casi igual alterado únicamente la situación de los retallos. El parapeto se ha modificado ligeramente la altura de un metro, pero suprimiendo el escalón que sin proporcionar ventajas apreciables constituirá un punto débil”, PC: “Proyecto de embarcadero en Arinaga. Por el ingeniero don Manuel Aguilar López” (1916). Registro: R-90, Caja 3-1., pp.11-12.

Las dimensiones del muelle de Arinaga permitirían que las operaciones comerciales de carga y descarga resultaran más ventajosas que en otros puertos, como el de Cabras, caracterizado por numerosos accidentes en las operaciones marítimas, causados principalmente por su estrechez. Estas correcciones permiten establecer una tipología de puerto de fuerte tráfico comercial en la zona, especialmente en la época de la cosecha de tomates, para que la fruta no se estropee en el proceso de transporte y obtener una salida rápida por vía marítima.

Un elemento destacado en la construcción del puerto es el empleo de mortero hidráulico puzolánico<sup>107</sup>, cuyos trabajos fueron realizados dos años antes por el químico inglés Butler<sup>108</sup>. El mortero puzolana es de fraguado lento, lo que origina procesos de desnivelados en los fraguados en este material que ocasionan unas correcciones con el incremento presupuestario añadido. Se empleó este material mezclado con cal y revestido de cemento Portland. El mortero puzolana consistía en una mezcla de rocas trituradas *copialis* cuyas propiedades son ofrecer una gran resistencia a los elementos químicos, en este caso la salinidad marina. Se empleó por su bajo precio de mercado, haciendo que se abaratase el presupuesto y, a pesar de que esta mezcla actuaba lentamente, se usaba por la capacidad de fraguado bajo el agua. En este caso, el mortero puzolánico empleado procedía de las canteras de la *Montaña de Arucas*<sup>109</sup>. La cal empleada era de procedencia local, de la propia zona de Arinaga<sup>110</sup>, dada la existencia de una importante industria calera, aunque la calidad de la cal procedente de Fuerteventura hizo que se exportara para la construcción portuaria. Se empleaban asimismo arenas extraídas de los cauces de los barrancos y minas, de diferentes composiciones según el lugar de destino del material, siendo por lo general grueso en algunas zonas del muelle y otras más finas en la cima.

---

<sup>107</sup> El mortero hidráulico puzolánico proviene de la unión de la puzolana, ceniza volcánica, de composición fina y arenosa, originalmente descubierta y excavada en Pozzuoli, cerca del monte Vesubio, Italia. Molido finamente y mezclado con cal, es un cemento hidráulico, como el cemento Portland, y forma un mortero resistente que también fragua bajo el agua. PC: “Proyecto de embarcadero en Arinaga. Por el ingeniero don Manuel Aguilar López” (1916). Registro: R-90, Caja 3-1., pp.15-16.

<sup>108</sup> “Según le dije en mis conversaciones, tales materiales se han usado en trabajos hidráulicos durante mucho tiempo y creo poder decir que desde la antigüedad el mortero de puzolano y cal se adhiere por regla general al cabo de bastante tiempo, pero eventualmente llega a tener gran dureza y resiste a las reacciones químicas del agua de mar, por esto la puzolana se ha empleado con éxito para trabajos marinos, mezclándolo con cemento Portland”, PC: “Proyecto de embarcadero en Arinaga. Por el ingeniero don Manuel Aguilar López” (1916). Registro: R-90, Caja 3-1., pp.15-16.

<sup>109</sup> Teniendo el siguiente recorrido: de la Montaña de Arucas se transportaba a la carretera del municipio en dirección a Las Palmas (donde se muele y se envasa), para más tarde ser conducido por mar hasta Arinaga; el precio por unidad (18 kilos) estaba en torno a las 34,45 pesetas. PC: “Proyecto de embarcadero en Arinaga. Por el ingeniero don Manuel Aguilar López” (1916). Registro: R-90, Caja 3-1., pp.15-16.

<sup>110</sup> Existió una industria calera en la zona conocida como Risco Verde, junto a la playa homónima del lugar, el espacio ha sido rehabilitado como espacio museístico en 2008.

El hormigón empleado tiene dos variantes, el común y el hidráulico<sup>111</sup>. El hormigón común se empleó para la conformación de la escollera y crear el perímetro del empedrado de cuñas. El segundo tuvo como especial desempeño el fondo marino adscrito a la sección del muro de castigo del muelle. En el caso del mortero hidráulico, debido a que por su composición química se emplea una cantidad ajustada, que, tras su fabricación, tiene un corto período de tiempo para emplearse, fue aplicado por buzos en sacos de tela.

En cuanto a los sillares, fueron confeccionados en piedra, no con cemento o similares productos, y estaban unidos mediante una argamasa de hormigón puzolánico hidráulico y cal, mientras que los sillares situados en la base llevaban mortero o argamasa de cemento, cal y puzolana. Además de la mampostería que cubre los sillares que distan de la línea del puerto y no entran en contacto con el mar, así como el parapeto.

La cimentación del muelle está conformada con piedras trituradas con un espesor entre los 3 y 7 centímetros, mezcladas con arenas y tierras. Para contener el empuje de las mareas en la base del muelle, se acondiciona el espacio para la escollera, de composición de rocas duras, con una capa de hormigón de cal. Conformadas a partir de la sedimentación de rocas en la base, las de mayores dimensiones quedan reservadas para el paramento de los muros, los huecos son rellenados con piedras de iguales dimensiones. Estas cuñas están confeccionadas con materiales pedregosos de tipo lapilli o picón asentadas sobre una capa de arena (previo riego y apisonado por medio de martillo).

La construcción del puerto tuvo que ser modificada por diversas razones como el desajuste del presupuesto de la obra con la situación real de la geografía, materiales, etc.<sup>112</sup>. El presupuesto era menor a lo estimado en otros muelles, como Sardina o Las Nieves, entre otras cosas porque no contemplaba los riesgos y características de los materiales empleados. El plan de construcción establecido, a partir del proyecto, indica que el muelle podría demorarse en torno a seis meses, por la presencia de temporales en determinadas épocas del año<sup>113</sup>.

---

<sup>111</sup> Este tipo de hormigón es empleado en construcciones que redundan en obras civiles, de cursos o trasvases de aguas, así como de embalses, presas y también los puertos, dado que este tipo de hormigón permite el fraguado rápido de los cimientos del puerto.

<sup>112</sup> El coste del muelle se estableció en 45.944,91 pesetas mientras que la contrata de obra se estipuló en 84.841,96 pesetas. PC: "Proyecto de embarcadero en Arinaga. Por el ingeniero don Manuel Aguilar López" (1916). Registro: R-90, Caja 3-1., pp.23-24.

<sup>113</sup> "Por otra parte, en la forma proyectada puede ejecutarse el muelle en una primavera y un verano", PC, "Proyecto de embarcadero en Arinaga. Por el ingeniero don Manuel Aguilar López" (1916). Registro: R-90, Caja 3-1., pp.23-24.

El proyecto indicaba el orden de ejecución de las obras, en primer lugar, con la construcción del camino de servicio que unía al muelle con la carretera que lo unía al casco urbano de Agüimes, además de encontrarse en el interior con una altitud en torno a los 256 metros sobre el nivel del mar y alejado de su zona portuaria hasta 9,3 kilómetros de distancia. En segundo lugar, la colocación de los sillares para sustentar los muros y muelle. Finalmente, el establecimiento del pavimentado. Todo ello, como es lógico, era controlado por el contratista que tenía la obligación de realizar labores de inspección de cada sección o tramo de obra construida. Estas visitas con certificación se realizaban, por lo general, cada dos meses después de concluida cada parte de la obra, garantizando su calidad por un año como mínimo.



Fig. 2.15. Puerto de Arinaga en la actualidad junto con el antiguo almacén del puerto. (2025). Autor: Isaac Mendizábal Rodríguez.

Este muelle quedaba unido a las escaleras que comunican con el camino de servicio, con una prolongación de 211,5 metros que la conecta con la carretera de Agüimes<sup>114</sup>. La construcción del muelle de Arinaga finalizó en 1918. En este caso se procedió a la entrega de las obras ejecutadas con un año de garantía establecida en el pliego de condiciones que debía cumplir la contrata de obra. Al igual que los muelles de Sardina y Las Nieves, sus funciones comerciales se detendrían con la Guerra Civil. No obstante, durante la II Guerra Mundial

---

<sup>114</sup> PC, “Proyecto de embarcadero en Arinaga. Por el ingeniero don Manuel Aguilar López” (1916). Registro: R-90, Caja 3-1., pp.23-24.

este pequeño puerto sirvió como base para la modesta exportación de caña de azúcar, tomates y abonos.

***Puerto de La Aldea, municipio de La Aldea de San Nicolás***

El caso del muelle de La Aldea, embarcadero y puerto principal del municipio de La Aldea de San Nicolás de Tolentino ofrece el inconveniente de la ausencia del expediente de construcción portuaria concretado con financiación estatal. La demanda de un muelle en este municipio se debía a la importante actividad agraria experimentada desde mediados del XVIII en este municipio, que se expande e interactúa con otras poblaciones del archipiélago como *Agulo y San Sebastián* (municipios de La Gomera) o *Matas Blancas* (Fuerteventura), esta última a raíz de la demanda de cal y cereales. El municipio de La Aldea, caracterizado por una particular situación geográfica aislado y con escasas conexiones terrestres, era deficitario, por lo que precisaba de enlaces marítimos como principal vía de comunicaciones y de transporte<sup>115</sup>.

En un primer momento, sus exportaciones se orientaron hacia la cochinilla. La crisis consecuente, ocurrida en la década de 1870, reorientó la producción agraria hacia otros productos pujantes, como el tomate. Este mercado expansivo llevó a que empresas exportadoras británicas como *Fyffes, Elder y G.S. Dum* se establecieran en el municipio con almacenes de empaquetados con destino al mercado británico. El nuevo producto, el tomate, genera un incremento del volumen del tráfico comercial del municipio, como podemos observar en el cuadro 2.2:

Cuadro 2.2. Evolución del tráfico de cabotaje en La Aldea de San Nicolás (1895-1898)

Año	Escalas	Veleros	Destinos
1895	6	Aventura y Adán	Agaete y Las Palmas
1896	10	Aventura, Celia, Adán y Telémaco	Agaete, S/C de Tenerife y Las Palmas
1897	44	Adán, Telémaco, La Rosa y Fermina	S/C de Tenerife, Las Palmas y Agulo
1898	47	Telémaco, La Rosa y Fermina	S/C de Tenerife, Matas Blancas, Agaete y Las Palmas

Fuente: Suárez Moreno (2004: 114).

El incremento del comercio de cabotaje está relacionado con la introducción del novedoso cultivo de tomate, especialmente entre los años 1897-1898, donde el volumen comercial alcanza un registro anual de 47 escalas de veleros que comercian en la rada de La Aldea. De

<sup>115</sup> Suárez Moreno (2004: 114).

esta manera se recupera de manera progresiva la actividad agrícola y comercial en el municipio.

Antes de proceder a la construcción portuaria, hemos de explicar un hecho histórico fundamental para la historia del municipio conocido como “el pleito de La Aldea”. En este contexto, la mayoría de los terrenos agrícolas del municipio estaban vinculados al Marquesado de Villanueva del Prado (concretamente al marqués Fernando de Nava-Grimón y del Hoyo). La familia Nava-Grimón había adquirido las propiedades, mediante reiteradas compras, de los terrenos pertenecientes al heredamiento de Alonso Fernández de Lugo. A partir de ese momento la explotación de los terrenos se hace por medio del sistema de medias o aparcería perpetuas, en las que los campesinos asumían los costes del cultivo a cambio de la mitad de la cosecha, mientras que la propiedad aportaba el agua necesaria y la simiente, en caso de cultivos de secano. La explotación implicaba que la casa marquesal nombrara un arrendatario general que recaudaba, casi siempre en especie, y aportaba a la hacienda propietaria. En otras ocasiones se nombraba un mayordomo para este cometido.

El origen del pleito comienza en 1627 cuando varios aldeanos denuncian a las autoridades la ausencia de documentos de los repartimientos originales, así como de los terrenos que quedaban adscritos a la propiedad. De esta manera, el Marquesado habría adquirido o usurpado muchos terrenos anexos a la hacienda sobre las expropiaciones de bienes realengos. La respuesta de la casa marquesal se basaba en que los documentos se habían perdido durante la invasión de Van der Does a Las Palmas de 1599, atestiguando su derecho consuetudinario de la propiedad. Esta propiedad era administrada por medio de arrendatarios, que controlaban el cobro de las rentas reales y eclesiásticas, además de asumir competencias militares y económicas. En este último caso, la dependencia de los campesinos era patente, debido a que los arrendatarios actuaban como prestamistas, sobre todo en época de crisis.

En 1808, como motivo de nombramiento de Alonso de Nava-Grimón como presidente de la Junta Suprema de Canarias, en el contexto de la Guerra de la Independencia, los campesinos decidieron resolver el problema mediante la ocupación y reparto de la propiedad entre ellos. Poco después, el absolutismo devolvió la propiedad a sus antiguos propietarios, a lo que sigue un período de crisis cíclicas agrarias y crisis económica por la incapacidad de colocar las producciones agrarias del municipio. Esta última etapa de la propiedad marquesal estuvo marcada por la reconversión de la propiedad, afectada de graves problemas hipotecarios, para el cultivo de la cochinilla y el desahucio de los campesinos que no se sometían. Este control de la propiedad se reafirmaba mediante el control del consistorio y

juzgados municipales<sup>116</sup>. Entre los primeros arrendatarios para la explotación de la cochinilla estaba la familia Melián Chiapi<sup>117</sup>, posteriormente estuvo también entre sus propietarios Sebastián Pérez Macías, patriarca de la familia Pérez Galdós.

La familia Pérez Galdós traspasa el contrato de arriendo a Ernst Karl Jack, ciudadano de origen alemán, radicado en la isla de Tenerife<sup>118</sup> como representante de la naviera alemana *Woermann Linie*, de la ciudad de Hamburgo. Este representante fue quien introdujo el cultivo del tomate en la localidad<sup>119</sup>. El 24 de julio de 1899 se anuncia el interés del arrendatario alemán para construir un muelle en la rada del municipio, ubicada en la playa de La Aldea, en lugar de la rada por excelencia del municipio, el Perchel<sup>120</sup>.

El señor Jacks presentó documentos para la construcción de un muelle en un cantil ubicado en un extremo de la bahía. El inicio del expediente de iniciativa privada de una naviera alemana causó la contrariedad de las principales casas comerciales británicas, como indica el *Foreign Office* de Londres que comunica, en 1899, un informe enviado al parlamento británico<sup>121</sup>.

---

<sup>116</sup> “La Restauración originaría un nuevo cambio, en julio de 1875, el recién nombrado gobernador civil de Canarias designó una nueva corporación municipal en la que predominaban los asalariados del Marqués de Villanueva del Prado” (Benito Sánchez, 2002: 94-95). El municipio de La Aldea de San Nicolás, aunque si bien ya estaba construida la parroquia de San Nicolás desde el siglo XVIII, contaban con alcalde real desde del mismo siglo, cuando adquieren funciones municipales cada vez más propias y menos del municipio de Tejeda, del cual era dependiente hasta principios del siglo XIX (Suárez Grimón, 1993: 141).

<sup>117</sup> “En octubre de 1874 firman un contrato con la familia Melián Chiapi estableciendo una sociedad agrícola dedicada a la obtención de este producto (cochinilla), siendo designado gerente de las instalaciones Marcial Melián Chiapi” (Benito Sánchez, 2002, pp. 94).

<sup>118</sup> La compañía es la *Woermann Linnie* radicada en la ciudad alemana de Hamburgo. Desde la unificación alemana, las empresas de este país habían intentado realizar acuerdos comerciales en el continente africano, de esta manera habían desarrollado una importante actividad comercial en Canarias como base de aprovisionamiento para el expansionismo germano en África (Castillo Hidalgo, 2010).

<sup>119</sup> Presenta propuesta para construir un muelle en la playa de La Aldea de San Nicolás cerca de la desembocadura del barranco homónimo. BOPC, lunes 24 de julio de 1899, n.º 88.

<sup>120</sup> Hasta ese momento, principal centro de comercio del municipio (Suárez Moreno, 2004: 114).

<sup>121</sup> “Casi todo el comercio ha estado en manos inglesas y españolas, pero una firma alemana de Tenerife acaba de arrendar por un período de diez años [...] [barranco] el de la “Aldea de San Nicolás”. [...] los productos de este particular barranco pasan a Santa Cruz de Tenerife con destino a Inglaterra, habida cuenta que resulta más cercano enviarlos por mar hasta allí (37 millas) que al puerto de Las Palmas (45 millas)” (Quintana Navarro, 1992: 495).

# BOLETIN OFICIAL



## DE LA PROVINCIA DE CANARIAS

Este periódico se publica los Lunes, Miércoles y Viernes. Se suscribe en la Imprenta de Bonnet, Calle del Norte. PRECIO 8 pesetas trimestre en esta Capital, llevado á domicilio y 14 pesetas semestre en los demás puntos de la Provincia, por razón de timbre. Pago anticipado.—Las leyes obligarán en la Península, islas adyacentes, Canarias y territorios de África sujetos á la legislación peninsular á los 30 días de su promulgación si en ella no se dispusiere otra cosa.—Se entiende hecha la promulgación el día en que termine la inserción de la ley en la Gaceta.—Los anuncios particulares y simoniacos, previa licencia del Sr. Gobernador de la provincia, aborreciendo anticipadamente los derechos de publicación, cuando lo permitan las comunicaciones oficiales.—Todo lo que se publique por disposiciones de las autoridades á instancia de parte está obligado los interesados á satisfacer su importe. Los anuncios de subastas que por disposición de las autoridades se publiquen en este periódico serán de cuenta de los interesados.

### Ministerio de la Gobernación

#### REAL ORDEN

En atención á las noticias oficiales recibidas en este Ministerio dando conocimiento de haber desaparecido la fiebre amarilla en Grand Bassam (costa Occidental de Africa), cuyo puerto fué declarado sucio por Real orden de 18 de Mayo último, y conforme á lo prevenido en el art. 40 de la ley de Sanidad y en las reglas 1.ª, 9.ª, 10 y 11 de la Real orden de 23 de Septiembre de 1892.

El Rey (Q. D. G.) y en su nombre la Reina Regente del Reino, ha tenido á bien disponer se declaren limpias las procedencias del citado punto que lleguen á nuestros puertos con posterioridad á la fecha de la presente Real orden.

En su virtud, las mencionadas procedencias, así como las de los puertos comprendidos en la distancia de 165 kilómetros de Grand-Bassam, serán desde luego admitidas á libre plática cuando lleguen con patente limpia, visada por Consul español, y donde no la hubiere, por el de otra nación, en buenas condiciones higienicas y sin accidente sospechoso en la salud de á bordo, siempre que no se hallen comprendidas en las reglas 9.ª, 10 y 11 de la Real orden de 31 de Marzo de 1888 ni en cualquiera otra disposición que obligue á régimen cuarentenario por sus circunstancias de viaje ó por encontrarse los puertos á que se refiere esta declaración en la distancia de 165 kilómetros de otro que este declarado sucio.

Asimismo serán admitidas desde luego sin desafiación las mercancías contumaces determinadas en la Real orden de 20 de Octubre de 1886 con

### Gobierno de la provincia

#### DE CANARIAS

#### OBRAS PÚBLICAS

#### Puertos.—Concesiones á particulares

Don Francisco Maldonado Entrena, Gobernador civil de esta Provincia.

Hago saber: Que D. E. Carlos Jacks ha presentado en este Gobierno, instancia y proyecto que consta de documentos bastantes para servir de base á instruir el expediente de concesion que solicita para construir dos muelles embarcaderos y almacenos en el sitio denominado «Baha de Argaga» y zona marítima terrestre del término municipal de Vallehermoso, isla de la Gomera.

Lo que he dispuesto anunciar al público para que las Corporaciones ó particulares que tengn observaciones ó reclamaciones que producir en contra de la peticion, lo verifiquen en el plazo de treinta días á contar desde el siguiente al en que aparezca inserto este edicto en el Boletín oficial de esta Provincia, debiendo presentarlas en este Gobierno ó al Alcalde de Vallehermoso. Se advierte que el proyecto pre-entido podrá ser examinado por las personas que en él tengan intereses, en la Jefatura de Obras públicas donde estará de manifiesto.

Santa Cruz de Tenerife Julio 13 de 1899

El Gobernador,  
Francisco Maldonado

#### OBRAS PÚBLICAS

#### Puertos.—Concesiones á particulares

Don Francisco Maldonado Entrena,

siguiendo al en que aparezca inserto este edicto en el Boletín oficial de esta Provincia, debiendo presentarlas en este Gobierno ó al Alcalde de San Nicolás. Se advierte que el proyecto presentado podrá ser examinado por las personas que en él tengan inte

res en la Jefatura de Obras públicas donde estará de manifiesto

Santa Cruz de Tenerife Julio 13 de 1899.

El Gobernador.

Francisco Maldonado

### Diputación provincial de Canarias

#### CONTADURÍA DE FONDOS PROVINCIALES DE CANARIAS

Mes de Julio del año  
económico de 1899 á 999

DISTRIBUCION de fondos por capitulos que para satisfacer las obligaciones de dicho mes y anteriores forma la Contaduría de fondos provinciales conforme á lo prevenido en el art. 37 de la Ley de Presupuestos y Contabilidad provincial de 20 de Septiembre de 1855, 93 del Reglamento para la ejecución de la misma y la regla 10.ª de la Circular de la Dirección general de Administración local fecha 1.ª de Junio de 1886, sobre reformas en la Contabilidad.

Capitulos.	GASTOS	Periodo ordinario de 1899-999		TOTAL — Pesetas
		Pesetas	Pesetas	
1.ª	Administración provincial . . . . .	4.313,75	3.500,00	7.813,75
2.ª	Servicios generales . . . . .	818,83	500,00	1.318,83
3.ª	Obras obligatorias . . . . .	"	"	"
4.ª	Cargas . . . . .	3.493,87	"	3.493,87
5.ª	Instrucción pública . . . . .	5.611,20	10.242,00	15.853,20
6.ª	Beneficencia . . . . .	26.821,70	117.360,02	139.181,72
7.ª	Corrección pública . . . . .	888,12	"	888,12
8.ª	Imprevistos . . . . .	166,66	"	166,66
9.ª	Nuevos establecimientos . . . . .	"	"	"
10.ª	Carreteras . . . . .	"	"	"
11.ª	Obras diversas . . . . .	"	"	"
12.ª	Otros gastos . . . . .	1.521,64	"	1.521,64
13.ª	Resultos . . . . .	"	128.657,18	128.657,18
14.ª	Ampliación . . . . .	"	"	"
15.ª	Movimientos de fondos . . . . .	"	"	"
16.ª	Devoluciones . . . . .	"	"	"
	Total . . . . .	87.644,77	260.299,20	297.943,97

Fig. 2.16. Boletín Oficial de la Provincia de Canarias en donde Karl Ernst Jacks, representante de Woerman Linie en Canarias, presenta permiso para construir un puerto en la playa de La Aldea de San Nicolás. Fuente: Boletín Oficial de la Provincia de Canarias, N° 88, Lunes 24 de julio de 1899.

Sin embargo, la ausencia de documentos y referencias a la construcción portuaria en el municipio, unido a que en 1904 la empresa *Woermann* cesó en sus operaciones comerciales en el municipio<sup>122</sup>, nos dificultan enormemente la investigación. A lo señalado, añádase que

<sup>122</sup> Aunque esta empresa tuvo impulso comercial hasta 1914, con el inicio de la I Guerra Mundial, los buques de la compañía son requeridos para las operaciones bélicas, frenando su expansión comercial hasta el

la empresa alemana se vio obligada a rescindir el arrendamiento de la Hacienda de La Aldea<sup>123</sup>, detentada de nuevo por la familia Pérez Galdós. En 1916, debido al creciente comercio experimentado en la rada de La Aldea y el área portuaria, la familia Pérez Galdós alcanzó un nuevo acuerdo con la empresa británica *Fyffes* para la explotación, comercio y distribución de la producción de tomates hacia el puerto de La Luz.

El pleito de La Aldea se dilató en el tiempo hasta la resolución determinada durante la Dictadura de Primo de Rivera. Resolución que se manifiesta con la visita del ministro de Gracia y Justicia, entre 1925 y 1930, Galo Ponte y Escartín en 1927. Desde ese momento y hasta el comienzo de la Guerra Civil el puerto de La Aldea será el motor principal de la comarca noroeste de la isla en el tráfico mercantil de la producción agrícola.



Fig. 2.17. Visita del Ministro de Gracia y Justicia, Galo Ponte Escartín y comitiva del pueblo de La Aldea de San Nicolás a recibirle para resolver el Pleito de La Aldea. (1927). Fuente: FEDAC, Archivo Fotográfico Histórico de Canarias. Autor: Teodoro Maisch.

---

fin del conflicto. A inicios de la década de 1920 se consolida como una de las principales empresas en el segundo período de la Conferencia Marítima establecida entre esta empresa alemana con *Elder & Dempster* y la *West Afrika Lijn Company*, de los Países Bajos (Davies, 2012).

<sup>123</sup> En las décadas próximas al comienzo de la I Guerra Mundial, existió una serie de obstáculos comerciales y decretos de listas negras que afectaban a las empresas comerciales alemanas en el archipiélago (Ponce Marrero, 2014).

En lo referente a la construcción del muelle, no existen informes que nos indiquen si la construcción se sufragó con presupuestos estatales. Este hecho es comprobable a partir de la aprobación de la Ley de Embarcaderos (1921) donde se muestran los muelles o embarcaderos pendientes de construir en Gran Canaria, incluido el muelle de La Aldea.

DESIGNACION			
DE LA ISLA	DEL ISLOTE	DEL EMBARCADERO	DEL TÉRMINO MUNICIPAL
Gran Canaria...		Melenara .....	Telde .....
		Gando .....	Ingenio .....
		Juan Grande.....	Santa Lucía.....
		Maspalomas .....	San Bartolomé.....
		Arquineguín .....	
		Mogán .....	Mogán .....
Lanzarote .....		Venergas .....	San Nicolás.....
		San Nicolás.....	Tías .....
		Tiñosa .....	Yaiza .....
		Playa Quemada.....	Tonajo .....
Tuerteventura...	Graciosa .....	La Santa.....	Teguise .....
		Caleta del Sebo.....	Antigua .....
		Pozo Negro.....	Pájara .....
		La Peña.....	Oliva .....
		Tostón .....	

Barcelona, 1.º de Diciembre de 1923.—Aprobado por S. M.—Miguel Primo de Rivera y Orbaneja.

39 CUBIERTOS.  
Dado en Barcelona a primero de Diciembre de mil novecientos veintitrés.

ALFONSO

El Presidente del Directorio Militar,  
MIGUEL PRIMO DE RIVERA Y ORBANEJA.

EXPOSICION

SEÑOR: Por Real orden de 9 de Junio de 1917 fué aprobado el proyecto de ampliación y reforma del edificio del faro de Cabo Prior, provincia de La Coruña, siendo subastadas las obras, previo informe favorable del Consejo de Estado, y mandándose con posterioridad incoar expediente para la rescisión de la contrata.

Para la construcción de un camino de servicio con destino al faro fué aprobado un proyecto por Real orden de 24 de Abril de 1918, disponiéndose

EXPOSICION

una cantidad de cinco millones para la parte de las obras que que-

Fig. 2.18. Ley de Embarcaderos Económicos de Canarias, referente al grupo oriental de las islas, (1921), detalle de los puertos pendientes de construcción, incluido el de La Aldea de San Nicolás. Fuente: Gaceta de Madrid, N.º 336, de 2 de diciembre de 1923, pág. 1019.

En la costa del municipio se instaló la empresa británica *Fyffes*, cuya sede logística se encontraba en el muelle de *Caleta de Abajo* (Gáldar), así como la empresa *Castillo*. Ambas efectuaron la construcción de almacenes de empaquetado de tomates en las zonas colindantes. Se procede a la construcción del muelle en una fecha que nos es desconocida, pero para mediados de la década de 1930 ya se encontraba operativo, como se puede constatar a partir de las fotografías de la época. Este muelle se edificó sobre un cantil rocoso, siendo uno de los pocos casos de muelles construidos de primera tipología, es decir, aprovechando la existencia de un cantil.

Para la cimentación se empleó mampostería con *mezcla real*, es decir, cal y arena. Este muelle tendrá la particularidad de ser una obra de escasas dimensiones, como tipología de puerto único. El muelle de La Aldea estaba conectado a tierra mediante un puente de madera, prolongado con la carretera que unía a este<sup>124</sup> y se enlazaba por medio de la carretera que lo conectaba con un solar destinado a almacén de empaquetado de tomates. El trazado del

<sup>124</sup> Suárez Moreno 2004: 114-115.

muelle tiene alrededor de 500 metros de longitud. Adosadas a este trazado se alinean tres escalinatas de acceso para permitir las tareas portuarias de manera más rápida y efectiva. Además, se le dotó de tres grúas metálicas para el proceso de embarque y desembarque de mercancías, siendo dos de ellas parte de la misma estructura.

En el muelle, debido a las condiciones de un puerto caracterizado por disponer de poco calado, era preciso que estas tareas fueran realizadas por las barcas y lanchas de los buques para acercarse a las grúas que ejecutaban las tareas de carga y descarga. En el entorno del puerto se establecieron una serie de casetas de madera<sup>125</sup>, propiedad de las diferentes casas consignatarias, que muestran la necesidad de un adecuado control ante el volumen creciente de exportaciones o embarques de frutas.



Fig. 2.19. Vista del puerto de La Aldea de San Nicolás con buques fondeados en la bahía (1930-1935). Fuente: FEDAC, Archivo Fotográfico de Canarias. Autor: Colección José A. Pérez Cruz.

En las primeras décadas del siglo XX, el tráfico comercial y de navegación crece de manera exponencial, tanto que los buques de correos interinsulares y otros transportes de menor entidad comercial comienzan a fondear en esta bahía. Muchos de los transportes eran propiedad de la empresa frutera *Elder & Fyffes* que recorren los puertos de Sardina del Norte,

---

<sup>125</sup> En el municipio se han desarrollado acciones encaminadas a la conservación, divulgación y concienciación acerca de los oficios y tradiciones antiguos. Entre ellos está la restauración de algunas casetas de madera que servían en el puerto.

Las Nieves o La Aldea, dedicados al transporte de pasajeros en pequeñas falúas por estas radas en dirección a Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas y Mogán<sup>126</sup>. El muelle de La Aldea quedaba monopolizado por la empresa *Fyffes*, que firma un contrato de arriendo con la naviera de Agaete de los hermanos Trujillo Álamo para el transporte de mercancías y pasajeros entre La Aldea y Agaete<sup>127</sup>. Esta empresa era la naviera más importante que mantuvo una flota de vapores que, en la década de 1930, abarcaba un amplio servicio de cabotaje desde esta región hacia el puerto de La Luz, así como otras rutas interinsulares y de puertos africanos, concentrados en el área del Sáhara español<sup>128</sup>, así como los transportes semanales de los vapores negros de Trasmediterránea.

Este servicio diligente permitió una comunicación marítima frecuente entre poblaciones cercanas, mientras que los buques de correos arribaban a este puerto de manera semanal. La actividad principal se concentraba en el enlace permanente entre este puerto y Santa Cruz de Tenerife, para el almacenamiento y exportación al mercado exterior. La presencia de buques en la rada permitió al municipio constituirse como uno de los principales núcleos agrícolas tomateros de exportación desde 1895, teniendo como principales destinos de traslado de las producciones a Las Palmas de Gran Canaria y Agaete. Mientras que en 1896-1898 el principal puerto de destino pasó a ser Santa Cruz de Tenerife. Como consecuencia de la guerra hispano-estadounidense, los contactos mercantiles se interrumpen brevemente y hasta la conclusión del conflicto no volvió a la normalidad del tráfico mercantil internacional.

A partir de 1900, las operaciones comerciales de *Elder & Fyffes* se expanden al área suroeste de la isla, con la instalación de almacenes adicionales en los puertos naturales del municipio como son Guguy, Tasartico y Tasarte<sup>129</sup>. En los casos de Guguy y Tasartico las operaciones se realizaban mediante la instalación de un sistema de transporte de mercancías por poleas para descargar directamente en las embarcaciones<sup>130</sup>. Mientras que en Tasarte se construye un dique de abrigo, además de un almacén.

---

<sup>126</sup> Como la empresa de los hermanos Trujillo y otras menores que realizaban las conexiones marítimas entre el muelle de Mogán, La Aldea y Agaete. El coste del billete rondaba en 1936 las 5 pesetas de media (Suárez Moreno, 2004: 302-303).

<sup>127</sup> Existían navieras de Agaete fundadas por arrendatarios, como la empresa de los hermanos Trujillo Ramos, Eusebio Barroso, Álamo Vizcaíno y Dionisio Nuez a los que siguieron después la naviera de Armas, Dámaso Sosa y los hermanos Trujillo Álamo. Todos ellos pertenecientes a la burguesía en ascenso enriquecidos con las exportaciones de cochinilla, plátanos y tomates, cuyos capitales se invirtieron en la fundación de navieras dedicadas a la navegación de cabotaje (Suárez Moreno, 2011: 22).

<sup>128</sup> Suárez Moreno 2004: 108.

<sup>129</sup> Suárez Moreno 2004: 109.

<sup>130</sup> Se trataría de un sistema complejo metálico que se adentraba en el mar, similar a los dispuesto en algunos puertos de las islas de Tenerife y La Gomera. De esta manera, permite a las embarcaciones de pequeño calado permanecer fondeadas en la bahía mientras se realizan las tareas de embarque de las producciones.

Durante las décadas de 1920 y 1930 comienzan a surcar el puerto veleros y navíos con tecnología a vapor lo que implica una mejora en los servicios prestados en materia de calidad y rapidez en el transporte. En esta circunstancia, el puerto de La Aldea se convierte en el puerto de mayor movimiento comercial del occidente grancanario. No obstante, hay que señalar que el tráfico frutero se destinaba a embarcaderos alternativos cuando se producían los temporales, frecuentes en las estaciones de otoño e invierno.



Fig. 2.20. Vista lateral del puerto de La Aldea de San Nicolás antes de su reforma en la segunda mitad del s. XX (1980-1990). Fuente: FEDAC, Archivo Fotográfico Histórico de Canarias. Autor: Sin identificar.

El estallido de la I Guerra Mundial y la reanudación del pleito local interrumpen estas acciones de mejora de las dotaciones portuarias. Desde fines de la década de 1920 las exportaciones de tomates en este municipio volvieron a dinamizar el entorno del puerto, así como el transporte de pasajeros desde Mogán hasta el muelle de Las Nieves en Agaete<sup>131</sup>. Este ciclo lleva a una plena recuperación, que se mantendrá hasta el año 1936<sup>132</sup>. La Guerra Civil y la inmediata Guerra Mundial incide en una caída del comercio internacional con grave incidencia en Canarias. Después de la Guerra Civil se procede a resolver la crisis económica

---

<sup>131</sup> “Entre 1920 y 1940, aproximadamente, el Puerto de Las Nieves era un importante puerto de enlace de una ruta de pasajeros que venía desde La Aldea y Mogán. Se cubría con unas pequeñas embarcaciones de unos 12 a 14 metros de eslora e impulsadas por hélices a motor diésel con potencias de 40 a 60 C.V. y con una capacidad de 50 pasajeros” (Suárez Moreno, 2004: 109).

<sup>132</sup> Un volumen comercial promedio de 30.000 toneladas (Suárez Moreno, 2004: 115).

recolocando las producciones de tomates con destino al mercado nacional. Es una etapa en la que existe un férreo control económico por parte de las autoridades del nuevo régimen.

Otra circunstancia de la Guerra Civil es que, a partir de 1939, el transporte marítimo estuvo controlado por la naviera *Miller* debido a la liquidación de la naviera de los hermanos Trujillo<sup>133</sup>. Esta naviera realiza el transporte de tomates desde el municipio de La Aldea a Las Palmas hasta 1945. En los siguientes doce años las funciones las ejercerá la empresa de Rodríguez López,<sup>134</sup> que cesa por disolución de las operaciones portuarias en 1957. La ausencia de documentos o informes posteriores sobre el muelle de La Aldea, tanto en su proceso constructivo como de las escasas noticias relacionadas con la actividad de este emblemático muelle, nos obliga a detenernos en este punto.



Fig. 2.21. Vista del puerto de La Aldea de San Nicolás posterior a su reforma de mediados del s. XX. (2022).

Fuente: Isaac Mendizábal Rodríguez.

---

<sup>133</sup> Naviera propia del municipio, contaba con una pequeña flota de gabarras que enlazaban este municipio con el Puerto de La Luz (Suárez Moreno, 1994: 307).

<sup>134</sup> Rodríguez López S.A. empresa radicada en Tenerife, heredada por Álvaro Rodríguez López, representante en las islas de la naviera *Sociedad The Norway Canarys* (hoy Fred. Olsen). Fue uno de los comerciantes más destacados de Canarias. Dedicada a la logística del transporte relacionado con la actividad pesquera en la isla, así como de un emporio agrícola en La Gomera. Así como los enlaces entre Canarias, la península ibérica y el norte de África. La empresa cesa su actividad en 1979 (García Hernández, 2020: 12-15).

### *Puertos de Mogán y Maspalomas, municipios de Mogán y San Bartolomé de Tirajana*

La abundancia de recursos forestales y ganaderos, a partir del pastoreo de reses en los montes del municipio, y la escasez o casi nulidad de vías terrestres competentes para enlazar con la capital de la isla de Gran Canaria, hacen que el municipio de Mogán haya tenido un activo comercio con el puerto de Santa Cruz de Tenerife desde el siglo XVIII, como consecuencia de su posición geográfica en la sección occidental de la isla. Su actividad comercial se realizaba en los cauces de barrancos como los de Tauro, Veneguera y Mogán. En esta área del sur de la isla la actividad económica se centra en la pesca, que es de suma importancia, además de servir como conexión marítima entre este municipio y el de La Aldea de San Nicolás. Esta zona es conocida como la *costa de calmas*, es decir, cuadrante del mar donde apenas hay corrientes marinas adversas a lo largo del año, por lo que la navegación es apacible.

En 1860 este municipio dio inicio al cultivo sistemático del insecto parásito cochinilla del carmín (*dactylopius coccus*) y su consiguiente exportación. El posterior descubrimiento y aplicación de las anilinas ocasiona una crisis general de este monocultivo a fines del mismo siglo, cesando el cultivo sistemático y su comercialización, lo que obliga a la reconversión de los campos de cultivo que se transforman en tomateros y, en menor medida, en plataneras. El activo comercio en esta región de Gran Canaria hace que, al igual que otras zonas de la isla, se instalen a comienzos del siglo XX las empresas dedicadas a la exportación del tomate como la casa *Blandy Brothers* o *Fyffes*<sup>135</sup>. Después de la I Guerra Mundial y la crisis de las casas exportadoras británicas aparecen otras, en este caso empresas con capital canario, que son subsidiarias de las compañías británicas que habían copado la cuota del mercado exportador hasta entonces, destacando entre ellos la de Marcelino Marrero Quesada<sup>136</sup>.

Así, el consistorio municipal inicia a fines de la década de 1910 los movimientos para iniciar la construcción de un puerto en el municipio que pudiera dar salida a las producciones hortofrutícolas de tomates hacia el puerto de La Luz. Dicha producción de tomates supera en la década de 1910 los 300.000 kilos anuales. En 1915 comienza un proceso de

---

<sup>135</sup> La empresa estableció una oficina en esta área en 1900 en el cauce del barranco de Mogán entre 1898 y 1900 donde construye un almacén de empaquetado de tomates, siendo adquirido por la casa exportadora *Fyffes, Hudson & Co. Ltd.* y posteriormente asociada con la *Elder & Fyffes*, que adquieren el control del cultivo, cosecha, empaquetado y exportación del tomate desde Mogán hasta La Aldea de San Nicolás. (Suárez Moreno, 1997: 156).

<sup>136</sup> Apodado “El Virrey de Mogán”, persona de gran fortuna conseguida con el arrendamiento de ingentes terrenos a empresas y casas exportadoras británicas en el municipio de Mogán. Desde 1875 adquiere el control del consistorio municipal hasta poco antes de la instauración de la II República (Suárez Moreno, 1997: 156).

estancamiento de las exportaciones y en el período de 1916-1918 se paraliza su actividad comercial. A comienzos de la década de 1920 comienza un nuevo proceso de revitalización de las exportaciones de tomates.

En nuestra investigación, hemos podido localizar los procesos de estudio de las bahías de Maspalomas<sup>137</sup> y Mogán<sup>138</sup> para la construcción de sus respectivos muelles, aunque solo se realizaría el de Mogán, por iniciativa privada y en fechas tan lejanas en 1940.<sup>139</sup> Entre 1890 y 1900, solamente se construye el primer embarcadero en la desembocadura del barranco de Veneguera<sup>140</sup>.

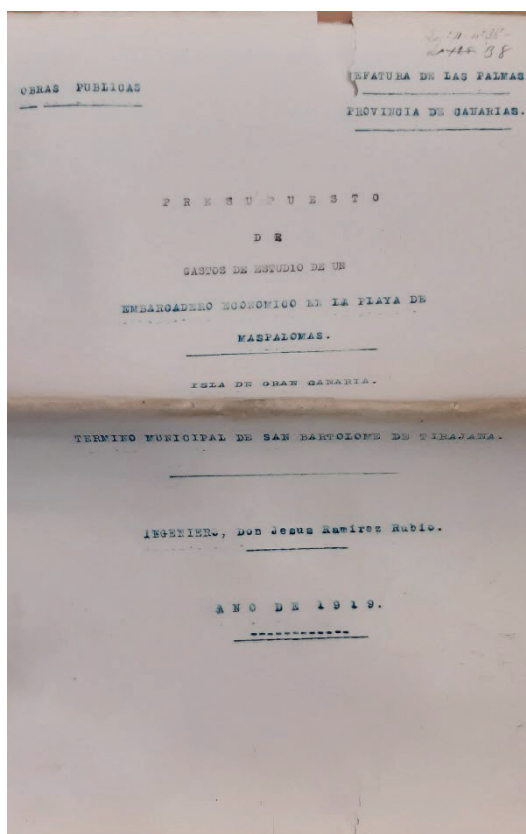


Fig. 2.22. Presupuesto para gastos de estudio de un embarcadero económico en la playa de Maspalomas. (1919). Fuente: AGA: “Expediente relativo a la construcción de un embarcadero en la rada de Maspalomas” (Gran Canaria; 1919); Caja: 24/1372.

<sup>137</sup> AGA: “Expediente relativo a la construcción de un embarcadero en la rada de Maspalomas” (Gran Canaria; 1919); Caja: 24/1372.

<sup>138</sup> AGA, “Expediente relativo a la construcción de un embarcadero y variación de la carretera de acceso al mismo en el puerto de Mogán” (Gran Canaria; 1921); Caja: 24/285.

<sup>139</sup> “El siguiente muelle construido fue el de Mogán, a principios de la década de 1940 por los Marrero Rodríguez, aunque al poco tiempo sucesivas tempestades acabaron con la obra” (Suárez Moreno, 1997: 173).

<sup>140</sup> “El primer embarcadero que se construye es el de Veneguera, por el hacendado Marcelino Marrero Quesada, que disponía de una plataforma portuaria, que aún subsiste, con las típicas grúas-pescantes y un sistema de vagonetas con raíles que transportaban la fruta desde el almacén hasta la misma, donde embarcaban a través de lanchas la producción hasta los vapores o veleros” (Suárez Moreno, 1997: 173)

La ausencia de otra información referentes a la actividad constructiva portuaria de Mogán obedece a varias causas que se pueden resumir en: a) dejadez o incapacidad del Estado para delimitar una partida presupuestaria para este puerto; b) los grandes inconvenientes a la hora de trasladar los materiales necesarios en un área tan alejada de los principales núcleos poblacionales de Gran Canaria; y c) la prolongación de la carretera que enlaza Mogán con los municipios inmediatos de San Bartolomé, Santa Lucía y Agüimes, cuyo puerto de Arinaga se había terminado de construir pocos años antes.

### ***Puerto de Melenara, municipio de Telde***

El caso del muelle de Melenara es similar al muelle de Arinaga, como un tradicional anhelo del municipio de construir un embarcadero que reanimase la situación económica y la demanda particular de los exportadores de frutos. El origen del puerto de Melenara lo encontramos en los *Libros de Actas de Plenos del M.I. Ayuntamiento de Telde* que, en este caso, se remonta a 1913, siendo alcalde Juan Álvarez Mayor. En dicho documento se indica que, a raíz de la construcción de la carretera de la ciudad de Telde a Melenara, la corporación municipal considera la necesidad de dotar de un muelle con carácter económico en la rada<sup>141</sup>. Para ello, en la misma sesión de plenos, se indicaba la necesidad de comunicar a los representantes en Cortes que realizaran las gestiones pertinentes para la construcción portuaria municipal, con los apoyos en Madrid de los diputados republicanos Rodrigo Soriano<sup>142</sup> y Julián Nougués, así como de Benito Pérez Galdós.

En lo referente al proyecto de construcción debemos señalar que, en las actas de la comisión permanente del Ayuntamiento de Telde, con fecha de 4 de julio de 1900, ya se autoriza a Francisco Fuentes y Pineda la construcción de una serie de almacenes de frutas para la exportación<sup>143</sup>. Es un primer precedente en la rada previo a la exportación frutícola.

La Jefatura de Obras Públicas recibió un telegrama, fechado el 8 agosto de 1918, del consistorio municipal de Telde en el que se solicita la redacción de un proyecto de muelle. Remite respuesta el 21 de septiembre de 1918 con un cuadro de presupuesto para un estudio

---

<sup>141</sup> “Manifestó asimismo el señor presidente que la carretera en construcción de Telde a Melenara resulta una obra incompleta si no se la corona con un pequeño muelle por el que puedan hacerse las operaciones de carga y descarga que interesan a esta ciudad y pueblos del sur de la isla”, AYT: LAP, nº 1, año 1911-1919, sesión de 1 de abril de 1913.

<sup>142</sup> Rodrigo Soriano, diputado a Cortes por Madrid, Valencia y Málaga. Julián Nogués y Subirá, diputado a Cortes de Reus, ambos de ideología republicana. En 1912 acuden a Las Palmas junto a Julián Nogués para apoyar la causa de la división de la provincia defendida por varios políticos canarios. Soriano estuvo en 1924 desterrado a la isla de Fuerteventura junto a Miguel de Unamuno (Guimerá Perez, 1972: 410).

<sup>143</sup> Se trata de un exportador de frutos del municipio de Telde que solicita la construcción de un almacén cerca de la playa donde se desarrolla la actividad comercial en la bahía de Melenara. AYT Actas de la Comisión Permanente del M.I. Ayuntamiento de Telde, n.º 23, 1900, sesión 4 de julio.

de la bahía. La misma Jefatura de Obras Públicas ordena la confección de un estudio de la rada, que encarga al ingeniero de caminos canales y puertos Jesús Ramírez Rubio<sup>144</sup>. De este estudio extraemos a continuación los hitos fundamentales.

De manera similar al muelle de Arinaga, la redacción del informe ambiental recayó en el Colegio de San Agustín y el Servicio Agrónomo de Las Palmas. En dicho informe se indica la proximidad de Telde con respecto a la capital, una distancia de 15 km. Además, se detallan sus características específicas, como disponer de una línea de costa con escasas pendientes, unas condiciones climáticas en la bahía parecidas a las de La Isleta de Las Palmas de Gran Canaria, con vientos predominantes de componente Norte y Noreste, y, por lo tanto, una zona de refugio de estos vientos.

En el informe de la bahía se afirma la viabilidad de construir un embarcadero próximo a la playa de Melenara situándolo en un promontorio natural, ubicado entre las puntas de Taliarte y Las Salinetas, pues la bahía inmediata ofrece abrigo a las embarcaciones durante todo el año<sup>145</sup>. En el caso de Melenara, las condiciones son de similar magnitud a la altura de la punta de Taliarte, proporcionando abrigo para los vientos con anterioridad a su paso por la bahía<sup>146</sup>. En este caso, se proyectó un muelle embarcadero teniendo en cuenta la carrera de mareas, con una profundidad del lecho de 3 metros, de composición similar a los efectuados en otros puertos de la isla, como Arinaga o el Puerto de La Luz y Las Palmas, indicando en la memoria que este embarcadero se sitúa en un término medio entre los dos mencionados.

La composición del lecho donde se proyecta el embarcadero está conformada por capas de arenas con material basáltico. Las arenas son de composición, dureza y tamaño diversos, predominando las de pequeñas dimensiones. Aunque en un extremo de la playa contiene rocas salientes que conforman una baja de composición irregular, es el lugar indicado para la construcción portuaria. Dado que las condiciones de bajamar complementan la construcción del puerto pues queda revelado el lugar de la cimentación de la obra reduciendo tiempo y

---

<sup>144</sup> Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Al parecer era originario de Madrid, ya que en 1914 aparece en la revista de ingeniería Madrid Científico como ingeniero en ascenso. Apenas existen más datos relevantes a su biografía (Madrid Científico, 1914, n° 825).

<sup>145</sup> El estudio tuvo un coste total de 1529,42 pesetas. AGA: “Proyecto de un embarcadero en la rada de Melenara, isla de Gran Canaria”, 1919-1941; Caja: 24/1372, p. 5. “(...) por la información practicada en el fondeadero de la bahía de Melenara donde se proyecta construir el embarcadero referido en este expediente, se deduce, ser el sitio designado, el que reúne mejores condiciones para abrigar en casi todas las épocas del año a los buques que allí fondean”, AHPST: “Proyecto de un embarcadero en la rada de Melenara, isla de Gran Canaria”, sig. 98, p. 4.

<sup>146</sup> “[...] he comprobado que el abrigo que proporciona la punta de Taliarte para los vientos que soplan de primer cuadrante a la bahía de Melenara es suficiente para poder efectuar con una comodidad relativa las operaciones de embarque y desembarque, a pesar de estar el mar fuera de la bahía relativamente agitado”, AHPST: “Proyecto de un embarcadero económico en Melenara (Gran Canaria)”, sig. 98, p. 4.

esfuerzos para la colocación de los sacos de hormigones que permitan la sustentación de la infraestructura<sup>147</sup>.

En cuanto a los materiales el informe indica la posible extracción de la piedra para el revestimiento de los muros que se realizaría en las canteras situadas en las inmediaciones del *Barranco del Negro*, distante del muelle unos 510 metros<sup>148</sup>. El informe contiene un borrador de proyecto de puerto que contó con la autorización del Ministerio de Fomento y la Junta de Obras, quienes encargan la redacción de un expediente de construcción portuaria al ingeniero Jesús Ramírez Rubio. Aunque hubo necesidad de reformar el proyecto, sustituyendo la doble escalera que contemplaba el proyecto primitivo por una rampa de 12° de pendiente<sup>149</sup>, rectificación de los muros y que la bahía no tenía la categoría de puerto de interés general.

Terminada la reforma del proyecto primitivo, el gobierno nacional responde, con fecha de 5 de octubre de 1920, con un informe determinando la viabilidad de la construcción, así como que este embarcadero se construyera con la autorización del Ministerio de Guerra, dada la importancia estratégica de la cercana localidad de Gando, una península que dispone de una amplia bahía de fácil atraque y fondeo<sup>150</sup>. El primer proyecto de puerto se redacta en 1924 y contaba con un camino de servicio conectado en el construido previamente que enlaza Telde con esta localidad y prolonga el mismo hasta el citado puerto, con una distancia de seis kilómetros de longitud.

La importancia comercial queda reflejada en el interés mostrado por José Cañadas Gómez, representante de la compañía *Marítima Canaria*, que, el 20 de septiembre de 1920, en sesión del acta del pleno municipal, indica la pretensión de construir en la rada de Melenara una explanada, almacén y negocio para el depósito y exportación de fruta. La corporación municipal decidió constituir una comisión para el estudio de la propuesta<sup>151</sup>.

---

<sup>147</sup> “[...] en efecto, a baja mar, ese bajo queda completamente descubierto, lo que ahorra gran parte de los trabajos de buzo, siempre caros, y mucho material de hormigón de cemento en sacos, que es precisamente la unidad de obra más cara de presupuesto, el relleno necesario para formar el piso que constituye el muelle, también se disminuye, y la disminución de todas estas unidades de obra hace bajar notablemente el presupuesto de la obra, AHPST: “Proyecto de embarcadero económico en Melenara (Gran Canaria)”, sig. 98, p. 6.

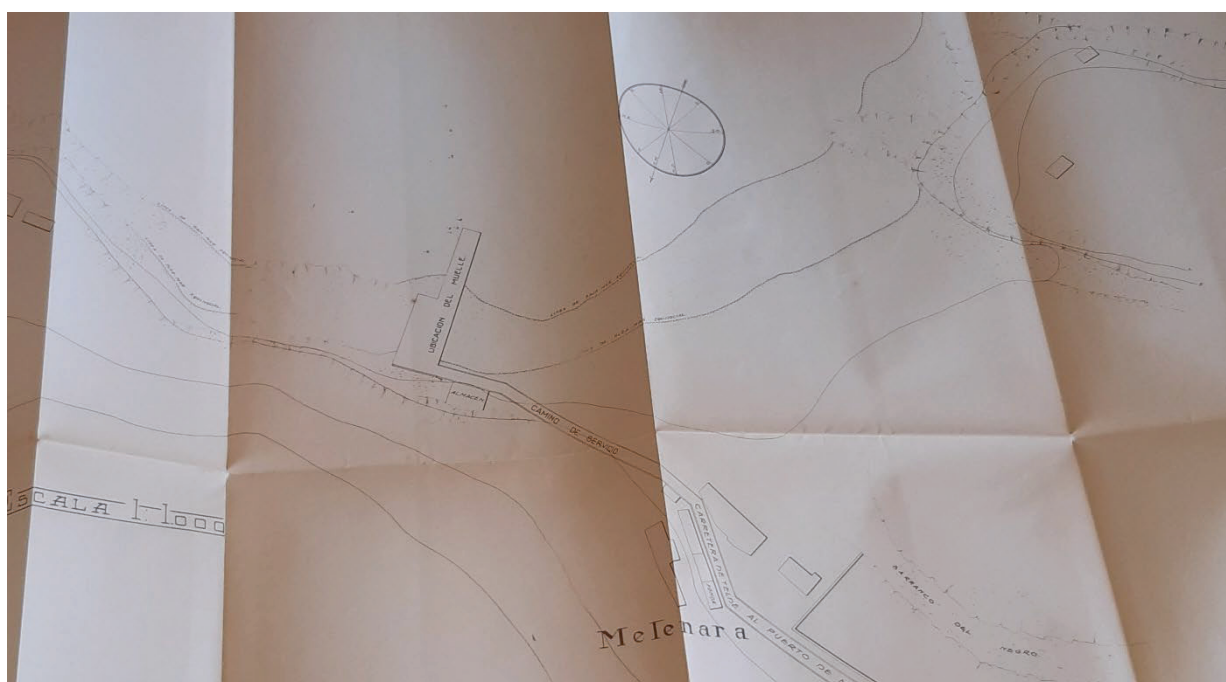
<sup>148</sup> AGA: “Proyecto embarcadero económico Melenara” (1919); Caja: 24/311.

<sup>149</sup> “[...] teniendo en cuenta que en estas costas se cubren los materiales pétreos expuestos por la acción del agua del mar, al ser cubiertos y descubiertos alternativamente por la influencia de las mareas, de un limo excesivamente resbaladizo que dificulta el tránsito sobre aquellos, habiendo sido causa de repetidos accidentes ocurridos en las rampas, haciéndoles caer en desuso, y que con frecuencia viene sucediendo en las escaleras. [...] un ancho de un metro sesenta centímetros y la meseta el mismo ancho con dos metros de longitud. La longitud [...] alcanzará una longitud de treinta metros, que es la necesaria para que la meseta en que termina quede a cuarenta centímetros sobre el plano de la bajamar equinoccial”. AHPST: “Proyecto de embarcadero económico en Melenara (Gran Canaria)”, sig. 98, p. 16.

<sup>150</sup> AGA: “Proyecto embarcadero económico Melenara” (1919); Caja: 24/311.

<sup>151</sup> LAP, AYT, N°3, de 1919-1922, sesión de 20 de septiembre de 1920.

En cuanto a la tipología del proyecto de puerto, al igual que los mencionados anteriormente, se encuadra en la primera tipología, es decir, un muelle construido sobre un cantil rodeado por acantilados, similar al embarcadero de La Aldea de San Nicolás. En el mismo documento se indican dos problemáticas con respecto al proceso constructivo: por un lado, la inseguridad de la adquisición de los materiales en el marco temporal asignado en el proyecto, así como de los precios resultantes que indica el cuadro de precios, y, por otro lado, la ausencia de personal cualificado para desempeñar las funciones de construcción, tanto en técnicas como en conocimientos de ingeniería, por lo que habría que añadir al presupuesto el gasto derivado de la contratación de personal foráneo para el desarrollo de las obras.



Melenara con la ciudad de Telde. (1924). Fuente: AHPST: “Proyecto embarcadero económico en Melenara (Gran Canaria)”, sig.98.

En el mismo informe se comenta la ausencia de estudios previos que pudieran indicar el volumen de tráfico mercantil y marítimo que pasa por la rada de Melenara. Sin embargo, debido a la cercanía a la ciudad de Telde, a tan solo 6 kilómetros, además de la reciente construcción de la carretera que conecta esta bahía con la ciudad y permite un acceso rápido y cómodo, se hacía aconsejable su construcción. La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria queda mientras tanto a una distancia aproximada de 15 kilómetros, pero se alega que esta carretera tiene un trazado de particular inconveniencia por la presencia de desniveles y pendientes, convirtiendo a esta vía de comunicación en muy accidentada. Estos argumentos

permiten apostar por la construcción portuaria de Melenara con un efecto beneficioso para Telde y para toda la isla<sup>152</sup>.

El proyecto de puerto fue de unas dimensiones pequeñas desde el punto de vista técnico<sup>153</sup>, para permitir el atraque de pequeñas embarcaciones (lanchas), teniendo un ancho con espacio suficiente para la construcción de un depósito u almacén para las mercancías destinadas a la exportación que estuviera conectado por el camino de servicio. El informe del estudio de la bahía indicaba la necesidad de construir un dique, al que posteriormente se añadió la posibilidad de acondicionar para el arribo de embarcaciones (lanchones). De esta manera, podría realizarse la prolongación del muelle en caso de requerirlo, aunque la preferencia por un puerto pequeño suprimió la posibilidad tanto de construir el dique como de la ampliación del muelle.

El 7 de octubre de 1920 se notificaba la necesidad de establecer el procedimiento para la delimitación del área del muelle, con el fin de habilitar el espacio con amojonamientos y deslinde de las propiedades y terrenos pertenecientes a distintos propietarios. Este proyecto de amojonamiento fue redactado por el ingeniero Antonio Artiles Gutiérrez con fecha de 28 de marzo de 1925<sup>154</sup>. La subasta de las obras del proyecto reformado se realizó en 1921, quedando desierta por falta de licitadores que pujaran por la adquisición de la contrata de obra. El alza nominal de los salarios promedios de los trabajadores portuarios había dejado obsoleto el cuadro de precios de salarios, que databa de 1919, y tuvo que redactarse un nuevo cuadro de jornales actualizado, así como de los precios de los materiales de la obra.

La corporación municipal, en una sesión de 28 de mayo de 1920, remitió un telegrama a Juan Rodríguez Quegles, establecido en la Corte, para que realizase las oportunas gestiones para la continuación del proyecto de embarcadero de Melenara<sup>155</sup>. Durante la Dictadura de Primo

---

<sup>152</sup> “[...] es de suponer que, una vez que haya forma cómoda y adecuada para efectuar las operaciones de embarque y desembarque, estos se harán de una forma continua y con una intensidad grande, llegando a ser, (c)on toda seguridad uno de los desembarcaderos más frecuentados de la isla”, AHPST: “Proyecto embarcadero económico en Melenara (Gran Canaria)”, sig.98, p. 9.

<sup>153</sup> En resumen, el embarcadero proyectado consistiría en un muelle de pequeñas dimensiones (48,75 m. de largo y 10,80 m. de ancho; con una explanada de 45, 25 m. de longitud y 22,80 m. de ancho; (total 94 metros de longitud) y una base cuadrangular en el morro o cabecera. En AHSPCT: “Proyecto de embarcadero económico en Melenara (Gran Canaria)”, sig. 98, p.12-13.

<sup>154</sup> “[...] la conveniente de que se proceda al deslinde y amojonamiento de la zona marítimo-terrestre y demarcación de la sujeta a la servidumbre de vigilancia litoral, en el puerto de Melenara [...] que han de quedar siempre expeditos para que no se dificulte la vigilancia, de las costas y pueda efectuarse la defensa móvil, única que se ha de oponer a los posibles desembarcos en dicho puerto en caso de guerra”, AGA: “Proyecto de embarcadero en la rada de Melenara” (1919-1941); Caja: 24/1372., p. 17 y AGA: “Proyecto un muelle en la rada de Melenara, isla de Gran Canaria” (1919-1941); Caja: 24/1372, p. 21.

<sup>155</sup> “Siendo de tanta necesidad y urgencia la construcción del puerto de Melenara se acordó que por la Alcaldía se dirija un telegrama a D. Juan Rodríguez Quegles, que se halla actualmente en Madrid, interesándole

de Rivera se dio un nuevo impulso al proceso de construcción en la rada de Melenara. Por Real Orden de 5 de junio de 1924<sup>156</sup> se encarga un proyecto reformado de embarcadero económico para Melenara, cuyo autor es el ingeniero Antonio Muñoz<sup>157</sup>. Ante la ausencia de noticias sobre la continuación del expediente portuario, el gobierno municipal inicia las gestiones para la construcción de un embarcadero en la bahía de Gando<sup>158</sup>, que tendría la responsabilidad de asumir las competencias en materia de comercio y transporte marítimo de los frutos, tanto del municipio como de otros municipios cercanos. Aunque la ausencia de posterior documentación al respecto indica la desestimación del proyecto de Gando.

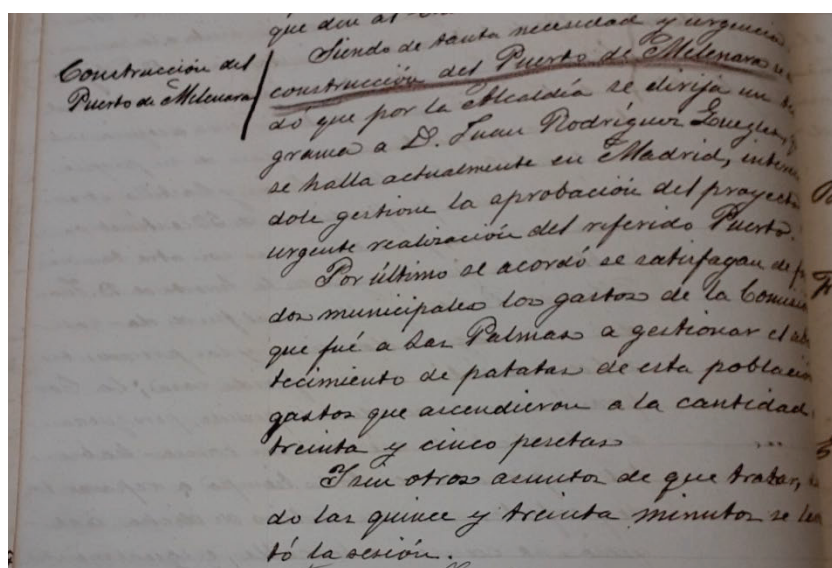


Fig. 2.24. Petición del pleno del Ayuntamiento de Telde para el concejal Juan Rodríguez Quegles para que acuda a Madrid para solicitar información acerca de la construcción portuaria de Melenara. (1920). Fuente:

LAP, AYT, nº 3, año 1919-1922, sesión 28 de mayo de 1920.

Sin embargo, la lentitud en la tramitación del expediente de construcción portuaria, tanto de la Jefatura de Obras Públicas como del Ministerio de Fomento, hizo que la corporación municipal, en sesión de la Comisión Permanente con fecha de 1 de julio de 1925 reiterase la

gestión de la aprobación del proyecto y urgente realización del referido puerto”, LAP, AYT, nº 3, año 1919-1922, sesión 28 de mayo de 1920.

<sup>156</sup> Hace mención a la Ley 14 de febrero de 1907 para la protección de la industria nacional, indicando la concurrencia y preferencia de licitadores españoles frente a extranjeros en la primera subasta, en la segunda pueden presentarse licitadores extranjeros pero sin exceder del 10% del total de la contrata, además de la necesidad de concurrir a la licitación con moneda española, con la finalidad de proteger a los contratistas nacionales y a la oportunidad de que éstos puedan ejecutar las obras y que el mercado de contrata no esté copado por contratistas extranjeros. AHPST: “Proyecto de un embarcadero económico en Melenara (Gran Canaria)”, sig. 98, p. 12.

<sup>157</sup> AHPST: “Proyecto de embarcadero económico en Melenara (Gran Canaria)”, sig. 98, pp. 2-3.

<sup>158</sup> LAP M.I.AYT, nº3, año 1919-1922, sesión de 6 de agosto de 1921, referido nuevamente en LACP AYT, Nº3 1929-1932, sesión de 23 de diciembre de 1931.

necesidad del muelle para el término municipal y para otros municipios limítrofes<sup>159</sup>. A lo que siguen las peticiones de construcción al Ministerio de Fomento que son de fecha de 12 de diciembre del mismo año.

En 1927, con motivo de la visita del ministro de Gracia y Justicia, Galo Ponte y Escartín, la corporación municipal de Telde en sesión nocturna de 14 de febrero redacta un informe sobre las necesidades del municipio, incluida la construcción del puerto de Melenara para que se ratificase como puerto de interés público<sup>160</sup>. La dilatación de la respuesta administrativa hizo que la corporación municipal escogiera al concejal Carlos Navarro y Ruiz, el 9 de marzo de 1928, para trasladarse a Madrid con la intención de acudir al Congreso de los Diputados para dar parte de las gestiones para el puerto de Melenara, así como de las hechas anteriormente en este asunto. Hubo dificultades derivadas de la aparente desaparición del expediente y su posterior aparición, así como de otras circunstancias<sup>161</sup>.

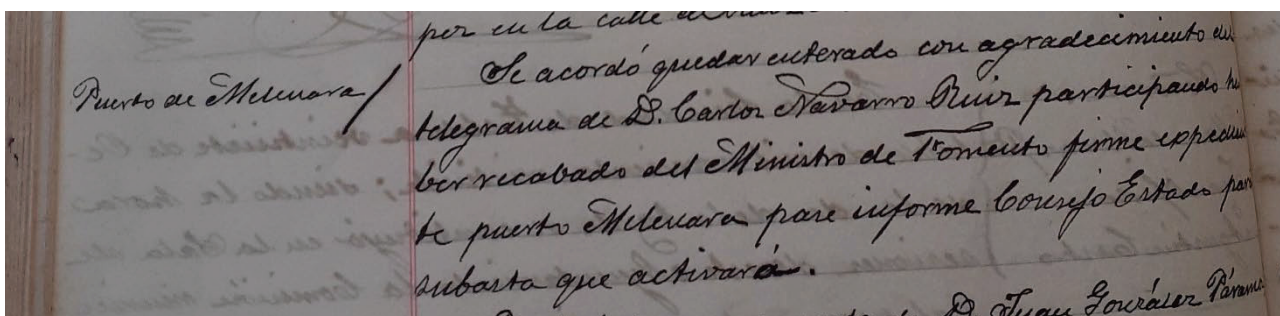


Fig. 2.25. Agradecimiento al telegrama de Carlos Navarro Ruiz por la información de la pronta entrada a subasta pública de las obras del puerto de Melenara. (1928). Fuente: LAP, AYT, nº 5, sesión de 9 de marzo de 1928.

La subasta de las obras del muelle se realizó en Madrid y Santa Cruz de Tenerife, siendo en Madrid donde se obtuvo la contrata por Rafael Betancor Cabrera, en representación de Laureano de Armas Gourié, presidente del Cabildo de Gran Canaria, que conocemos a partir de la existencia del acta notarial realizada por Jesús Castro, notario del Colegio de Abogados

<sup>159</sup> “Teniéndose entendido que desde hace tiempo se halla aprobado el proyecto de muelle en Melenara, y siendo la construcción del mismo de gran necesidad, tanto para la agricultura de este término municipal como para los intereses de todo orden de esta población se acordó que por la Alcaldía se dirija instancia al Excmo. Sr. Subsecretario del Ministerio de Fomento solicitándole se continúe la tramitación del expediente oportuno y se disponga la subasta de las obras de referencia”, LCP AYT, año 1924-1925, sesión 1 de julio de 1925.

<sup>160</sup> “1º Construcción de un muelle en Melenara. Esta obra que, según nuestras noticias, se halla declarada de interés público, reportaría un gran bien a la agricultura de estos pueblos, pues practicándose por los embarques de nuestros frutos, serían mucho menores los gastos que la exportación ocasionara, además de que, descongestionándose el tráfico por las carreteras de esta ciudad al puerto de La Luz, habría una gran economía en los gastos de conservación de dichas vías”, LAP, AYT, nº 37, año 1922-1927, sesión de 14 de febrero de 1927.

<sup>161</sup> “[...] tales como gestionar la resolución favorable del expediente de construcción del puerto de Melenara, que resultaba extraviado y a fuerza de trabajo consiguió que apareciese, y como existen varias dificultades que subsanar, ahora se propone volver sobre el asunto hasta conseguir sean removidadas”, LAP, AYT, nº 5, sesión de 9 de marzo de 1928.

de Madrid, con fecha de 13 de diciembre de 1928<sup>162</sup>. La existencia de la empresa teldense *Hermanos Jiménez Alonso* y otras del municipio indica el interés de estos empresarios por construir un puerto en la rada de Melenara.

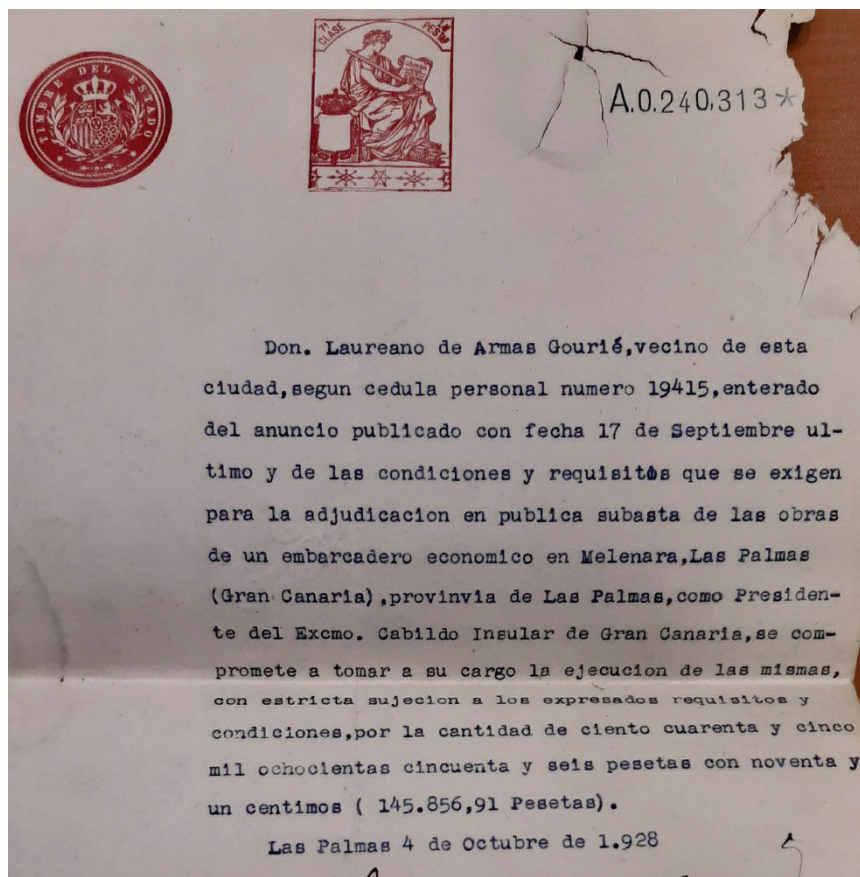


Fig. 2.26. Escrito del Presidente del Cabildo de Gran Canaria, Laureano de Armas Gourié, indicando su pretensión de presentar la propuesta de subasta pública del Cabildo para la contrata de obra del puerto de Melenara (1928). Fuente: AGA: “Proyecto un muelle en la rada de Melenara, isla de Gran Canaria” (1919-1941); Caja: 24/1372.

<sup>162</sup> La subasta se adjudicó por la cantidad de 145.856, 91 pesetas. Los pagos de la contrata debían realizarse, según el pliego de condiciones, en dos pagos anuales: el primer de 50.000 pesetas y el otro de 95.856,91 pesetas. AGA: “Proyecto un muelle en la rada de Melenara, isla de Gran Canaria” (1919-1941); Caja: 24/1372, p. 26.



Fig. 2.27. Retrato de Laureano de Armas Gourié, Presidente del Cabildo de Gran Canaria (1927-1929).

Fuente: (Ramírez Muñoz, 2003:127).

El expediente reformado establece el criterio de construcción: en primer lugar, la prolongación del camino que conecta la ciudad de Telde con el puerto para la construcción del camino de servicio; en segundo lugar, se construyen los muros que contendrá la estructura, así como la explanada que sirve de depósito de las mercancías; finalmente, se erigen los muros y relleno del propio muelle, indicando la necesidad de que se construya en los meses de primavera o verano, por ser propicios por las condiciones marítimas y, finalmente las obras de coronación y pavimentación.

El 16 de diciembre del mismo año, el ingeniero director facultativo de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas Julio Rodríguez Rodas presenta un nuevo proyecto reformado el 4 de abril de 1930. El Cabildo de Gran Canaria emite respuesta negativa hacia el nuevo proyecto, mientras la Junta de Obras indica que resulta extraño que el director realice un reformado sobre un proyecto que ya se había reformado anteriormente<sup>163</sup>, por lo que la Junta de Obras desestimaba también el proyecto de Rodas.

---

<sup>163</sup> “Extraña a la Sección que el ingeniero director del puerto de la Luz presente un proyecto reformado cuya justificación se hace [...] que el autor del proyecto no está convencido de la necesidad de introducir las

El informe de la Junta de Obras incidía en la necesidad de disponer de un ancho de muelle de alrededor de 7 metros, dado el carácter del tráfico mercantil que pudiera arribar a puerto. Se prefería el proyecto reformado de 1924, aunque con las correcciones propuestas por la comisión. Entre las recomendaciones se mencionan los muros que conforman la estructura por encima del nivel de pleamar y la cimentación mediante la excavación marina precisa, adicionalmente menciona las proporciones de arena y mortero de puzolana adecuada, así como la cal a emplear. En este caso se sustituye el hormigón de cal con empedrado de cuñas y enrase por hormigón de puzolánico con 15 centímetros de grosor para los muros, por lo tanto, los muros tendrán una capacidad de sustentación mayor de la que se menciona en el proyecto primitivo, con un fraguado de mayor durabilidad, dada la salinidad de las aguas marinas que rodean a la estructura –técnicamente, el empedrado de cuña se denomina adoquinado–.

Fue durante la Segunda República Española cuando se daría el impulso definitivo para la construcción del puerto de Melenara, por dos motivos: la integración de la bahía de Melenara como puerto de interés general por Decreto de 1932 y la empleabilidad de obreros, puesto que ahora las Oficinas de Colocación Obrera se encuadran dentro de las corporaciones municipales<sup>164</sup>.

Las obras del muelle de Melenara contaron por tanto con aportación estatal<sup>165</sup>. La contrata de obra, con sus modificaciones, sería ratificada por el Cabildo de Gran Canaria con fecha de 15 de julio de 1933, siendo presidente Miguel Alonso Jiménez, de la empresa *Hermanos Jiménez Alonso* y exportador de tomates de Telde con destino al mercado británico, que dominaba el poder insular en asociación con el ministro de Obras Públicas Rafael Guerra del Río.<sup>166</sup> El proyecto sería finalmente aprobado con fecha de 29 de agosto de 1933 y verificado

---

modificaciones propuestas, puesto que la negativa del contratista de firmar no puede tener influencia en el cambio de opinión, aunque si pudiere tenerla en modificar el proyecto que estaba ya [...] y si éstas fueran de aquellas que autoriza el Pliego General de Condiciones para imponerlas al contratista, hacerlo así, y si no, justificarlas debidamente para ir a la rescisión si fuera preciso”, AHPST: “Proyecto de embarcadero económico en Melenara (Gran Canaria)”, sig. 98. p. 3 proyecto de 1933.

<sup>164</sup> “Aunque España ratificó el Convenio nº 2 de la OIT en 1922, por el que se comprometía a crear un sistema de agencias públicas no retribuidas de colocación, sin embargo, no crea un servicio público de empleo a nivel nacional hasta 1931, durante la Segunda República. Concretamente, la Ley de Colocación Obrera, de 27 de noviembre de 1931 que creó, bajo la dependencia de entonces Ministerio de Trabajo y Previsión, el Servicio de Colocación Obrera, cuya función de mediación en el mercado de trabajo se realizaba con carácter gratuito tanto para obreros como patronos” (Flores Saborido y González Rendón, 1995: 187).

<sup>165</sup> Las obras del muelle de Melenara se valoraron en 145.856,91 pesetas, con gastos de material por valor de 140.336,66 pesetas. La aportación de capital estatal fue de 5.520, 25 pesetas. AGA: “Proyecto un muelle en la rada de Melenara, isla de Gran Canaria” (1919-1941); Caja: 24/1372., p. 27.

<sup>166</sup> Rodríguez Macario, 2014, nº XXI, p. 58.

por la Dirección General con fecha de 4 de marzo de 1934<sup>167</sup>. La contrata de obras contó con el visto bueno del director de Vías y Obras Públicas del Cabildo de Gran Canaria, Simón Benítez Padilla,<sup>168</sup> y del ingeniero director del Grupo de Puertos de Arrecife, Ruperto González Negrín,<sup>169</sup> que lo hace en nombre de la Jefatura de Obras Públicas. El período de obras se establece en los 18 meses. La construcción portuaria comienza el 4 de marzo del mismo año, confirmado a partir de dos sesiones de la corporación municipal en los libros de la comisión permanente, de la oficina de Colocación Obrera, con fecha de 16 de mayo de 1934. Por este medio, solicitan información a las autoridades responsables de la obra para la colocación de oficiales en el muelle<sup>170</sup>. Durante la sesión de 5 de junio del mismo año se acuerda que la Oficina realizaría una visita a las obras del muelle para la estudiar la colocación de obreros en la construcción del puerto<sup>171</sup>.

---

<sup>167</sup> Con el consiguiente aumento del presupuesto original establecido un total de 171.616,70 pesetas. AGA: “Proyecto un muelle en la rada de Melenara, isla de Gran Canaria” (1919-1941); Caja: 24/1372., p. 28.

<sup>168</sup> Simón Benítez Padilla (1890-1976), nacido en El Hierro y trasladado a Gran Canaria en su niñez. Desde 1927 hasta su jubilación en 1960 es nombrado director de la Sección de Vías y Obras del Cabildo de Gran Canaria. Fue un destacado personaje de Las Palmas de Gran Canaria siendo nombrado director del Museo Canario, además de Académico de la Real Academia de la Historia y formó parte de la Real Sociedad Española de Historia Natural, además de conservador del Museo Canario (Gómez-Pamo Guerra del Río, *Simón Benítez Padilla*, La Provincia-Diario de Las Palmas, Callejeando por Las Palmas de Gran Canaria, 25 de julio de 2021; consultado 22/03/2023)

<sup>169</sup> Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, natural de la isla de Lanzarote, desde 1928 hasta 1957 es designado ingeniero jefe de Puertos de Las Palmas, más tarde renombrado Puertos de Arrecife. Es el encargado de la redacción de varios proyectos portuarios. Destacan el proyecto reformado de Melenara y el puerto de Mármoles en Lanzarote (Falero Lemes y Montelongo Franquíz, 2008).

<sup>170</sup> “Se pasa al tercer punto del orden del día dándose cuenta por el oficial que suscribe del Movimiento de la Oficina, entre ellos las gestiones que se han hecho para que se sirvan de la colocación oficial, para los efectos de los trabajos del Muelle de Melenara. Infortunadamente ninguno de los oficios que se han cursado sobre tales asuntos, por las entidades a las que han sido dirigidas”, LAP, AYT, N°33 1933-1936, sesión de 16 de mayo de 1934.

<sup>171</sup> “La presidencia da cuenta de un viaje [...] a las obras del Muelle de Melenara en el día de hoy, para ver si se podían colocar algunos obreros inscriptos y de acuerdo con la petición colectiva que los obreros hicieron ayer en esta oficina, que, a dichas obras, fue en el coche D. Manuel Ortega, costando el viaje siete pesetas, siendo aprobadas las gestiones de la presidencia”, LAP, AYT, N° 33, 1933-1936, sesión de 5 de junio de 1934.

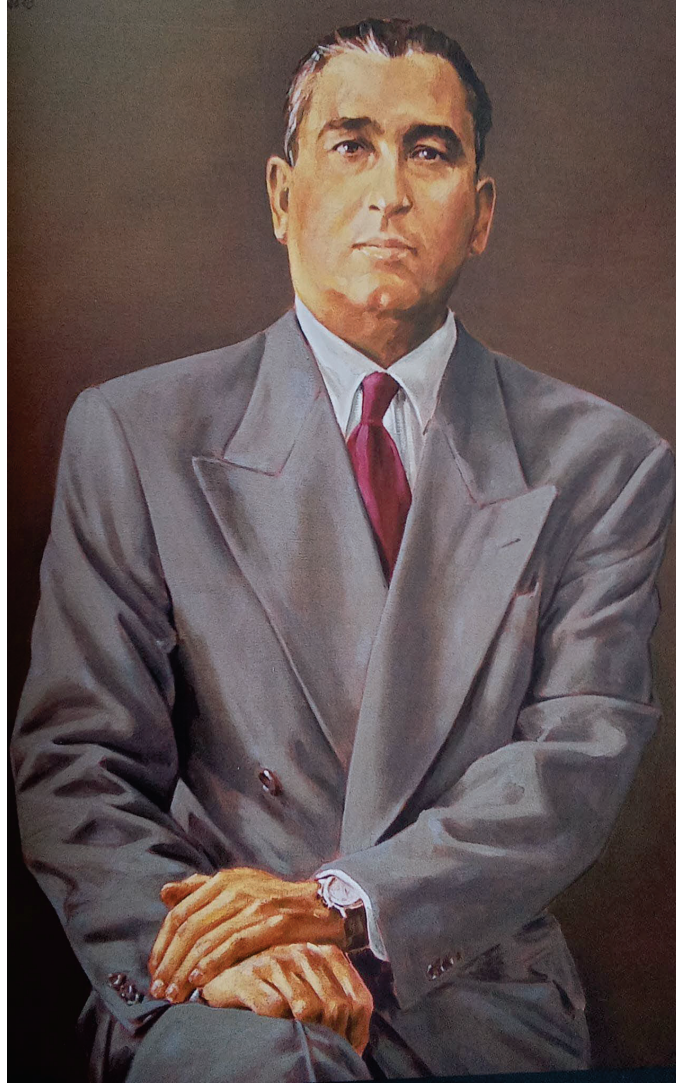


Fig. 2.27. Retrato de Miguel Alonso Jiménez, Presidente del Cabildo de Gran Canaria (1933-1936). Fuente: (Ramírez Muñoz, 2003:153).

Hubo un intento de ceder la contrata de obra a la *Compañía de Construcciones Hidráulicas y Civiles*, pero fue desestimada el 24 de noviembre de 1934 al no constituirse nueva obra ni pago de los derechos reales. La nueva empresa era una sociedad anónima establecida en la localidad guipuzcoana de San Sebastián, certificada en el registro mercantil con fecha de 7 de noviembre 1915<sup>172</sup>.

---

<sup>172</sup> AGA: “Proyecto un muelle en la rada de Melenara, isla de Gran Canaria (1919-1941)”; Caja: 24/1372., p. 30.

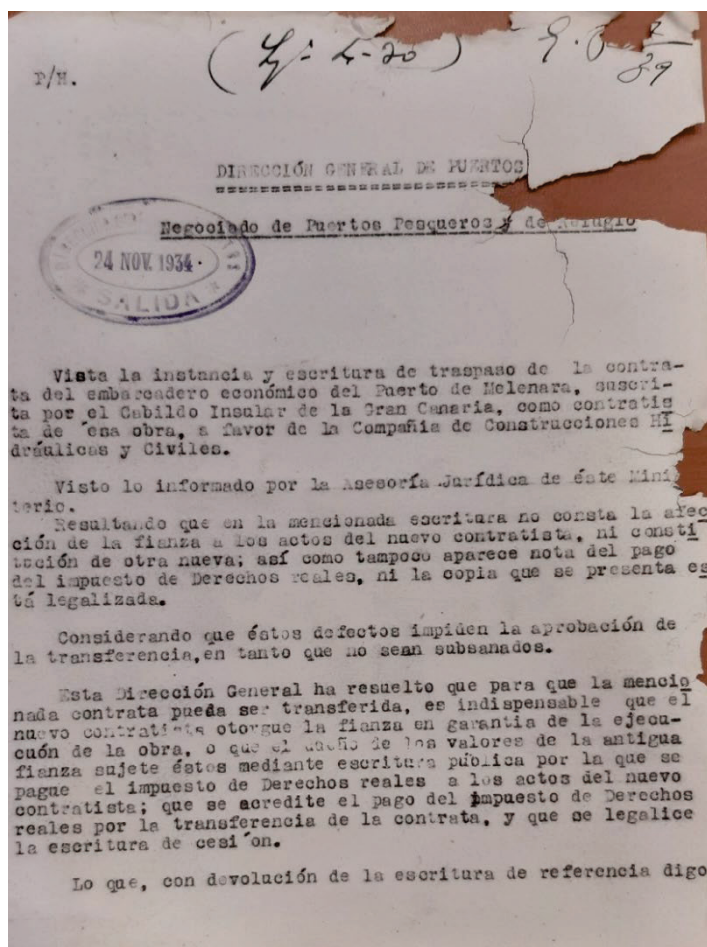


Fig. 2.28. Documento de petición de cesión de la contrata de obra del puerto de Melonara del Cabildo de Gran Canaria a la empresa guipuzcoana Construcciones Hidráulicas y Civiles. (1934).

Posteriormente, el Cabildo, en una carta fechada el 7 de septiembre de 1935, pide autorización al Ministerio de Fomento para introducir un aumento del largo del muelle de 15 metros, por la imposibilidad de atracar en el mismo las embarcaciones de menor calado (vapores pequeños). Esta petición sería aceptada por la Dirección General con fecha de 21 de marzo del mismo año. Los resultados de las elecciones de febrero de 1936 fueron ocasión de disturbios en el municipio, esto supuso la paralización de las obras del muelle en el mes de junio.

En el mes de julio se inicia Guerra Civil, paralizando totalmente la misma, pues muchos obreros jóvenes fueron destinados al frente bélico. A ello se suma la escasez de material y numerario para la realización del trabajo del muelle, entre otros muchos inconvenientes. Las obras no serían retomadas hasta el 31 de marzo de 1939,<sup>173</sup> y de una manera sistemática a partir del 12 de diciembre de 1940, en la que la Comisión Administrativa de Puertos de

<sup>173</sup> Este hecho incrementó los gastos producidos por la paralización de las obras, con un aumento entre un 13 y 17,5% (130.070,48 pesetas).

Arrecife<sup>174</sup> aprobó el tercer proyecto reformado del muelle. Podemos dar por finalizadas sus obras a finales de 1941.

---

<sup>174</sup> Anteriormente denominado Puertos de Las Palmas hasta la reforma de 1928 que pasa a constituirse como Puertos de Arrecife hasta la reforma de 1970.



## **Capítulo 3. Economía y comercio entre España y Canarias durante la etapa contemporánea**



El presente capítulo aborda la dinámica económica y comercial en el archipiélago canario, y más concretamente en la isla de Gran Canaria. Para ello se analizará las fuentes bibliográficas más destacadas de los especialistas en la materia, así como otros documentos que, por su relevancia e importancia histórica, aporten información adicional a cuestiones significativas dentro del capítulo.

### **3.1. Política y economía en el Antiguo Régimen**

Las Islas Canarias fueron incorporadas a la Corona de Castilla en las primeras décadas del siglo XVI, tras culminar el proceso de conquista. En el escenario fiscal del archipiélago destacan sus particularidades de manera similar a otros reinos de la Monarquía Hispánica como pueden ser los casos de Navarra o Granada, con un proceso de incorporación a esta monarquía compuesta casi coetáneo.

En este caso, la incorporación del archipiélago se materializa mediante la aplicación de exenciones del sistema fiscal castellano procedente de la etapa bajo medieval. En este marco el sistema se sustenta en el comercio como medida que grava el régimen tributario de los colonos establecidos en las islas. Además de la concentración del establecimiento de contingentes militares con el consiguiente aumento del gasto militar cuyo coste recaía sobre la población local<sup>175</sup>.

La condición de insularidad, en territorios recientemente colonizados o con una estructura administrativa naciente, la fiscalidad sobre el comercio era esencial para fortalecer la administración y extender la capacidad fiscal. La vía marítima será la principal fuente de ingresos tributarios a través del comercio. Cabe señalar la gran actividad comercial de Canarias con diversas potencias extranjeras que dinamizaban la economía de las islas. De esta manera, las instituciones locales aseguran su funcionamiento y pervivencia mediante la concesión de monopolios que serán adquiridos por las élites mercantiles.

Así mismo se conceden dos privilegios reales distintos en un marco legal para la isla de Gran Canaria en el período comprendido entre 1487-1494. En dichos privilegios se acuerda la exención fiscal, excepto la renta de aduanas, que se limitaba al 3%, en un primer momento, y se incrementó después a un 5% en el ámbito portuario<sup>176</sup>. Estos privilegios, junto a los repartimientos de tierras y aguas, debían constituir el principal atractivo para la instalación de colonos en las islas.

---

<sup>175</sup> Solbes Ferri y Castillo Hidalgo, 2022: 20.

<sup>176</sup> Para más información: (Rumeu de Armas, 1972 y 1991; Aznar Vallejo, 1983 y 1992; Macías Hernández, 1995; Miranda Calderín, 2017: 70-82).

La diferencia existente entre Canarias y otros territorios de la Monarquía Hispánica radica en que los derechos fiscales adquiridos continuarían ininterrumpidamente hasta las transformaciones estructurales impulsadas por el Estado liberal durante el siglo XIX. Así, el *Fuero de Gran Canaria* (1494), consolidaba y determinaba las funciones, atribuciones y forma de proceder del Cabildo de la isla como única institución de gobierno insular. De hecho, determinaba la forma de establecer las haciendas locales o municipales, que, posteriormente, fueron creadas en la América hispana<sup>177</sup>.

En 1528 se establecen las pautas fiscales comunes a las islas de realengo (Gran Canaria, Tenerife y La Palma) establecidas en la recaudación de aduanas por medio de los cabildos insulares. De esta manera, la Hacienda Real ahorraba gastos en Canarias y, a cambio, obtenía modestos ingresos<sup>178</sup>. Así la recaudación tributaria insular recaía sobre el cabildo propio, con la potestad de que esta institución estableciese los gravámenes convenientes, mientras que en las islas de señorío (La Gomera, El Hierro, Fuerteventura y Lanzarote) el diezmo quedaba vinculado al cabildo catedral. En estos casos, se establecieron impuestos indirectos, en especial sobre los productos o servicios realizados dentro de su jurisdicción. En resumen, el proceso de tributos es realizado por parte del Cabildo cuando la corona delega en este organismo la recaudación de los gravámenes, adquiriendo un mayor prestigio, lo que implicaba que el desempeño de cargos en la institución fuese símbolo de estatus social<sup>179</sup>.

El recurso a los tributos indirectos está ligado a los gastos producidos por el sostenimiento de las plazas defensivas y puertos de las islas, sobre todo a partir del siglo XVII. Con la mayor actividad comercial, aumentaron los beneficios económicos mercantiles, incrementándose la recaudación fiscal en el proceso. A mediados del XVIII con las reformas borbónicas se recuperan las competencias reales delegadas en las instituciones locales. Los sistemas fiscales establecidos serán principalmente dos modelos: a) el encabezamiento de los cabildos insulares y, b) la concesión de monopolios tanto a nivel individual como colectivo<sup>180</sup>.

El encabezamiento consiste en la recaudación de un impuesto real mediante la concesión de la recaudación a los cabildos propios, de manera que la corona delega en esta última como poseedora de la renta. Esta característica es consecuencia de la práctica ausencia de empleados públicos vinculados con la Real Hacienda en Canarias.

---

<sup>177</sup> Véase: (Miranda Calderín, 2017: 82-88; Lalinde Abadía, 1970; Rosa Olivera, 1946 y 1978; Roldán Verdejo, 1995)

<sup>178</sup> Solbes Ferri y Castillo Hidalgo, 2022: 37.

<sup>179</sup> Solbes Ferri y Castillo Hidalgo, 2022: 40.

<sup>180</sup> Solbes Ferri y Castillo Hidalgo, 2022: 42.

Por su parte, la concesión de regalías o monopolios y su arriendo con entidades privadas, en definitiva, se acordaba mediante subasta pública, con la ventaja del que el arrendatario obtenía una rebaja fiscal. En ambos casos, los beneficiarios podían aplicar el procedimiento recaudatorio establecido, o bien modificar y adaptar el sistema a su necesidad. Existía también un sistema híbrido conocido como *fielddad*, con la particularidad de que lo recaudado era entregado directamente a la Real Hacienda.

En resumen, la corona cedía los derechos de los cobros de arbitrios del territorio con la ventaja de ahorrar costes del erario real, en este caso primando el recurso el encabezamiento como medio para la recaudación fiscal de las islas de realengo, con la particularidad de Gran Canaria, con una hacienda estable, pero con limitadas funciones de atribuciones propias. Así mismo, la recaudación se concentró en torno a las élites comerciales, así como ausencia de la autoridad real que trataba de evitar que el comercio internacional no recayera en manos de comerciantes foráneos, medida que no pudo establecerse del todo. En efecto, la ausencia de autoridades representantes del poder real en los cabildos de Canarias en los siglos XVI y XVII explica el proceso de penetración de capitales privados que tendrá un papel fundamental en la consolidación de las oligarquías y centros de poder en el archipiélago.

Los cabildos de las islas de realengo tienen dificultades para arrendar las rentas reales y las propias del cabildo, así como el abono del almojarifazgo, impuesto recaudatorio que gravaba las mercancías a la entrada y salida de las ciudades. Este último es importante dado que las rentas obtenidas eran luego derivadas, para los casos de Tenerife y La Palma hacia la Casa de Contratación de Sevilla<sup>181</sup>. Entre los tributos propios que podía administrar directamente los cabildos se encuentra la orchilla, producto con una alta demanda en los mercados por los beneficios que reportaba la exportación hacia los mercados europeos, y la sal marina con una gran relevancia en el sector pesquero y cárnico<sup>182</sup>.

Como se ha mencionado anteriormente, los cabildos insulares contaban con sus propias fuentes de ingresos como eran los arriendos de terrenos. Aunque en teoría estos eran de titularidad real, en la práctica eran administrados directamente por los cabildos<sup>183</sup>. También conviene señalar como destacan los gravámenes del comercio interior: impuestos a ciertos productos o industrias como la maderera, así como los derivados de la producción de

---

<sup>181</sup> Para más información: (Viña Brito, 2006: 546 y 553; Miranda Calderín, 2017:308).

<sup>182</sup> Véase: Hernández Rodríguez, 2004.

<sup>183</sup> La titularidad real de los montes y terrenos marginales no se cumplía debido a la falta de autoridad real, por lo que los cabildos insulares se apropian de estos, e incluso no informan al Consejo de Castilla tanto en la apropiación como en el cobro de los arriendos de explotación (Núñez Pestano, 1989: 22-23, 39).

cereales. En el caso de los derechos aduaneros, en Gran Canaria, el gobernador contaba con la autoridad para permitir que el derecho de recaudación la efectuara el cabildo, pues suponía una fuente de ingresos constante hasta la década de 1550 cuando se estancó el comercio atlántico del ciclo azucarero<sup>184</sup>.



Fig. 3.1. Cultivos de plátanos y caña de azúcar en Arucas (1900-1910). Fuente: FEDAC, Archivo de Fotografía Histórica de Canarias. Autor: Jordao da Luz Perestrello.

El comercio canario compensaba su balanza comercial con la importación de bienes y manufacturas que abastecían al mercado local. La producción, generalmente agrícola, para la exportación a los mercados internacionales era el principal medio para adquirir los productos necesarios para la población local<sup>185</sup>. La crisis del comercio azucarero impuso derivar la producción hacia el cultivo de la vid, a cambio de un almojarifazgo reducido sobre las producciones locales con destino al mercado colonial americano (2,5%).

El comercio vitícola tuvo la contrapartida del incremento del contrabando, cuya medida fue el establecimiento del Juzgado de Indias como medio para inspeccionar los navíos canarios

---

<sup>184</sup> Solbes Ferri y Castillo Hidalgo, 2022: 53.

<sup>185</sup> Sobre este tema existen diversas fuentes, destacan Bethencourt Massieu (2002: 1714-1715) y Hernández Macías (1995: 253-259).

que comerciaron con el continente americano<sup>186</sup>. Esta actividad comercial vinícola, con el bajo almojarifazgo, ocasiona que en Canarias se convirtió en una base operativa para la introducción de mercancías extranjeras naturalizadas y exportadas de contrabando hacia América.

La crisis comercial del XVII produjo la aprobación de nuevos impuestos en Canarias, contribuyendo de manera extraordinaria y puntual, a cambio del mantenimiento del *status quo* del que disfrutaba y que aportaban ínfimos ingresos, debido a la crisis, derivados de la actividad comercial. Entre esos los gravámenes adicionales destaca el arbitrio del 1% de la actividad comercial, con la ventaja de adquirir ingresos rápidos y seguros, aunque limitaba la capacidad de la corona de intermediar en el proceso<sup>187</sup>.

El tabaco será una excepción. El estanco del tabaco será un producto con altos beneficios y a partir de 1636 el comercio del tabaco se monopoliza y se estanca para administración directa de la Corona, impidiendo que los cabildos pudieran arrendar este producto mediante impuestos adicionales. En 1731 se estableció su administración directa y exclusiva bajo la autoridad real<sup>188</sup>, impidiendo su arriendo para evitar de esta forma el contrabando. El estanco permitió mejorar los recursos monetarios que el rey disponía de manera inmediata y destinada, por lo general, a gastos de la guerra y la administración pública.

Hemos de señalar los servicios de lanzas y *annatas*. Ambos tributos se establecen en el siglo XVII como impuestos nuevos. El primero hace referencia al servicio militar que debía prestar la nobleza de Castilla con el mantenimiento de un cupo de tributos, en sustitución del antiguo deber feudal de mantenimiento de levas para el ejército. En el segundo caso se establece un gravamen que recaía sobre el nombramiento de nuevos empleados públicos, tanto públicos como religiosos, civiles o militares, así como la tributación para la consolidación de nuevos mayorazgos. En ambos casos la recaudación era asignada a la Real Audiencia de Canarias, ubicada en la isla de Gran Canaria. También estaban en esta categoría los impuestos de los navíos de registro que permitía a los jueces de registro la aplicación de nuevos gravámenes adicionales<sup>189</sup>, así como la fusión de los jueces en el *Juzgado Superintendente de Indias* que tuviera

---

<sup>186</sup> Además de establecer una Depositaria de Indias donde se depositaban las recaudaciones aduaneras para la entrada y salida de navíos al comercio colonial desde Canarias (Barbier, 1980).

<sup>187</sup> El arbitrio se recauda a partir del reparto entre los vecinos de un cupo y las sisas que afectan a productos de consumo, generalmente aquellos que generen altos beneficios, como los aguardientes y el tabaco (Luxán Meléndez, Figueroa Rego., Sanz Rozalén, 2019; Luxán Meléndez, 2003 y 2007).

<sup>188</sup> Excepto en las provincias vascas y en Navarra (Rodríguez Gordillo, 2002: 43-135).

<sup>189</sup> Tanto en la ida como en la vuelta del mercado colonial (Morales Padrón, 1955: 111-112).

jurisdicción sobre el comercio canario hacia América con sede en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, y cuya duración fue muy breve<sup>190</sup>.

Dentro de esta misma crisis del XVII se tomaron otras medidas como el llamado *derecho de familias*. Desde 1678 se aplican nuevos impuestos que regulaban las exportaciones, así como el tonelaje máximo establecido para la producción local. Esta cifra máxima se podía aumentar a cambio del envío de cinco familias de cinco miembros por cada 100 toneladas adicionales con destino a los nuevos territorios ocupados en América. Esta medida podía ser suplida por la aportación de su valor de la mercancía en metálico<sup>191</sup>.

En los inicios del XVIII se estableció un nuevo giro fiscal, que repercutía en la gestión y organización de la hacienda. La irrupción de los Borbones en el trono español conllevó una serie de reformas político-económicas importantes. En un intento de homogeneizar el sistema fiscal, los territorios leales a la causa borbónica no estuvieron exentos de nuevas medidas que afectaban al sistema de recaudación de rentas, a partir de 1718<sup>192</sup>. El crecimiento económico que acompañó a las reformas borbónicas conllevó un crecimiento demográfico relacionado con los avances industriales y la actividad comercial, provocando una concentración progresiva de población en las áreas periféricas costeras, próximas a un puerto destacado y con amplios volúmenes comerciales (La Coruña, Bilbao, Gijón, Barcelona, etc.). Igualmente, Cádiz desplazó a Sevilla como principal ciudad portuaria colonial que articulaba el tráfico comercial americano<sup>193</sup>.

En este caso, el proceso de modernización y regulación estatal de las rentas canarias pasaba por negociar con las élites locales. De esta manera, la corona recuperaba y reforzaba su presencia en las instituciones canarias, se regulaba el comercio colonial americano y, finalmente, administraba de forma directa el monopolio del tabaco y la renta de aduanas. Este proceso se consolidó con la constitución de la *Tesorería Real de las Islas Canarias* servida por empleados públicos a su cargo<sup>194</sup>. Para ello se creó el cargo de Intendente General que

---

<sup>190</sup> Para más información: (Rumeu de Armas, A., 1991, I, 276-333, III, 614-679 y Peraza de Ayala, 1977, 307-314).

<sup>191</sup> Se podía evitar previo pago del coste total de los fletes: 300 reales de vellón/persona o por cinco miembros de cinco familias: 1.500 reales de vellón/familia (Fariña González, 2002: 862-881).

<sup>192</sup> Solbes Ferri, 2014 y 2016.

<sup>193</sup> Comellas García-Llera, 2017: 12.

<sup>194</sup> Dependientes de las Secretarías de Despacho, en especial Hacienda, que sustituían a los obsoletos Consejos, que cercenaba la figura del capitán general de Canarias (Álamo Martel, 2000 y Solbes Ferri, 2010).

privaba de las competencias fiscales al capitán general de Canarias, quien había desempeñado hasta el momento ambas funciones político-militares<sup>195</sup>.

Las reformas fiscales afectaron a todos los ámbitos de la economía del archipiélago, como eran la estructuración de las rentas de manera que se pudiera agilizar el cobro de estos arbitrios de manera eficiente<sup>196</sup>. Esto suponía la abolición de los arrendamientos de las rentas de aduanas por intermediarios o el encabezamiento de los cabildos con un administrador general encargado del cobro de las rentas de aduanas. En última instancia, la *Tesorería General* era la representación simbólica del organismo regulador de las cuentas estatales, sobre todo en el ámbito militar.

El aumento de los aranceles británicos durante los siglos XVII y XVIII con motivo de proteger su producción de harinas y cereales de las colonias marcó el fin del ciclo vinícola canario. Esta situación afectó al conjunto del archipiélago y más profundamente a Tenerife, que era el principal motor económico exportador isleño en producción vinatera. La aplicación de numerosos impuestos al comercio, unido a la pragmática de 1720, perjudicó los intereses comerciales canarios, con el cierre de numerosos puertos americanos para el comercio. Años después, las reformas de 1776 aplicaron rebajas impositivas que se acompañaron de la libertad comercial americana, facilitando el tráfico comercial directo entre Canarias y América.

Sin embargo, hasta el decreto de 1776, hubo que resolver algunos aspectos que limitaban la actividad comercial isleña. Entre estas fechas citadas en el párrafo anterior tenemos la reforma de 1765 que liberaba el comercio colonial americano con algunos puertos, sin tener que registrarse en la Casa de Contratación<sup>197</sup>. La ausencia de esta antigua regulación comercial concreta determina a establecer un marco legal mediante el *Reglamento y Aranceles Reales para el libre comercio entre España a Indias*<sup>198</sup>. El nuevo marco perjudicaba los intereses comerciales canarios con América, pues se perdía la exclusividad de remitir navíos comerciales al mercado colonial. Ante esta grave dificultad, se consigue autorización para que en 1778 el puerto de Santa Cruz de Tenerife adquiriera libertad comercial con el continente americano. Tanto en la

---

<sup>195</sup> El cargo de capitán general, a principios del XVIII, tenía muchas competencias delegadas de la autoridad real, en muchos casos con corruptelas bajo su amparo (Dubet y Solbes Ferri, 2019).

<sup>196</sup> Podemos establecer los siguientes grupos: rentas de aduanas, rentas estancadas y las rentas eclesiásticas (Solbes Ferri y Castillo Hidalgo, 2022:94-95).

<sup>197</sup> Khuete, 1998 y 2021.

<sup>198</sup> Se liberalizaban los principales puertos peninsulares del norte, Levante y sur (Solbes Ferri y Castillo Hidalgo, 2022: 173).

salida como en la entrada desde Canarias hacia el mercado colonial americano y viceversa debían gravarse el 3% y 4% respectivamente en la entrada a puertos canarios.

Resumiendo, en esta etapa el comercio canario desde mediados del XVIII se concentra en tres ejes principales: a) el comercio internacional europeo y nacional; b) el comercio colonial indiano con autorización por el Juzgado de Indias y, c) el comercio liberalizado con los puertos autorizados americanos<sup>199</sup>. Además de la dotación en Tenerife del Real Consulado de Mar y Tierra de Canarias que regulaba los procesos comerciales y disputas en las islas.

A fines del siglo XVIII la monarquía española comienza una crisis política-económica propia del agotamiento del Antiguo Régimen que culmina con la invasión francesa en las Guerras Napoleónicas. Desde 1793 se incrementan los gastos militares en el contexto de la Revolución Francesa que afecta al archipiélago canario por el bloqueo militar británico, con una merma de las rentas del comercio y las rentas aduaneras. Este paro comercial conllevó a un aumento de los impuestos de rentas ordinarios, empleo de los recursos extraordinarios y la emisión de deuda pública mediante vales reales. Estas medidas tuvieron un éxito muy limitado por lo que hubo de recurrir a la desamortización como medida esencialmente recaudatoria.

### **3.2. Reformas político-económicas y comerciales (1812-1852)**

El origen del liberalismo español hemos de remontarnos a las Cortes de Cádiz, donde se establecen las primeras medidas liberalizadoras del sector primario, como fue la abolición de los mayorazgos y privilegios señoriales, que desamortizan bienes que se subastan y adquieren por la burguesía en ascenso. Así como las leyes de comercio e industria que liberalizaban y concedían licencias para la industrialización del país. Estas medidas convirtieron a España en uno de los países europeos más liberales después de los Estados Unidos<sup>200</sup>. Estas propuestas serían poco después suprimidas con el retorno al trono de Fernando VII.

Esta etapa estará marcada por las medidas económicas aplicadas en Canarias acorde con los intereses de las clases más privilegiadas. En un primer momento, se aplicaron medidas proteccionistas que permitieron mantener y proteger a la producción agrícola del archipiélago, con una fuerte dependencia de los mercados internacionales. La pugna de las élites por establecer una progresiva liberalización de la economía y el sistema fiscal de las islas permitió que se impusiesen medidas más aperturistas, sobre todo en el contexto del decreto de franquicias comerciales de 1852. Estas medidas permitirían incentivar y estimular la

---

<sup>199</sup> Guimerá Ravina, 1985: 528.

<sup>200</sup> Comellas García-Llera, 2017: 49.

producción del campo canario como medida que fomentase el desarrollo de una industria derivada, aunque en la práctica esta situación no llegó a concretarse del todo.

Los orígenes del sistema fiscal-económico liberal se sitúan en 1837 con la desamortización de Mendizábal, así como la posterior reforma de Madoz de 1855 es cuando se establecen las bases de las reformas del sistema fiscal español. Aunque la principal reforma fiscal es la Mon-Santillán (1845), que se mantendría, casi inalterada, hasta 1932<sup>201</sup>. Estas medidas tenían como principal objetivo incrementar la producción agregada y la inversión de capital excedente en nuevos sectores de actividad que condujeran a la mejora económica e industrial del país. Esta premisa no pudo llevarse a cabo por los gastos derivados de las Guerras Carlistas y las importantes deudas estatales. Como resultado no se generó la deseada clase media y se produjo la acumulación y concentración de grandes propiedades en pocas manos. Es decir, los campesinos se constituyen en fuerza de trabajo para los nuevos propietarios, debido al ínfimo poder adquisitivo de la inmensa mayoría de la población. Mientras que la nobleza perdió derechos señoriales de corte medieval, pero conservó la fuente de sus principales rentas económicas: la propiedad de la tierra.

El resultado de la reforma fiscal de 1845 permitía una liberalización fiscal que permitiría el despegue económico del país. Por el contrario, la escasa incidencia de las instituciones municipales y administrativas, además de la merma presupuestaria, hicieron que se tuvieran que aumentar los ingresos propios y la aplicación de nuevos arbitrios sobre las clases más populares. Por tanto, la carga fiscal se derivó hacia las clases sociales más vulnerables. La aplicación de la *Ley de Municipios* de 1855, en un intento de reactivar las maltrechas economías municipales, por el contrario, benefició a los grandes propietarios, cayendo en un alto grado de corrupción, al detentar los altos cargos de las administraciones locales.

En conclusión, las reformas apenas cubrían los gastos del Estado, generando un estado permanente de crisis presupuestaria y debilidad económica que impedía la aplicación de las reformas del estado liberal<sup>202</sup>. Esta situación se mantendría hasta la declaración por real decreto del sistema de franquicias comerciales en el verano de 1852 que liberalizó el comercio exterior de las islas. Es decir, las franquicias comerciales impulsaron la llegada de capitales extranjeros con bajos niveles de fiscalidad<sup>203</sup>. También incidió en la aplicación de nuevos

---

<sup>201</sup> Véase: (Solbes Ferri, Quintana Navarro y Castillo Hidalgo, 2023).

<sup>202</sup> Solbes Ferri, Quintana Navarro y Castillo Hidalgo, 2023: 47.

<sup>203</sup> “[...] la llegada de capitales a las islas debido a la baja fiscalidad que se estableció con respecto a las transacciones comerciales. La inversión, tanto nacional como internacional, encontraba en el marco jurídico insular una herramienta útil para incrementar las tasas de beneficio empresarial aprovechando las oportunidades que se abrían a la reexportación de mercancías”, (Castillo Hidalgo, Quintana Navarro y Solbes Ferri, 2023: 47).

gravámenes que afectaban a la industria y al comercio y compensaban la pérdida de ingresos fiscales derivados de la renta de aduanas.

En efecto, la burguesía canaria participa y se lucra de los beneficios que reporta, especialmente en la recaudación de impuestos de los nuevos tributos<sup>204</sup>. La carga impositiva del grano fue en aumento a partir de la reforma de 1845<sup>205</sup>. El decreto de las franquicias comerciales permitió el abaratamiento del precio del grano importado, causando también una grave crisis agraria en las islas por la inundación de grano foráneo. Ante este hecho, el agricultor canario abrumado por el desplazamiento hacia abajo de las nuevas obligaciones tributarias sobre las tierras (contribuciones), observó en la emigración una vía de escape<sup>206</sup>.

De esta manera, las consecuencias fueron varias: éxodo rural hacia las ciudades formando parte de los trabajadores en los sectores punteros, especialmente en el portuario, y, desde ahí, la emigración como válvula de escape. Este hecho perjudicó al sector agrario, retrasos en la producción, y la incapacidad para dar salida a las producciones en el mercado nacional, etc. Por este motivo se promovió la colocación de las producciones nacionales en el mercado colonial, aunque con limitaciones, dada la brevedad de este, los movimientos independentistas y la guerra con Estados Unidos. Por lo general los niveles de producciones agrarias fueron limitados por el escaso desarrollo técnico y fabril alcanzando su cenit en la década de 1920.

Además de los intereses proteccionistas de los productores de granos y harinas nacionales, que no pudieron competir con la baratura de las harinas foráneas con precios más bajos y con mayor capacidad de importación por los principales puertos del país, así como la ganadería, en especial la ovina, perjudicada por el impedimento de pastoreo en los terrenos baldíos. En efecto, la reforma agraria y la liberalización del suelo sirvió a los intereses de las clases más acomodadas, es decir no hubo revolución social sino una transformación política motivada por intereses de la clase caciquil y los grandes propietarios que controlaban las instituciones públicas. Las rentas generadas por el agro español quedaron detentadas en pocas manos con escaso interés por la mejora de los rendimientos económicos. En resumen, la hacienda española se caracterizó, hasta mediados del XIX, como una economía atrasada, con escaso rendimiento económico, con aumento de las atribuciones estatales que se traduce en déficits presupuestarios y reducida capacidad fiscal del Estado y guerras (internas y externas). Muchas reformas tuvieron que posponerse o detenerse del todo, cuando no

---

<sup>204</sup> Castillo Hidalgo, Quintana Navarro y Solbes Ferri, 2023: 64.

<sup>205</sup> Castillo Hidalgo, Quintana Navarro y Solbes Ferri, 2023: 67.

<sup>206</sup> Castillo Hidalgo, Quintana Navarro y Solbes Ferri, 2023: 49.

recurrir a los préstamos con elevados intereses, generalmente aportados por las potencias extranjeras.

El préstamo de capitales privados será una herramienta constante en la primera mitad del XIX, debido al rudimentario sistema de sociedades de créditos nacionales existente en las islas. En muchos casos, se requería la participación de capitales británicos, franceses y belgas que realizaban préstamos al Estado a cambio de concesiones de explotación de recursos que condiciona un campo de especulación de grandes proporciones. El Banco de España será el encargado de establecer los cauces monetarios, así como la emisión de deuda en papel moneda, con la progresiva devaluación monetaria hasta fines del mismo siglo y los grandes gastos militares durante todo el siglo XIX.

Las concesiones a empresas extranjeras se aceleran a partir de las décadas de 1850 y 1860. Aunque hubo repuntes ocasionales de crecimiento económico agrario que permitió la exportación de cereales (como en la Guerra de Crimea)<sup>207</sup>. Con respecto a Canarias las reformas, mencionadas en párrafos anteriores, implicaban la derivación de las competencias del fisco hacia las administraciones locales, mediante la *Contribución Territorial*, es decir, los pagos que anualmente realizaban los municipios<sup>208</sup>.

La contribución territorial de Canarias fue obtenida por la recaudación fiscal en las principales islas con mayor riqueza agraria e inmobiliaria<sup>209</sup>. También incidió en la aplicación de nuevos gravámenes que afectaba a la importancia de correlación de fuerzas y el equilibrio tributario de otros sectores para compensar la pérdida de ingresos aduaneros.

La contribución territorial recaía en la Diputación Provincial como entidad recaudadora de los tributos municipales. Los municipios debían gravar a los habitantes de acuerdo con las propiedades que debían registrar mediante la confección del catastro municipal. En resumen, la premisa de la reforma implicaba la unión de la hacienda estatal con los municipios, quienes debían realizar un catastro municipal, que generaba una recaudación óptima. El resultado fue ineficaz dado que el catastro no se realiza debido a la oposición de las élites que controlan los consistorios municipales. Es decir, la elaboración del catastro perjudicaba a sus intereses económicos, con muchas propiedades sin registrar y adquiridas de manera irregular. Por lo

---

<sup>207</sup> Muestra de ellos en la acumulación de excedentes pudiendo exportar sus producciones durante la Guerra de Crimea (1853-1856) hacia el mercado ruso (Comellas García-Llera, 2017: 61).

<sup>208</sup> Castillo Hidalgo, Quintana Navarro y Solbes Ferri, 2023: 43.

<sup>209</sup> “Entre 1856 y 1923, las diferentes contribuciones territoriales obtenidos en Gran Canaria y Tenerife suponían más de tres cuartas partes del total recaudado en el archipiélago” (Castillo Hidalgo, Quintana Navarro y Solbes Ferri, 2023: 33).

que la Contribución Territorial recayó en las clases más populares por el incremento de la presión tributaria en los arrendamientos<sup>210</sup>. En el caso de Canarias la base imponible fiscal disponía de un limitado campo de acción, con retrasos en la realización del censo y la falta de recursos humanos. La reforma de la hacienda de 1845 en materia de comercio exterior permitió que las aduanas se mantuvieran hasta la aplicación del régimen de Puertos Francos mientras que en el conjunto del Estado se suprimían las aduanas interiores.

### **3.3. Desarrollo de los Puertos Francos (1852-1936)**

Desde 1827 la hacienda estatal estimuló la apertura comercial canaria por medio de la introducción de nuevos productos exportadores. En efecto, la idea era constituir al archipiélago en la base de nuevas políticas económicas. Esta reciente apertura comercial se vería paralizada por la aplicación del gravamen de Instrucción de Aduanas de 1841, hasta la aplicación del decreto de Puertos Francos una década más tarde.

La supresión de las trabas administrativas en Canarias posibilitó la formación de monopolios empresariales por medio de la liberalización fiscal (aranceles, aduanas), que debían permitir el desarrollo económico e industrial de las islas. En la práctica supuso el control y dependencia de la economía canaria mediante empresas y capitales extranjeros en estrecha relación con la oligarquía isleña. En resumen, estas empresas se aseguraban sus cuotas de beneficios y de mercado mediante la demanda de aplicación de aranceles, con un reglamento de comercio de navegación de cabotaje para el comercio nacional.

Se procedió a experimentar con la introducción de nuevos cultivos exportadores como la barrilla, con la particularidad de obtener bajos rendimientos económicos, así como el cultivo del algodón, aunque con escaso éxito.

Entre los motivos de la aplicación del decreto del sistema de franquicias hemos de incluir las consecuencias ambientales o climáticas que afectaron negativamente a la producción y, con ello, las exportaciones al mercado internacional. Además de las epidemias regulares desde mediados del XIX como fiebre amarilla (1838) o el cólera morbo (1851). Esta situación creó un caldo de cultivo en forma de pobreza, miseria y hambre, muchas veces transformado en tumultos o en emigración<sup>211</sup>. El antecedente directo de este decreto se encuentra en los decretos de franquicia comercial del puerto de Cádiz en 1829 que fue suprimido posteriormente por el incesante contrabando. El régimen de franquicias fue el catalizador que las islas demandaban. En este caso, las franquicias se circunscribían al ámbito de las

---

<sup>210</sup> Castillo Hidalgo, Quintana Navarro y Solbes Ferri, 2023: 32.

<sup>211</sup> Millares Cantero, 2004.

ciudades y los puertos de las islas que posteriormente serían capitalinas, en un primer momento, las sucesivas reformas del régimen de franquicias se amplían abarcando a la práctica totalidad de las islas, excepto El Hierro que se vinculó al sistema a partir de 1870 con una serie de exenciones.

Además de la rivalidad de las élites de las islas con mayor volumen comercial donde las reformas fiscales habían repercutido negativamente en las haciendas locales, por ello la adquisición de créditos y fondos presupuestarios para el desarrollo económico del archipiélago se tradujo en una pugna constante entre las élites agro-comerciales de Tenerife y Gran Canaria<sup>212</sup>. En consecuencia, los acuerdos y negociaciones entre grupos de poder beneficiarán al grupo político con mayor representación en las Cortes. Los grupos de presión con mayor participación abogaban por una reforma de la contribución territorial, recuperando los tributos tradicionales (estanco y aduanas) que generaban altos niveles de ingresos frente a los nuevos gravámenes<sup>213</sup>.

La presencia de empresas británicas en las islas era una de las principales vías de introducción de contrabando de productos extranjeros naturalizados en Canarias en la península y las colonias africanas. Para combatirlo, como se ha comentado en párrafos anteriores, en un primer momento, la administración estatal estableció ampliar el área de puertos francos al puerto de Las Palmas y al de Santa Cruz de La Palma. Las medidas aplicadas no satisfacían a las élites canarias que demandaban el sistema de franquicias, cuyo principal impulsor fue Alonso de Nava y Grimón<sup>214</sup>.

La aprobación del decreto conocido en la historiografía como de “Puertos Francos” implicaba la práctica exención de aranceles aduaneros, liberalizando de este modo el comercio e impulsando la oferta de servicios portuarios a los tráficos en tránsito. El decreto pretendía incentivar el desarrollo industrial isleño a través de sectores como el del tabaco, el azúcar u otras manufacturas destinadas al suministro del creciente tráfico marítimo.

---

<sup>212</sup> En el Congreso de los Diputados se habían consolidado desde 1852 dos grupos de presión establecidos con los diputados representantes de las islas de Tenerife y Gran Canaria respectivamente, de esta manera se buscaba una cohesión y presionar al Gobierno de Estado para obtener partidas presupuestarias para la dotación de los puertos. Para más información (Guimerá Peraza, 1973: 252-253).

<sup>213</sup> Castillo Hidalgo, Quintana Navarro y Solbes Ferri, 2023: 62.

<sup>214</sup> Alonso de Nava y Grimón, VI Marqués de Villanueva del Prado, propietario de la mayor parte de las tierras de La Aldea de San Nicolás, en el término municipal homónimo. Durante la mayor parte de su vida estuvo en litigio por el conocido como pleito de La Aldea, por la propiedad de los terrenos vinculados a sus fincas en La Aldea de San Nicolás.

A partir de 1876 el gobierno estatal se enfocó en dotar de protección al tabaco<sup>215</sup>, aunque sus bajos rendimientos y la competencia del tabaco cubano, hicieron que este producto no experimentase el crecimiento deseado. En 1880 el aumento de la producción tabacalera canaria motivó una nueva intervención en el mercado nacional. La introducción de cultivos complementarios trataba además de proporcionar una mejora de los cultivos de subsistencia en el agro canario. Una producción básica donde destacaba, el cultivo de papas, cebollas y cereales, teniendo un hueco en las exportaciones canarias; así como la reactivación comercial británica desde mediados de siglo que requerían de estas producciones para el avituallamiento en las rutas hacia las colonias ultramarinas.



Fig. 3.2. Hojas de tabaco secándose al sol para su manufactura industria. Fuente: FEDAC, Archivo de Fotografía Histórica de Canarias. Autor: Francisco Rojas Fariña (Fachico).

Estas producciones apenas requerían inversiones financieras para su explotación, además de que la capacidad de rendimientos eran bajos. En términos de empleo, jugaba un papel importante el sistema de gran explotación agraria de monocultivos dedicados a la exportación, con una masa de campesinos situados en régimen de arrendamiento o aparcería. Este modelo fundamentado en la precariedad y la desigualdad económica motivó altas tasas de emigración en ciertas comarcas. Este modelo se sustentaba en la captación de rentas, lo cual revela el poco interés mostrado por las élites canarias de innovaciones productivas, hasta

---

<sup>215</sup> Existe una amplia bibliografía al respecto: (Luxán Meléndez y Bergasa Perdomo, 2004; Luxán Meléndez, 2002 y 2003).

las décadas finales de siglo XIX y comienzos del siglo XX cuando el alza en la demanda de estos productos alteró la conducta inicial por parte de la burguesía terrateniente canaria.

Esta relativa baja participación del capital de las élites canarias se aprecia en los *Informes Consulares*<sup>216</sup>, una visión nefasta de los grupos dominantes locales, caracterizada por el escaso interés en la mejora de la productividad interesados en obtener beneficios sin asumir demasiados riesgos económicos<sup>217</sup>. Así mismo, el informe del cónsul Brown indica el desinterés en mejorar la balanza comercial que repercutiera en beneficios para Canarias, incluso reforzando la posición social y económica de estos grupos de poder<sup>218</sup>.

Ante esta situación se apostó por una serie de transformaciones administrativas que potenciaran la agricultura de exportación. La supresión de las barreras arancelarias fue decisiva para estimular la inversión en el comercio y tráfico marítimo, en el caso de Canarias con una importante proyección internacional<sup>219</sup>. No obstante, el poderío económico de las empresas comerciales británicas establecidas en las islas es incuestionable, tal y como indican en los informes consulares, como el redactado por Croker<sup>220</sup>. En su informe, también denuncia la escasa innovación del sector agrario, dominado por el rentismo, la explotación por régimen de arrendamiento sin introducción de mejoras agrícolas, un escaso rendimiento y baja productividad asociada. Además, indica en el mismo informe acerca de los celos de los canarios ante las mejoras de las perspectivas económicas<sup>221</sup>. El informe señalaba la mentalidad canaria con la perpetuación de la tenencia agraria como medio de explotación económica con bajos ingresos empleando a una masa de trabajadores con salarios bajos<sup>222</sup>.

La crisis motivada por la entrada de grano importado a bajo precio tras el decreto de 1852 produjo la ruina y quiebra de muchos aparceros y pequeños propietarios. Este proceso facilitó una mayor concentración de la tierra. La burguesía canaria adquirió a bajo precio ingentes terrenos dedicados a la explotación intensiva de nuevos productos hortofrutícolas de exportación.

---

<sup>216</sup> Cuerpo documental emitido por los cónsules británicos establecidos en Canarias entre 1856 y 1914 en el que se establecen índices estadísticos, informes y noticias referentes a asuntos comerciales británicos con las islas. Para más información (Quintana Navarro, 1992).

<sup>217</sup> “Las principales culpabilidades recaían, según ellos, en las clases dirigentes isleñas, y en especial a los terratenientes agrícolas y los comerciantes locales, a quienes los cónsules consideraban bastante inclinados a las inversiones poco productivas, a la búsqueda del dinero fácil y rápido” (Quintana Navarro, 1992: 177-178).

<sup>218</sup> Quintana Navarro, 1992: 962.

<sup>219</sup> Castillo Hidalgo; Quintana Navarro; Solbes Ferri; 2023: 55.

<sup>220</sup> Quintana Navarro, 1992: 818.

<sup>221</sup> Quintana Navarro, 1992: 961.

<sup>222</sup> Quintana Navarro, 1992: 959.

A ello se agregó un débil sector industrial, con actividades de escaso margen de rendimiento y orientada esencialmente al mercado local. La industria adolecía de incapacidad por parte de las élites canarias para constituir sociedades capitalistas sólidas dedicadas plenamente a la gran actividad industrial, la falta de subvenciones estatales, y las limitaciones de acceso al crédito. En efecto, las franquicias contribuyeron a dificultar -por ausencia de incentivos- al progreso industrial canario, debido a su limitación regional o local. El decreto tenía un *hándicap*: el desequilibrio creciente de la balanza de pagos comercial canaria mediante la importación de productos manufacturados y productos demandados por las principales potencias continentales.

Es decir, las franquicias condicionaron la supeditación de Canarias con respecto a los mercados extranjeros, situación que se mantendría hasta la década de 1920 cuando se constituyen empresas canarias que comenzaron a realizar funciones comerciales. El decreto estimuló y concentró las principales actividades económicas, industriales y comerciales en las ciudades de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife. Este hecho produjo un enorme crecimiento urbano y demográfico en ambas ciudades. Es decir, incrementan su capacidad marítima y tráfico comercial en crecimiento a partir de los efectos multiplicadores generados por la Ley de Puertos (1880) y la inversión subsiguiente en infraestructuras portuarias<sup>223</sup>. Mientras que perjudicaba a las áreas más alejadas, con una población empobrecida con explotación agraria de subsistencia de escaso rendimiento económico. La ley benefició a los propietarios y la élite canaria incentivando el contrabando de mercancías exportadas a territorio peninsular<sup>224</sup>.

En este caso, el tabaco fue de los primeros productos con potencialidad en el contrabando hacia el mercado peninsular. A pesar de los estrictos controles estatales de transparencia en la importación y producción del tabaco, no era raro que en el proceso de este se produjesen pérdidas o robos tanto de las semillas como de las producciones, con la intención de establecer producciones paralelas y perjudicar la recaudación fiscal en el proceso<sup>225</sup>. La apuesta por el tabaco tuvo el éxito esperado por la dificultad de implementar y desarrollar

---

<sup>223</sup> “Canarias se constituyó como una plataforma del capitalismo europeo en expansión, con una participación destacada del capital británico, dinamizadora además de la actividad portuaria y comercial e inversiones neto en las islas. [...]. En Canarias [...] el foco se puso en la mejora de las infraestructuras portuarias el carácter vital para la economía insular” (Castillo Hidalgo, Quintana Navarro y Solbes Ferri, 2023: 73).

<sup>224</sup> Castillo Hidalgo, Quintana Navarro y Solbes Ferri, 2023: 35, 84.

<sup>225</sup> Castillo Hidalgo, Quintana Navarro y Solbes Ferri., 2023: 70.

una actividad industrial en torno a este cultivo, donde el contrabando generaba mayores beneficios que la propia producción local.

En efecto, los ingresos fiscales de Canarias en el período entre 1852-1900 fueron en aumento como consecuencia del auge comercial y el tráfico marítimo, particularmente desde 1880. Aunque los ingresos comerciales crecían, la contribución territorial apenas compensaba las pérdidas de la renta aduanera por lo que fue necesario ampliar los impuestos indirectos gravando el consumo, medida impopular y que demuestra la correlación de fuerzas políticas en el poder.

El sistema de franquicias generó una contradicción en la producción agraria canaria, por un lado, la amplia presencia de productos de exportación con un margen de beneficios en ascenso, por otro lado, la permanencia de la agricultura tradicional ubicada en espacios agrarios marginales, de muy bajos rendimientos y mal conectados. Esta situación originó un proceso de expansión y adaptación agrícola acelerada, a fines del XIX, en terrenos aptos para explotar los nuevos cultivos demandados en los mercados internacionales. Nuevos espacios, en las comarcas del sur y suroeste de Gran Canaria como Mogán y La Aldea de San Nicolás se convierten en nuevos espacios de producción de cultivos de exportación como el tomate. Los cauces de los barrancos se transforman también en fincas especializadas en estos cultivos.

En la transición al siglo XX, Canarias experimentó un crecimiento económico sostenido que incluyó modificaciones legales con la reforma fiscal de 1900 que revisó el modelo de franquicias comerciales, en clara alusión al creciente fraude fiscal motivado por el contrabando y la naturalización de importaciones para su colocación en el mercado peninsular. En efecto, las relaciones comerciales canarias tendrán una doble vertiente: a) una vertiente local o canaria; b) una fuerte dependencia de los mercados extranjeros que marcará una dinámica de supeditación a la influencia de las potencias europeas.

La posición del archipiélago canario como punto de escala y centro redistribuidor de mercancías y pasajeros hacia las rutas a África, América y otras regiones del planeta precisó la dotación adecuada de infraestructuras portuarias modernas. El desarrollo portuario se consolidó por la entrada de inversiones extranjeras favorecidas por el marco institucional favorable. A fines del XIX se fomentó la apertura de sociedades e instituciones económicas con el objetivo de desarrollar políticas comerciales. Así en 1879 se constituyen el *Círculo Mercantil* y la *Junta Local de Comercio*. Posteriormente, en 1885 se estableció la *Liga de Propietarios y Labradores* como la primera asociación agraria de Gran Canaria. Una entidad corporativa

que unía a empresarios y trabajadores agrarios en la causa común de rentabilizar a sus empresas, así como estrechar lazos con el sector industrial y comercial de la isla. Más tarde, en 1891, se renombró como *Cámara Agrícola de Gran Canaria*, de esta manera se encauzan las demandas del sector agrario equiparadas de manera similar a las de las Cámaras de Comercio.

El Gabinete Literario, cuya constitución como entidad dedicada al fomento de la cultura a lo largo del siglo XIX, pondrá las bases para la formación de empresas y sociedades de crédito al por menor como la *Caja de Ahorros y Monte Piedad de Las Palmas*, así como la *Sociedad de Seguros Mutuos*<sup>226</sup>. Aunque la institución por excelencia encargada de la temática comercial es la *Cámara de Comercio de Las Palmas* como organismo que potencie y desarrolle políticas de dinamización comercial de la isla, en 1901<sup>227</sup>. Este organismo adquiere importancia a partir de 1929 cuando se establecen las medidas para la exportación, con una estricta regulación que dirigían las *Cámaras de Comercio*, así como las soluciones para las empresas canarias para ser más competitivas en el mercado internacional.

En concreto, el desarrollo empresarial se concentrará en el sector portuario y marítimo con la progresiva orientación de inversiones hacia los nuevos cultivos de exportación, como el tomate y el plátano, surgidos a partir de la crisis de la cochinilla. La apertura estatal en materia de inversiones y mejora de las infraestructuras portuarias fue determinante en la expansión que el sector demandaba desde fines de la década de 1870.

A partir de 1879 entran en escena los diputados por Gran Canaria más destacados: Fernando León y Castillo y Pedro Bravo de Laguna. Los partidos políticos locales de Gran Canaria consiguieron puestos clave en la administración que permitía alcanzar los objetivos que demandaba la isla.

---

<sup>226</sup> Rebollo López, 2012: 104.

<sup>227</sup> La entidad se constituye el 21 de junio de 1901, de acuerdo con la Ley de Asociaciones de 1890, en este caso, se acoge al modelo de registro de la actividad comercial francés, en donde las empresas debían registrarse de forma obligatoria. (Rebollo López, 2012:105).



Fig. 3.3. Fotografía de Juan de León y Castillo por Sartony como Embajador de España en Francia. Fuente: Casa-Museo León y Castillo (Telde).

El primero sería el nombramiento de Juan León y Castillo<sup>228</sup> como ingeniero jefe en el proyecto del Puerto del Refugio. Desde Gran Canaria se argumentaba el cambio del puerto de La Luz como puerto principal de Canarias, por los intereses españoles en la reivindicación del área del Sáhara Occidental a partir de 1882 ratificados por el acuerdo de Wad Ras. Este acuerdo constituía a Gran Canaria en escala hacia el continente africano en plena era de la expansión imperial. Entre 1886 y 1887 Fernando León y Castillo ocuparía la cartera del Gobernación siendo destacado este período por la ejecución de numerosos proyectos para la isla de Gran Canaria hasta su salida como Embajador de España en Francia en 1887<sup>229</sup>.

---

<sup>228</sup> Juan de León y Castillo (1834-1912), ingeniero de camino, canales y puertos, ingeniero jefe de la provincia de Las Palmas e impulsor del Puerto de La Luz e ingeniero encargado de las obras de este (1883), además de autor de los puertos de Sardina del Norte y Las Nieves en el municipio de Agaete, hermano del diputado, ministro en varias ocasiones y embajador de España en Francia Fernando de León y Castillo.

<sup>229</sup> “Ya son puertos secundarios para el tráfico de cabotaje que se han ido creando con carácter de interés general en Gáldar, Agaete, Arrecife, Arrieta, Puerto Cabras y en Gran Tarajal. Con lo que cuentan con medidas fáciles para las exportaciones de sus productos agrícolas los pueblos importantes de Gran Canaria, de Lanzarote y Fuerteventura” (León y Castillo, 2006: 462-463).

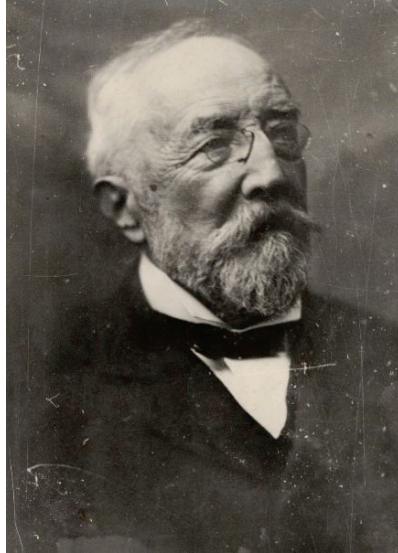


Fig. 3.4. Fotografía de Juan de León y Castillo (1900-1905). Fuente: Casa-Museo León y Castillo (Telde).

En el año 1906 con motivo de la visita a Canarias de Alfonso XIII se procedería a realizar modificaciones legislativas en materia portuaria y de puertos francos. El gobierno de Canalejas en 1910 estableció, por Real Decreto la división de la Jefatura de Obras Públicas en dos, existiendo una en Tenerife y otra en Gran Canaria, con las protestas en ambas islas por esta decisión. Dos años después se aprueba la ley que permitía la formación de los Cabildos Insulares con competencias en diferentes materias como infraestructuras, agricultura, gestión de montes y servicios públicos básicos<sup>230</sup>.

Al año siguiente se consigue establecer la *Jefatura de Obras Públicas en Las Palmas de Gran Canaria* con competencias en las islas orientales. El sector portuario canario sería el gran beneficiado de estas inversiones con la mejora en la reducción de las tasas al transporte con un aumento progresivo de las exportaciones, incentivado por las rebajas fiscales portuarias. A ello se agregan los efectos de la supresión del derecho de gravámenes sobre la importación de carbón inglés que se había aprobado en 1836, permitiendo una mayor competitividad del sector portuario y la constante presencia de empresas foráneas en las ciudades portuarias. Con un dominio casi exclusivo de empresas de pabellón británico, teniendo un gran impacto económico con la arribada de casas exportadoras de carbón e importadoras de productos agrarios canarios.

La aplicación de medidas proteccionistas tras la I Guerra Mundial por parte de las potencias europeas perjudicó la economía de las islas enfocadas en las exportaciones agropecuarias.

---

<sup>230</sup> El establecimiento del decreto de Puertos Francos liquidó los aranceles aduaneros en Canarias, como medida para compensar esta nueva situación se procedió a la recaudación del 1% del total, tanto de las exportaciones como de las importaciones desde puertos canarios, por lo que la Diputación Provincial disponía de nuevos recursos monetarios. En (Castillo Hidalgo; Solbes Ferri; Quintana Navarro; 2023:65).

Aún con la neutralidad española en el conflicto, tendrá un paulatino proceso de crisis y decaimiento del comercio que arriba a Canarias, sobre todo a partir del decreto de guerra total del Imperio Alemán de 1916 prolongándose hasta el final de la contienda<sup>231</sup>. Esta situación perjudicó a las clases más populares debido al alza de los precios de bienes importados de primera necesidad. Esta situación precarizó aún más sus condiciones socioeconómicas, generando un mercado negro paralelo para la adquisición de productos de subsistencia.

El final de las hostilidades no implicó una recuperación económica, agravada por la crisis de las potencias vencedoras centradas en la recuperación de sus economías mediante la aplicación de políticas arancelarias que redujesen la importación de producciones extranjeras. El gobierno español marcó una nueva pauta de control aduanero en los puertos con un estricto control estatal en determinados sectores, con un importante incremento de los niveles de paro estructural manteniendo esta crisis hasta 1923. Este hecho generó un proceso de empobrecimiento social que impulsó un nuevo ciclo de emigración exterior en un contexto de endurecimiento de las condiciones de llegada a los destinos tradicionales de los migrantes canarios en América. El resultado de este hecho es el cambio de actitud isleña ante el régimen de franquicias caracterizado por ser un modelo económico que parecía obsoleto y con escaso margen de actuación ante las crisis económicas, especialmente a partir de las décadas de 1920-1930.

Con la Dictadura de Primo de Rivera se inicia un proceso de dinamización de grandes obras públicas con el fin de reducir el incesante paro estructural. Las medidas van acompañadas con un intenso aumento de las partidas presupuestarias para la dotación, mejora y construcción de infraestructuras. El crecimiento económico experimentado en la península con la I Guerra Mundial como agente exportador a las potencias en el conflicto permitió sufragar estas obras. Mientras que en Canarias la crisis conllevó a la pérdida de poder adquisitivo y a la ruina o quiebra de muchos campesinos. Numerosos campesinos y cosecheros venden sus propiedades con precios bajos a grandes propietarios y casas exportadoras con capitales invertidos en forma terrenos para la explotación agrícola. Este proceso concentró, aún más, la propiedad en pocas manos. La crisis hizo que tuvieran que reorientar las producciones en dos vertientes: a) las dedicadas a las exportaciones para abastecer a los mercados internacionales, en una situación residual; y b) el aumento de la

---

<sup>231</sup> Para más información: (Ponce Marrero, 1992 y 2002).

demanda interna con cultivos de subsistencia, como consecuencia de la quiebra de las exportaciones.

La situación de crisis se mantendría, de manera más o menos similar, hasta 1928 cuando se recuperan los niveles de transacciones y relaciones comerciales previos al nivel de preguerra. La crisis de 1929 hace que la política británica derive hacia el establecimiento de un impuesto añadido en 1931 para la entrada de producciones canarias, y posteriormente en 1934 con nuevas restricciones al comercio de tomates, con las quejas de la *Asociación Patronal de Exportadores*<sup>232</sup>. La crisis hace que el gobierno estatal apruebe el decreto de 8 de noviembre de 1930 para la exportación de frutos de Canarias. Este decreto estipulaba la supeditación a la autoridad de la *Dirección General de Comercio y Política Arancelaria*, lastrando la recuperación económica canaria incapaz de renovarse dedicada a la exportación frutera altamente especializada. Se estableció además la *Junta Reguladora del Plátano* como principal entidad encargada de los controles de calidad de este producto previa a la exportación.

Cuadro 3.1. Exportaciones e importaciones en la provincia de Las Palmas (1930-1934)

Años	Importaciones (en pesetas-oro)	Exportaciones (en pesetas-oro)
1930	158.012.569,39	59.193.451,44
1931	156.480.237,59	51.270.869,63
1932	159.254.674,05	49.141.474, 22
1933	133.100.976,07	45.360.178,63
1934	114.487.714,60	38.181.176,48

Fuente: Rebollo López (2012: 207)

Como se aprecia en el cuadro 3.1, el volumen en pesetas tanto en importaciones como en exportaciones alcanzan su máximo en 1930, para luego ir progresivamente en caída hasta su punto más bajo en 1934. Esta circunstancia fue motivada por dos causas: a) la difusión definitiva de la crisis económica internacional a través del comercio (proteccionismo y guerras comerciales); y b) las medidas aplicadas por Estado para solucionar las políticas comerciales y controles de la producción. La crisis económica internacional implicó una reducción en la llegada de buques tanto en el puerto de La Luz como en los puertos construidos en este período, concretado en el capítulo anterior. El alto desempleo motivó la concertación de una serie de iniciativas enmarcadas en un proceso de inversiones estatales,

<sup>232</sup> Rebollo López, M., 2012:112.

tanto portuarias como terrestres, en el período 1931-1935, teniendo como contrapartida el recurso a la deuda pública como medida para paliar la crisis económica.

La Segunda República realizó una activa apuesta de inversiones estatales con el fin de mejorar las infraestructuras, en el caso de Canarias, en los puertos y aeropuertos efectuado entre los años 1931-1935. En este período los principales impulsores del comercio con Gran Bretaña fueron los cosecheros canarios que comienzan a organizar sus propias empresas. Esta situación se debe a las mejoras y exigencias de los métodos de exportación que precisaba el registro de las empresas exportadoras en la *Cámara de Comercio*<sup>233</sup>, así como la mejora de la logística de las Cámaras de Comercio, además del establecimiento de las *Comisiones de Exportación* que buscaba el control de las exportaciones.

En este caso, los productos exportadores eran inspeccionados por medio de un estricto control de calidad para disponer del necesario certificado que era validado por el inspector para la salida de las mercancías,<sup>234</sup> que redujo el cupo de las exportaciones de tomates y plátanos hasta 1935, con las quejas tanto de la patronal como del ayuntamiento de Telde, en el que aplica una serie de medida, tanto publicitarias como cinematográficas para difundir el plátano y tomate como cultivos seguros y aptos para el consumo como medida para superar la crisis<sup>235</sup>. Como consecuencia de las medidas aplicadas por las potencias europeas como el aumento de las tarifas de las producciones canarias. A partir de 1934-1935 superada la crisis, se liberaliza el comercio y experimentan un periodo de crecimiento económico. En Canarias los esfuerzos se concentraron en la mejora de las infraestructuras portuarias, además del surgimiento de la aviación civil que acompañaba a las infraestructuras portuarias como medios auxiliares. Así como la concesión de partidas presupuestarias para la ampliación de la existente red de carreteras.

---

<sup>233</sup> Las Cámaras de Comercio tienen su origen en el decreto de 2 de abril 1886, aunque en el caso de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas, no se constituye hasta 1901. El modelo de Cámaras oficiales de España es similar al aplicado en el de Francia, siendo la suscripción a la misma de manera forzosa y obligatoria. Aunque en teoría conformaban grupos de consulta, conformaban conglomerados de presión. Desde 1911 se estableció la adscripción de las empresas en dicha cámara con el pago de las cuotas pertinentes. En (Suárez Bosa, 2003).

<sup>234</sup> Una serie de medida y protocolos fito-sanitarios de inspección de las producciones agrícolas de exportación que debían requerir para obtener el certificado para embarcarlos con destino a los puertos europeos (Castillo Hidalgo, Quintana Navarro y Solbes Ferri, 2023).

<sup>235</sup> “Accediendo a lo solicitado por Adolfo Schmidt, se acordó encargarle veinticinco ejemplares del número especial que, dedicado por entero en esta isla, se propone editar de su revista mensual denominada Die Banana (el plátano), que hace en Alemania una intensa propaganda de los frutos canarios y que, al mismo tiempo, fomenta el turismo en estas islas”, COG Ayuntamiento de Telde, sesión de 9 de abril de 1930). “(...) se acordó expresar al Ministerio y director general de Agricultura (...) la adhesión de este ayuntamiento a la instancia que la Junta [Reguladora de la Exportación] ha dirigido solicitando que el estado español contribuya para los gastos de realización de una cinta o película de propaganda del plátano, concediéndoles al efecto una subvención de treinta mil pesetas”, LAP Ayuntamiento de Telde, sesión de 4 de mayo de 1934.

Como medida para solucionar el comercio canario la patronal y la administración del Estado crean el *Servicio Oficial de Inspección, Verificación y Regulación de la Exportación* (SOIVRE). Este organismo tenía como finalidad controlar la calidad y calibre de las producciones a exportar. Así mismo esta institución debía abarcar las necesidades del mercado, que evitara la depreciación de los precios, siendo su principal cometido establecer las cuotas o cupos de exportación<sup>236</sup>.

Las medidas proteccionistas de las potencias europeas, así como las medidas reguladoras, perjudicaban al sector agrícola, con la consiguiente concentración de empresas canarias dedicadas a la exportación vinculadas a empresas o casas comerciales británicas. De esta manera se origina un proceso gradual en el que las grandes empresas controlan el mercado, con incremento de mercados donde colocar las producciones en el continente europeo, hasta que da comienzo de la Guerra Civil y una nueva fase de aislamiento comercial isleño que obliga a un cierre del tránsito comercial casi exclusivo con la península.

De esta manera la producción iba en aumento mientras que la exportación continua en pleno descenso, con bajada del precio de los productos, así como la ruina de los cosecheros que no pueden vender o cuando lo hacen las realizan por precios muy bajos. Además del aumento de los costes de transportes y fletes, que todavía dominaban las empresas extranjeras, perjudicando de esta manera al sector.

El sector bancario también se vio afectado por la crisis mediante el recorte de los fondos destinados a créditos y préstamos de vital importancia para los campesinos que dependen de estos. Los grandes cosecheros dependían para la financiación de su propia aportación personal vía ahorro. Algunos efectuaban operaciones de créditos a particulares, mientras que otros incrementaban su patrimonio a partir de los intereses generados por las operaciones de préstamos agrarios a corto plazo. Esta estructura de crédito se complementaba además con la presencia de los empresarios-banqueros ingleses que realizaban préstamos para sus operaciones empresariales<sup>237</sup>.

En resumen, las franquicias comerciales presentan dos vertientes a modo de conclusión general. Por una parte, redundaron en perjuicio para la economía canaria por la elevada dependencia del exterior, fomentando un modelo rentista, y posteriormente de cultivos de

---

<sup>236</sup> Rebollo López, 2012: 205.

<sup>237</sup> Mediante el recurso al crédito hipotecario que recae sobre la propiedad, de esta manera los cosecheros quedaban dependientes con la garantía de la adquisición de la cosecha por parte de la casa exportadora británica. Mientras que El primer banco privado en establecer en Canarias fue el *Bank of British West Africa Ltd.* en 1909. (Rebollo López, 2012: 230).

exportación a gran escala fundamentado en la desigualdad de la propiedad de la tierra. Por otra parte, la llegada de capital internacional impulsó la actividad portuaria, dinamizando la economía urbana. Por lo tanto, los principales beneficiarios, aparte de las casas comerciales británicas, son las clases mercantiles y propietarios de tierras dedicados a la explotación de los cultivos de exportación. Los intercambios comerciales se realizaban, por norma general, al cambio de la libra esterlina, moneda que copa todos los resortes de las transacciones internacionales en materia de comercio hasta la Primera Guerra Mundial. De hecho, esa era una de las grandes ventajas que ofrecía Canarias al Estado en aquel contexto: entrada de libras esterlinas<sup>238</sup>.

El crecimiento de la actividad mercantil potenció la necesidad de una mayor presencia de agentes financieros y entidades bancarias que facilitaran los préstamos correspondientes. Es curioso señalar el caso que encontramos en las actas del Ayuntamiento de Agüimes -un municipio de baja población por aquel entonces en la comarca del sureste donde se va a implementar el cultivo del tomate- donde aparece el ofrecimiento de una entidad bancaria en Londres dispuesta a realizar inversiones en el archipiélago para la agricultura. Con la consolidación de los Cabildos Insulares (Ley de Cabildos Insulares de 1912), se permitió la adquisición de competencias fiscales de los arbitrios de la redistribución de mercancías interinsulares, así como del impuesto del 1% de las mercancías que arribaban a los puertos canarios que serviría como su principal fuente de ingresos, previamente detentado por la Diputación Provincial<sup>239</sup>.

### ***La cochinilla, motor económico de Canarias***

La cochinilla fue el principal cultivo exportador y sustento de la economía exterior canaria desde las primeras décadas del XIX hasta su crisis final que coincidió con un nuevo ciclo exportador protagonizado por tomates y plátanos. Cultivado desde la década de 1830 procedente de México, es el primer monocultivo exportador que tiene éxito a lo largo del siglo XIX. Como se ha comentado en párrafos anteriores, la introducción de la cochinilla permitió estabilizar el crecimiento demográfico en las islas frente a la constante tendencia emigratoria de las décadas pasadas. A la propia actividad agraria la acompañó el aumento de la demanda en las labores portuarias, sobre todo en las tareas de carga y descarga en las playas y calas donde arribaban los buques<sup>240</sup>.

---

<sup>238</sup> Rebollo López, 2012: 118.

<sup>239</sup> Castillo Hidalgo, Quintana Navarro y Solbes Ferri, 2023: 65.

<sup>240</sup> Rebollo López, 2012: 69.



Fig. 3.5. Pala de tunera con cochinilla. (1920-1930) Fuente: FEDAC, Archivo Fotográfico Histórico de Canarias. Autor: Teodoro Maisch.

Posteriormente entre las décadas de 1860-1870 se produjo la crisis por la aparición de los primeros tintes de composición química (anilinas) en Alemania, que se tradujo en la caída de precios de este producto natural en el mercado internacional y una consecuente crisis del sector exportador isleño<sup>241</sup>. Este hecho perjudicó los intereses de los terratenientes y cosecheros canarios que se arruinaron por los impagos hipotecarios para la ampliación de terrenos iniciada décadas antes. Posteriormente hubo un repunte temporal de la producción de cochinilla debido a la resistencia y capacidad de impermeabilización de este producto, pero su destino estaba marcado frente a la competencia de los tintes sintéticos.

El comercio de cochinilla continuó, de manera marginal, entre las exportaciones canarias hasta comienzos del siglo XX, mantenida en una suerte de tríada comercial tradicional (cochinilla, azúcar y tabaco) que apenas produjo réditos económicos frente a la pujanza de los nuevos cultivos de exportación (tomate y plátanos).

---

<sup>241</sup> Davies y Fisher, 1995: 221.



Fig. 3.6. Campesinas recolectando cochinilla (1920-1930). Fuente: FEDAC, Archivo Fotográfico Histórico de Canarias. Autor: Kurt Herrmann.

La crisis de la cochinilla hizo que muchos arrendatarios tuvieran que recurrir a solicitar nuevos préstamos para hacer frente a los costes derivados de la crisis, incapaces de devolverlos por los elevados intereses interpuestos como consecuencia del escaso desarrollo empresarial y a la práctica desaparición de cualquier iniciativa de mejoras. Como se explicó anteriormente, su declive comercial motivó la búsqueda de fuentes alternativas, de esta manera se introdujo el cultivo de tabaco o modelo cubano de búsqueda de divisas. Desde 1873 se comienza su producción, aunque desde el comienzo hubo problemas por la escasa calidad comparado con el tabaco procedente de Cuba.

### *Principales cultivos de exportación*

El tráfico comercial en torno a los monocultivos, cada vez más intenso desde mediados XIX a cambio de la introducción de manufacturas inglesas como textiles derivados del algodón, convirtió a Canarias en una región con una importante dependencia del comercio exterior con una balanza de pagos con saldo negativo. En efecto, las décadas comprendidas entre 1850-1880 se consideran como el período de la primera expansión del nuevo régimen económico<sup>242</sup>.

Entre las primeras medidas para revertir esta situación encontramos la introducción de un nuevo cultivo: el lino. Aunque, en un primer momento, se consideró también al girasol como

---

<sup>242</sup> Solbes Ferri, 2002: 1828.

cultivo complementario para la producción de aceite que debía importarse en grandes cantidades<sup>243</sup>. El lino, se adaptaba al clima del archipiélago con relativa facilidad, lo que permitiría recuperar la maltrecha economía canaria y proporcionar materias primas para las manufacturas textiles, aunque no se cumplió el efecto esperado.

La crisis de papas irlandesas de 1846-1847 benefició al archipiélago sobre todo a las islas de Gran Canaria, Tenerife y La Palma, a partir de su especialización económica en la producción de papas por la escasez de este producto en el mercado británico<sup>244</sup>. Hasta ese entonces la explotación de la papa en Canarias se concentraba en pequeñas y medianas explotaciones familiares para el consumo local. Este hecho inicia el auge de la demanda de papas por parte del mercado británico como principal sustento de las clases más populares por su alto contenido calórico.

Este producto ofrecía una situación ventajosa porque producía hasta tres cosechas al año en las comarcas situadas al norte de las islas. La producción iría en constante crecimiento por la colocación de estos productos en otros mercados incluso americanos como Estados Unidos, Jamaica o Cuba. Al mismo tiempo, se introducían nuevas cepas de papas traídas desde Irlanda y Escocia (*autodate* y *quineguas* respectivamente). Las nuevas simientes eran importadas a fines de año, llegaban a su destino un mes después y en enero ya se recogía la primera cosecha distribuida en el mercado británico, prolongándose hasta el mes de mayo, a las que seguía la segunda cosecha (junio y julio).

Destaca, junto al cultivo de papas, el cultivo de la batata, empleada como alimento para las clases más populares y también para el ganado. Ambos tubérculos se complementaban con el cultivo de cebollas. Este último era un producto muy demandado y con unos beneficios elevados para los exportadores. La estación de cultivo era preferiblemente en invierno, dado que demandaba regadío y cultivo cerca de la costa. Además de la exportación, la papa se destinaba en buena medida al mercado local para el sustento de las clases populares canarias por su bajo coste y valor nutricional. Este cultivo generó una fuente de ingresos extra en la balanza comercial, aunque las élites apenas participaban en este producto debido a la falta de inversión y sus limitados rendimientos agrícolas.

---

<sup>243</sup> “La Rhea conocida como la hierba China o la hierba del lino, y la *Helianthus annuus*, el girasol, dada la idoneidad climática de las islas para su cultivo” (González Lemus, 2005: 431-432).

<sup>244</sup> La irrupción de la plaga *phytophthora infestans* en Irlanda, generó una gran hambruna, mortandad y la salida masiva de emigrantes, esta situación supuso la reconversión económica irlandesa hacia la ganadería extensiva (González Lemús, 2005: 437).

Hasta ese momento, el régimen de producción económica canaria se basaba en un sistema mixto de explotación extensiva orientada a la exportación de producciones de papas con otras de menor extensión dedicadas al consumo local, en este caso se añaden nuevas producciones experimentales como la naranja a partir de 1880<sup>245</sup>. Estos nuevos productos deberían reactivar la economía del archipiélago en plena crisis de la cochinilla. En resumen, la intención era que estos nuevos productos agrícolas fuesen competitivos frente a otros mercados con producciones procedentes de las colonias africanas, con un abaratamiento de la producción y transporte, que comenzaban a despuntar en África Occidental.

En el caso de las naranjas no fue hasta fines de este siglo cuando se establece un comercio regular con Gran Bretaña, realizado por la empresa *Miller* establecida en el Puerto de La Luz. En el caso de Gran Canaria existe una especialización productiva, como es el caso de los municipios del norte, que en un principio tuvieron una activa pujanza del sector del tomate, aunque en última instancia tendrá una preeminencia del cultivo del plátano, mientras que, en los municipios de La Aldea de San Nicolás, Santa Lucía, Agüimes, Ingenio y San Bartolomé se decantarán por una especialización en la explotación del tomate. Además del municipio de Telde, con una extensa vega agrícola especializada, según sea de costa o de medianías, dedicada a la explotación de tomates y plátanos<sup>246</sup>.

### ***El plátano y sus métodos de explotación***

En cuanto al cultivo del plátano, este se conocía en el archipiélago desde su temprana introducción experimental a lo largo del siglo XV. En un principio adscrito a zonas marginales para abastecer a pequeños mercados locales. Posteriormente fue ocupando más terreno por la creciente demanda del mercado local. En el continente europeo, el plátano se consideraba un alimento de lujo. Pese a ello, el comercio de este producto era escaso y de muy bajo rendimiento económico, siendo pocas las producciones vendidas hasta que, en el último tercio del siglo XIX, la economía británica comienza a elevar su demanda. Entre los primeros clientes que adquieren este producto son la tripulación de los buques que, al regresar al puerto de origen, revendían el producto; de este modo comenzó a popularizarse este producto entre los británicos, por su aporte calórico y sabor. Con respecto a la explotación platanera se orientó hacia la introducción de dos nuevas cepas (*chinesis* y *cavendish*), que también servían al mercado local por sus bajos costes de producción.

---

<sup>245</sup> Destacan, por su calidad, las producidas en el municipio de Telde, cuyos costes de producción medio era asequible (100 unidades a 10 pesetas) (González Lemús, 2005: 434).

<sup>246</sup> Suárez Moreno y Suárez Pérez, 2005: 35

Desde el punto de vista británico, las importaciones de este producto comenzaron desde fines del siglo XIX<sup>247</sup>. La producción de fincas dedicadas a este cultivo de exportación está asociada más a los rendimientos financieros y comerciales anglosajones que a la propia tarea de producción. Los inversores y exportadores concertaban con los propietarios la adquisición de la totalidad de la cosecha a cambio de adelantar la simiente y los créditos necesarios para poner estos terrenos a pleno rendimiento económico. De este modo, se obtenían rentas intermedias fundamentadas en la financiación de la actividad. Esta situación no es única, dado que, en Valencia con el cultivo de cítricos, en especial las naranjas, se incentivó la producción mediante esta técnica financiera<sup>248</sup>.

De esta manera, las casas comerciales británicas se aseguraban tanto el control de la producción como la compra de la cosecha, control del precio del producto, almacenamiento y transporte hacia el mercado de destino. A medida que los rendimientos en la finca se incrementaban por la demanda en ascenso del mercado británico, esto permitió incentivar la producción, incorporando cada vez más a las élites agrícolas de la isla, con margen de beneficios acumulado, pero con un escaso control de sus producciones, así como de los precios que obtenían por el producto cultivado<sup>249</sup>.

La internacionalización de los precios por los bajos fletes por el dominio británico del comercio en el área del África Occidental, además del predominio del comercio mediante la Conferencia Marítima de 1895 permitió abaratar los costes de producción y de transporte, sobre todo en frutas extra-temprana, permitiendo un aumento de la demanda de este producto en el mercado británico<sup>250</sup>. El escaso dominio de los propietarios y arrendatarios canarios en el comercio de plátanos fue limitado hasta la década de 1930. En esta década se establecen las condiciones para que los arrendatarios canarios adquieren el control de empresas que comercian con las casas comerciales británicas, adquiriendo con ello el control de sus producciones y de los precios.

---

<sup>247</sup> “(...) las estadísticas oficiales correspondientes a 1840 relativas a la importación de frutas y verduras a Gran Bretaña e Irlanda siguen sin nombrar a este artículo” (Davies y Fisher, 1995:231)

<sup>248</sup> Piqueras Haba, 1985: 108-112.

<sup>249</sup> Desde fines del XIX las exportaciones desde Canarias no dejaron de crecer hasta la I Guerra Mundial, para 1900 se habían exportado 2,5 millones de racimos y en las vísperas de la Gran Guerra se habían ampliado hasta superar los 25 millones de racimos en los mercados europeos. (Nuez Yáñez, 2001: 156).

<sup>250</sup> Nuez Yáñez, 2001: 156.



Fig. 3.7. Cultivo de plátanos en la costa norte de Gran Canaria (1960-1970). Fuente: FEDAC, Archivo Fotográfico Histórico de Canarias. Autor: Francisco Rojas Fariña (Fachico).

Las dificultades de explotación del plátano, en el caso de Canarias, se limitaban por las condiciones del suelo, elevación con respecto al nivel del mar, abundancia de recursos hídricos y los aprovechamientos de los adelantos industriales. Todo ello frenó la capacidad de ampliar los terrenos dedicados a este cultivo, hasta la década de 1910. Tras la Gran Guerra, en la década de 1920 hubo un repunte en la demanda de la producción de plátanos

A este hecho se suma la escasa dotación de infraestructuras portuarias en condiciones que permitiesen el almacenamiento del producto para la carga rápida en las embarcaciones. Existían compañías dedicadas al transporte de este producto, como la *Forwood Co.* (Madeira-Gran Bretaña). En el caso de Canarias, esta compañía realizaría el transporte de manera muy esporádica hasta la construcción del puerto de la Luz. Hubo dos principales inconvenientes con respecto al comercio de plátanos en Gran Bretaña: a) el período de travesía desde Canarias a Gran Bretaña era de seis días, por lo que este corría el peligro de podredumbre en el trayecto; b) Por otro lado, estaba la reticencia de los mercaderes y distribuidores locales británicos de vender este producto, en especial los de Merseyside, en Liverpool<sup>251</sup>.

Una vez superada la reticencia inicial por parte de los comerciantes y vendedores locales la expansión del comercio de este producto en Gran Bretaña creció de manera exponencial. En un primer momento el comercio de plátanos comenzó en Liverpool, donde Alfred Lewis Jones, mánager de la *Elder Dempster*, tenía su sede la compañía, para luego expandirse a otros puertos del norte del país. Este hecho marcaría el inicio de la presencia de la empresa *Elder*

---

<sup>251</sup> “(...) prácticamente desconocían el plátano y representó un gran esfuerzo llegar a convencerles de que trabajaran este fruto exótico y delicado. De hecho, los primeros envíos no se comercializaron por lo canales habituales y Alfred L. Jones tuvo que tratar directamente con los “chicos ambulantes” de Liverpool; de hecho, está documentado el que en los estadios iniciales de este comercio se regalaba la fruta a estos vendedores ambulantes con la sugerencia de que la vendieran al precio que pudieran obtener” (Davies y Fisher, 1995: 234).

*Dempster* y sus diferentes filiales y empresas asociadas en Gran Canaria en 1885 en el entorno portuario capitalino.

La arribada de las importaciones de plátanos desde 1888 permitió adquirir un amplio mercado que mantendría a *Fyffes* la exclusividad de abastecer de esta fruta al mercado londinense. Aunque poco después amplió su esfera de comercio como principal abastecedor de este producto a la capital hasta 1892. Un incentivo del cultivo del plátano es que, en caso de haber excedentes, estos son empleados como fertilizantes para la nueva cosecha. El cuadro 3.2 refleja el volumen de comercio con Canarias con respecto al plátano, aunque los primeros datos aparecen desde 1897, con la actividad ya consolidada y en plena expansión:

Cuadro 3.2. Estadísticas de exportación en Canarias (en kilos), 1897-1902

Años	Plátanos	Naranjas	Papas	Tomates
1897-1898	660.461	8.456	111.241	399.004
1898-1899	783.418	13.389	155.241	492.075
1899-1900	1.044.630	8.526	110.396	341.136
1900-1901	1.208.596	14.401	169.563	458.119
1901-1902	1.597.616	8.505	224.267	414.859

Fuente: Davies y Fisher (1995: 240).

El cuadro 3.2 muestra un crecimiento exponencial del comercio del plátano a partir de fines de la década de 1890. Esta circunstancia se debe a dos cuestiones: a) por un lado, la ampliación de la adquisición de terrenos por parte de las casas comerciales británicas a cambio de la compra de la cosecha; b) por otro lado, el auge de los cosecheros canarios que amplían los terrenos dedicados al plátano hacia terrenos marginales y eriales. Este último hecho permite la inserción de productores locales canarios que obtienen una cuota de poder dentro de las compañías, sobre todo, a partir de 1897 cuando adquieren acciones de la empresa. La empresa *Fyffes* se convierte en la principal entidad comercial que detenta el control del comercio del tomate en Canarias desde fines del siglo XIX. En esta década se asoció con *Elder* formando la empresa *Elder & Fyffe*, formando un poderoso conglomerado empresarial con presencia en diferentes puertos menores que expusimos en el capítulo 2.

La unión de ambas empresas exportadoras del plátano fomentó el control total casi en régimen de monopolio de este lucrativo comercio en Canarias. Este hecho queda patente hasta 1900 cuando irrumpe la competencia del plátano caribeño, especialmente el jamaicano cuyas ventas principales se encontraban en el mercado estadounidense.

Cuadro 3.3. Importaciones de plátanos en el Reino Unido (1900)

Origen	Racimos	Valor (£)
Madeira	41.981	19.283
Islas Canarias	1.243.562	528.540
Otros países	544	256
Indias Occidentales Británicas (Jamaica)	1.337	874
Otras posesiones británicas	18	3

Fuente: Davies y Fisher (1995: 241).

Esta irrupción de un nuevo producto comercial americano estableció una red de redistribución de este producto hacia otros mercados del norte de Europa desde 1905. La incapacidad para competir con las producciones de plátanos de Jamaica hizo que la empresa *Elder & Fyffes* fuese absorbida por parte de la *United Fruit Company*, empresa estadounidense ubicada en Boston.

Para el caso de Gran Canaria la producción platanera tuvo un gran impacto en la característica de la propiedad de la tierra, por lo general de gran propiedad, dispersa y poco concentrada en términos espaciales, excepto algunos casos excepcionales. Además de la exportación y el mercado local, el plátano tenía otras funciones como fertilizante y alimento para el ganado. En resumen, se trataba de un cultivo destinado a los mercados extranjeros, entre las demandas de las casas comerciales establecía el reacondicionamiento de las dotaciones agrarias que expandieran los monocultivos, estas gestiones de arriendos de terrenos eran llevadas a cabo por Alfred Lewis Jones<sup>252</sup>.

El incremento de la producción permitió aumentar el volumen de exportación hacia Gran Bretaña. Se estima un volumen de comercio de 10.000 racimos para 1884 a un total de 50.000 en 1886. Este comercio permitió convertir a *Elder Dempster* en el principal exportador de plátanos desde Canarias mediante el intercambio de carbón por plátanos a los buques que arribaban al puerto de La Luz, pasando a ser un lucrativo comercio de la compañía a un bajo coste con la adquisición de la fruta.

---

<sup>252</sup> “(...) la tierra no se cultivaba y el pueblo estaba hundido en la apatía de la desesperación. Pues bien, al percatarme de la naturaleza fértil del terreno compré cuantas tierras pude y cultivé frutas. Más adelante, como sabía que eso no era suficiente para el comercio que yo preveía, me recorrí todas las fincas y ofrecí un precio por la fruta que pudieran cultivar, y cuando hizo falta, les adelanté dinero y les financié los cultivos. Como consecuencia de esta iniciativa, la tierra ahora (1898) ha subido a 1000 libras el acre; las islas ingresan un millón de libras al año por fruta y la población es próspera y en términos comparativos todo están contentos porque disponen de dinero de sobra para hacer frente a sus gastos” (Stone, 1995: 2).

El control comercial británico era consecuencia de la adquisición de amplios lotes de terrenos dedicados a la gran explotación platanera, con una masa de campesinos como mano de obra barata. Por su parte, la burguesía local carecía de redes financieras para articular un sistema de créditos hipotecarios a gran escala, por lo que ese papel lo desarrollaron agentes y empresas británicas.

El comercio de plátanos se expande al mercado londinense a partir de 1892 cuando el volumen de exportación permitió abarcar la entrada de este producto en la capital británica. Además de la inminente irrupción de la empresa *Fyffes* en este potencial mercado motivó la entrada de *Elder Dempster*. El ejecutivo de la empresa Arthur Stockley<sup>253</sup> pasó a administrar la empresa desde *Covent Garden*, en Londres. La empresa *Fyffes* apenas podía realizar envíos de plátanos al mercado británico dado el dominio de la compañía *Elder Dempster*, por lo que extiende su red de influencia con otros comerciantes que se asentaron en la isla, permitiendo crear una extensa red de contactos tanto locales como de su comunidad para permitir abrir nuevos mercados.

Sin embargo, el estallido de la Primera Guerra Mundial perjudicó los intereses comerciales británicos en el Atlántico, sobre todo con el hundimiento de buques de empresas comerciales, por lo que el comercio de plátano repercutió en gran medida en este importante mercado, aunque una vez finalizado el conflicto volvería a recuperar su preponderancia. Con el final del conflicto, las medidas proteccionistas, así como de la falta de coordinación para la recuperación económica por parte de las potencias vencedoras hizo que la economía canaria no recuperara el volumen comercial hasta mediados de la década de 1920, alcanzando la cima de exportaciones a partir de la década de 1930. El declive comercial canario experimentado durante la contienda mundial no significó el fin de la producción platanera y tomatera en Canarias. En el caso de Gran Canaria, permitió la aparición de nuevas empresas de los cosecheros-exportadores, mediante el mantenimiento y adquisición de nuevas fincas, ubicadas en el sur de la isla, mientras, que las oficinas y los almacenes se establecían en Las

---

<sup>253</sup> Arthur Stockley, directivo de la empresa *Lowndes and Stockley* desde 1873. Desde la muerte del socio el Sr. Lowndes en 1888 fue contratado por Alfred L. Jones para que trabajara en las oficinas de la empresa *Elder Dempster* que tenía en el puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria para la importación de plátanos desde Canarias a Liverpool. Desde 1892, las acciones de Alfred L. Jones hacen que, por medio de Stockley y otros asociados a la empresa, consigan alquilar un local en *Covent Garden*, donde comienza la importación de plátanos a Londres a partir de 1895 (Davies, 1990: 48-49).

Palmas de Gran Canaria como núcleo urbano con una gran oferta de servicios empresariales y financieros<sup>254</sup>.

El comienzo de la Guerra Civil produjo el cese de las exportaciones de productos frutícolas canarios hacia los mercados europeos, aunque concluida la II Guerra Mundial, se produjo un reajuste: a) por un lado, reorientar el tráfico marítimo hacia el comercio nacional; y b) reorientar la producción agraria hacia cultivos de autoconsumo.

Desde sus comienzos la organización, métodos y técnicas agrícolas aplicadas en la explotación económica dedicada a la exportación masiva de plátanos, hasta mediados del siglo pasado, ha sido casi igual, excepto por la introducción de adelantos tecnológicos. Esta situación ha permitido que se estableciera un modelo de organización del trabajo con herramientas y técnicas agrícolas rudimentarias.

Estas aplicaciones y métodos agrícolas eran limitadas, como se ha comentado anteriormente, por las condiciones del terreno y a las técnicas agrarias empleadas, así como de la escasa capitalización en cuanto a la introducción de innovaciones tecnológicas que permitiera una ampliación de los rendimientos económicos, situación que se mantendría, salvo excepciones hasta mediados del XX<sup>255</sup>.

En cuanto a las tareas agrícolas comenzaba con la *sorriba*, el acondicionamiento del terreno de cultivo, por lo general situados en la costa, con altitudes no superiores a los 300 metros de altitud con respecto al nivel del mar. El suelo se preparaba mediante el despedrado del terreno y limpieza a través del empleo de cal, para bajar la acidez del terreno que pudiera afectar a la planta. El despedrado a veces implicaba eliminar coladas y materiales volcánicos. Posteriormente se erigían los muros de la propiedad, adecentamiento y abono del lugar, cuando este tenía una capacidad óptima se cavaba la platanera. La distancia media entre plantas, eran por lo general, de 2 metros por mata y 3 metros por cada fila de plataneras.

A continuación, se aplicaba la técnica del *deshijado*, es decir, eliminar las primeras hijas de cada planta a medida que esta crece. En última instancia se deja un hijo para que produzca plátanos, la elección de este era de suma importancia por la calidad, y perspectivas

---

<sup>254</sup> Como la empresa Navarro y Grau-Bassas, S.R.C. fundada en 1925 que, a partir de 1939 comienza a adquirir finca en el sur de la isla para la exportación de tomates (Rebollo López, 2012: 310).

<sup>255</sup> La escasa capitalización en la captación de aguas subálveas, técnicas agrícolas que precisaba el ahorro de agua en el cultivo del plátano mediante las técnicas del goteo y riego por aspersión y la aparición de los invernaderos como cultivos de gran explotación intensiva incrementaron la capacidad de ampliar y diversificar los cultivos que se daban en Canarias desde mediados del XX (Nuez Yáñez., 2001: 158; Aguilera Klink, 1986; Sánchez Padrón, 1993: 232-240).

económicas que podría mejorar de las próximas cosechas de la platanera, de esta manera se evita que choquen los racimos entre sí, mermando la capacidad de producción de esta.

Plantada y separada la platanera esta se regaba mediante la técnica de *manteo*, el agua se canalizaba mediante pocetas, es decir, conducciones de agua para su distribución en la finca. Estas eran de composición cuadrangular y ubicadas aledañas a las plataneras cuyos bordes, eran denominados *camellones* y confeccionados con tierra, actuando a modo de canales para distribuir el agua. En algunos casos, tanto las conducciones como los camellones eran de tierra por lo que se tenían que reparar a menudo para evitar pérdida de caudal en el proceso.

A esta situación se le añade las diferencias térmicas entre zonas de cultivos, las predominantes, las ubicadas en la costa, precisaban de mayor caudal y por este motivo solían regarse cada diez días en el verano, mientras que, en estaciones de otoño y primavera se regaba cada quince días. Mientras que, en invierno, época de muchas precipitaciones, se dejaba de regar. Esta comenzaba, por lo general, en el mes de marzo aumentando progresivamente a medida que las temperaturas aumentan cercanas al verano, sobre todo en julio, es el mes óptimo, de aprovechamiento de rendimientos de los racimos, reduciéndose progresivamente a medida que la temperatura desciende a partir del mes de septiembre.

Mientras que el abono en los terrenos era reemplazado durante el año, excepto en los meses de invierno por la baja demanda de agua que precisaba la platanera en estos meses. Además de aplicar los fertilizantes de composición química, se aplicaba estiércol para moldear y facilitar las tareas de plantado y regar más fácilmente el terreno<sup>256</sup>. Por lo general, se aplicaba estiércol en el terreno en los meses de invierno para preparar el suelo para mantenerlo cubierto de nutrientes y permitir una mayor facilidad para el agarre de las raíces de la platanera.

Una vez crecida los primeros racimos de plátanos se aplicaba el desflorado de la misma, consistente en eliminar de las flores que salen junto con el fruto, de manera que evitaba la podredumbre por la presencia de fúngicos que pudiera acelerar el proceso de maduración del racimo. A medida que crece se coloca una *borquilleta* en el tallo y racimo de manera que no perjudique su crecimiento, en especial, por el peso del racimo y caerse en el proceso. Poco después, en torno a los tres meses, se corta la parte inferior del racimo para evitar que perjudique el crecimiento del resto de plátanos, así como la aparición de plagas que pudieran estropearlo.

---

<sup>256</sup> Nuez Yáñez, 2001: 161.

En todo el proceso se aplican medidas de control de plagas para evitar la aparición de hongos, insectos y parásitos que perjudiquen la producción, en especial de hormigas que trasladan la cochinilla que infecta la platanera. De hecho, los avances en esta materia desde la década de 1930 aceleraron la capacidad de prevención de plagas mediante la aplicación de la tecnología química en forma de venenos y otros elementos asociados, además de emplear al ganado para la limpieza de los suelos y terrenos agrícolas que, a cambio impregnaban el terreno con estiércol que nutría al suelo.

En cuanto a la cosecha existen diferencias entre cultivos. Si la producción se cosecha en estación de primavera tienen un proceso de maduración menor que los producidos en el periodo invernal. Este hecho es consecuencia de la preparación del terreno que se desarrollaba en invierno, permitiendo una capa de nutrientes y estiércol, que, junto con el riego, implicaba una menor duración del proceso de maduración de la fruta. De todas formas, las cosechas se realizaban en todo el año, existiendo diferencias entre estaciones y meses, de hecho, la mayoría de las producciones se recolectaban en los meses de primavera y verano y, en menor proporción, en los meses de invierno.

Una vez recogida las cosechas de plátanos eran llevadas a los almacenes de las casas comerciales británicas con mucho cuidado para evitar desperfectos, pérdida de calidad y rotura de la fruta durante el transporte. De esta manera, en caso de producirse algún desperfecto, afectaba a la resistencia y maduración de esta, especialmente en el trayecto hacia Gran Bretaña. El embalaje se colocaba en *huacales* bien sea de dos, tres o cuatro racimos de plátanos por cada huacal. Estos eran denominados dependiendo de la cantidad de racimos en dobles, triples, cuádruples o múltiples, según sea el caso<sup>257</sup>.

---

<sup>257</sup> Capote Jiménez, 1932: 110.



Fig. 3.8. Almacén de plátanos para su clasificación y colocarlos en huacales. (1936). Fuente: FEDAC, Archivo de Fotografía Histórica de Canarias. Autor: Colección RSEAPGC/Domingo Doreste.

Dependiendo del peso del racimo podía ser etiquetado de diferentes formas desde los *corrientes* de 30 kilos hasta los *cinco gigantes* de más de 75 kilos. Mientras que en caso de pesar menos del estándar de 30 kilos eran embalados en huacal solos y denominados *sencillo*. Una vez llegue al almacén se lava y se pesa, se deposita en el huacal con envoltura de huata, papel y paja u hoja de platanera para que quedasen inmóviles las manillas del huacal y haya una separación, evitando su rotura en el transporte. Posteriormente serían transportados, en un primer momento, por carros tirados por tracción animal y sustituidos por camiones que transportaban la fruta hasta los embarcaderos que hemos mencionado en el capítulo 2 y con destino hacia el Puerto de La Luz para su distribución internacional.

En caso de existir producciones de costa y de medianías, se evitaba que se mezclaran en el mismo huacal. Las producciones de costa, de menor altitud, tiene un período de madurez más rápido que los de medianías, con diferencias entre estaciones en épocas de cosechas, las de invierno eran menos resistentes que las de verano, de manera que si se juntaban produce la podredumbre de la cosecha en el proceso<sup>258</sup>. En cambio, las producciones de medianías se comerciaban en mercados locales o insulares. Mientras que los producidos en la costa se dedicaban a la exportación a los mercados internacionales.

---

<sup>258</sup> Capote Jiménez, 1932: 112



Fig. 3.9. Huacales de plátanos almacenados en el Puerto de La Luz para su embarque hacia los mercados extranjeros. c. 1920-1930. Fuente: FEDAC, Archivo de Fotografía Histórica de Canaria. Autor: Colección José A. Pérez Cruz.

En cuanto a la organización del trabajo este se efectuaba por distinción de sexo, por lo general, las tareas de cuidado y evitar la aparición de plagas, en los meses de verano, eran efectuadas por mujeres. Mientras que los trabajos de preparación del terreno, reparación de pocetas, fertilización del suelo y riego eran efectuados por los hombres, dada la mayor fuerza física requerida en estas tareas.

Los jornales por hectárea se estipulaban, de acuerdo tanto a las tareas previas a la plantación, mantenimiento, riego, cuidado de la planta, control de plagas, y fertilización del terreno, de entre 500 a 600 jornales por cada hectárea trabajada. De esta manera el número de trabajadores en las fincas fue incrementándose a medida que estas explotaciones precisaban de mayor número de trabajadores. En 1900 se empleaban 30 trabajadores mientras que en la década de 1920 aumentó hasta los 70<sup>259</sup>. De esta manera, la finca entre la preparación del terreno, créditos y simiente previamente aportada por las casas comerciales británicas implica que los beneficios obtenidos por este cultivo eran importantes, permitiendo la contratación de un amplio volumen de trabajadores. Estas condiciones de trabajo hacen que el archipiélago canario, de acuerdo con la rentabilidad obtenido por la exportación de plátanos al mercado internacional sea considerada, desde 1931, como la provincia del país que obtiene

---

<sup>259</sup> Nuez Yáñez, 2001: 163.

una alta rentabilidad en relación por cada trabajador y tareas agrícolas asignadas y como la cuarta provincia con mayor rentabilidad por cada hectárea trabajada<sup>260</sup>.

Los trabajadores de plataneras eran, por lo general, cosecheros que se diferencian en medianeros, si estos eran empleados en fincas en las medianías en la isla. Mientras que en las zonas de costa eran empleados cosecheros tanto para las zafras de plátanos, a veces en conjunto con explotaciones de tomates, bien sea directamente, es decir sin intermediarios, que conforman una minoría. A diferencia de los que se empleaban en fincas administradas, directa o indirectamente por las casas comerciales, que a cambio tenían asegurada la compra de la cosecha por estas firmas comerciales.

En este tipo de explotación agrícola los hombres eran contratados por jornadas establecidas de corta duración, principalmente para la preparación y cortes en los racimos de los plátanos. Mientras que las mujeres soportaban la mayor carga de trabajo tanto en el terreno para desflorar, deshijar y el cuidado de las plataneras, como en el almacén de las empresas para la selección, embalaje y correcto almacenamiento de la fruta. El resto de los trabajadores masculinos que trabajaban habitualmente se encargaban de las tareas de mantenimiento del terreno, cuidado del riego, pocetas y otros elementos necesarios para el correcto desarrollo de la planta. De hecho, excepto por unos pocos trabajadores de manera continua, el resto eran empleados de manera estacional y dependiendo de la demanda de la cosecha.

El aumento de la superficie cultivada permitió el mantenimiento de la producción casi durante todo el año, de manera que la rentabilidad iba en consonancia con la producción de manera anual. Pasando de una producción estacional a una anual con intensificación progresiva de las cosechas, para ello precisando de mayores trabajadores, con aumento de los jornales incluido para fijar la fuerza de trabajo de manera estable<sup>261</sup>.

La Gran Guerra y, con ello, el hundimiento de las exportaciones de este producto hizo que muchos propietarios de fincas y cosecheros se arruinasen por la incapacidad de devolver los préstamos. Muchos tuvieron que vender sus propiedades o bien reorientar la explotación de esta mediante cultivos de subsistencia.

### ***La alternativa del tomate***

Con respecto al tomate es un producto de procedencia americana y cultivado en Canarias desde el siglo XVI, un cultivo que apenas se explota por la falta de interés doméstico y

---

<sup>260</sup> Simpson, 1994.

<sup>261</sup> Nuez Yáñez, 2001: 167.

estímulo comercial. Ya en la etapa contemporánea, el tomate va a ser más demandado hasta que a mediados del XIX experimentase un crecimiento sostenido por parte de las casas comerciales británicas.

La variedad de las semillas introducidas deriva en tipos de tomates cultivados (*manzana, perfección, Livinston, manzana blanca, manzana oscura, Comet*)<sup>262</sup>. El tomate va a cumplir la misión de cultivo exportador sustituto frente a la cochinilla a comienzos de 1870, con un volumen comercial que supera en más del 50% de las exportaciones canarias hacia Gran Bretaña. La demanda del mercado británico de este producto radica en el propio proceso expansivo de la economía británica. Este comercio se incrementa a partir de las décadas de 1870-1880 cuando se explota en grandes latifundios. Entre los primeros lugares dedicados a este cultivo en la primera fase de experimentación está la hacienda del Conde de la Vega Grande ubicada en el pago de Jinámar (1874)<sup>263</sup>. Aunque sería con Mister Blisse cuando comienza las primeras exportaciones de tomates con el arriendo de una finca situada en el Valle de los Nueve en 1885<sup>264</sup>.

Los nuevos cultivos demandaban una serie de condiciones climáticas que el archipiélago disponía, sobre todo en el periodo invernal, período donde se producen los meses de precipitaciones de Canarias, paulatinamente las sequías se hacen más frecuentes, concentrado en los ejes sur y norte de la isla. De esta manera los vientos alisios, unidos a la composición del terreno montañoso, clima y terreno con un gran rendimiento, la dirección entre el viento alisio y la orografía permite que se transporte por vía aérea la humedad con mayor proyección, haciendo que sea uno de los factores que permite la expansión del tomate como producto económico en las islas<sup>265</sup>.

---

<sup>262</sup> Rebollo López, 2012: 165.

<sup>263</sup> Los primeros experimentos de tomates fueron realizados en la hacienda condal de la Vega Grande de Guadalupe de Jinámar en 1874, dando lugar a una excelente cosecha permitiendo la introducción como cultivo viable de exportación a otras regiones de la isla (Mendizábal Rodríguez, 2019: 152).

<sup>264</sup> Mr. Blisse, representante de la empresa exportadora de frutas británica *Swanston*, realizó los experimentos de cultivo de tomates en el municipio de Telde en 1885 (Mendizábal Rodríguez, 2019:151; Rebollo López, 2012: 54).

<sup>265</sup> Rebollo López, 2012: 54.



Fig. 3.10. Cultivos de tomates (1911-1915). Fuente: FEDAC, Archivo de Fotografía Histórica de Canarias.

Autor: Kurt Herrmann.

Por otro lado, la situación de Canarias, con un clima subtropical, hace que los inviernos sean cálidos, convirtiendo a este producto en bien exportador alta rentabilidad en el periodo invernal. Mientras que en las zonas de cumbre y medianías los terrenos eran dedicados a cultivos de autoconsumo, la mayoría de secano, en convivencia con pequeñas parcelas con sistema de regadío. Por lo que muchos campesinos eran aparceros temporales entre zafras, excepto en época de sequías que remedian mediante la reconversión en cultivos de autoconsumo en terrazas<sup>266</sup>.

Los primeros envíos conocidos de tomates a Gran Bretaña se produjeron en 1890 con destino al puerto de Liverpool<sup>267</sup>. En estas primeras décadas 1880-1890 se produce una fase de experimentación que culmina con el transporte y venta de este producto en el mercado británico a partir de la década de 1890, aunque tenía problemas para que se evitara la podredumbre de la fruta durante el transporte<sup>268</sup>.

---

<sup>266</sup> “En la cumbre se cosechaban papas, cebada, centeno y en menor medida trigo, dependiendo de la altura y el terreno; en las medianías: papas, millo, judías y forrajes. En la zona baja (costa), donde era necesario el regadío de manera continuada, el cultivo de exportación que fuera más indicado: tomates, plátanos y papas” (Rebollo López, 2012: 74).

<sup>267</sup> “(...) en el que informan sobre el transporte de dos cajas de tomates, junto a una remesa de 511 cestas de plátanos, en el vapor inglés *Sherbro*, que se dirigía al puerto de Liverpool (Rebollo López, 2012: 90).

<sup>268</sup> Solucionado posteriormente por los avances y técnicas de conservación de la fruta por Edward E. Fyffe, sobre todo en el proceso de empaquetado (Rebollo López, 2012: 91).

Además de la disponibilidad de los arrendatarios y campesinos para adaptarse a los intereses del mercado británico en materia de cultivo y empaquetado de la fruta. Así como ajustarse a la variedad del tomate que demande el mercado británico. Para ello aplican las técnicas de hibridación que condicionen la variedad, calibre y textura del producto. Un ejemplo es el caso de la variedad *Comet*, que permite obtener un producto resistente a la travesía de una semana hasta Londres o Liverpool sin deteriorarse en el proceso. Aunque los primeros envíos de tomates hacia Gran Bretaña muchos de estos no llegaron en buenas condiciones, la falta de competencia y la rentabilidad que se podría obtener eran elevados que merecía el esfuerzo.



Fig. 3.11. Aparceras del tomate. (1920-1930). Fuente: FEDAC, Archivo Fotográfico Histórico de Canarias.

Autor: Teodoro Maisch.

El método de cultivo lo podemos resumir en estas líneas. Las semillas eran aportadas por las casas comerciales británicas que monopolizaban el control de la producción y obtenían el control del mercado, así como las variedades de semillas que abarcaba la práctica totalidad del mercado. Se precisaba que los suelos no contaran con excesiva acidez, por lo que se empleaba cal como medio para neutralizar la acidez del terreno, por lo general importada de las producciones caleras cercanas o de Fuerteventura<sup>269</sup>. Posteriormente se desempedra y se preparaba el suelo para luego arar y plantar con riego, para facilitar el crecimiento de la planta se empleaban varas de madera que la ataban, usando para ello tiras de hojas de plataneras. Le sigue la puesta de fertilizantes como el guano, aunque las casas comerciales aplican poco a poco fertilizantes químicos para mantener el ritmo de la producción. Las

---

<sup>269</sup> Rebollo López, 2012: 147.

primeras cosechas se hacen entre los meses de junio y julio, la segunda en el mes de octubre y la tercera en enero del siguiente año.

Posteriormente la cosecha es trasladada a los almacenes de empaquetado. En este edificio se procede a la valoración, selección, pesaje y envasado en cestas o cajas (*seretos*)<sup>270</sup> de aproximadamente 25-30 kilos; para luego ser trasladado, hasta mediados XX mediante embarcaciones en los embarcaderos de los municipios respectivos con destino al puerto de La Luz, posteriormente sustituidos por camiones. El control de la producción tomatera quedaba detentado en empresas extranjeras que actuaban directamente mediante el control de los precios. Las empresas que transportaban estos productos eran las líneas navieras que operaban con el África Occidental Británica (*Elder & Dempster Co., Ferwood Bros., etc.*) en dirección al mercado inglés.

El volumen comercial que el mercado británico absorbía suponía más de la mitad de las exportaciones desde Canarias. El crecimiento comercial del tomate en Gran Canaria comienza a consolidarse a partir de 1895, a pesar de sus inicios poco rentables, mientras que en el caso de Tenerife este cultivo había comenzado décadas antes, donde la explotación de este recurso alcanzó un gran protagonismo desde el primer momento.



Fig. 3.12. Almacén de empaquetado de tomates. (1920-1930). Fuente: FEDAC, Archivo de Fotografía Histórica de Canarias. Autor: Colección RSEAPGC/Domingo Doreste).

La característica principal en el arrendamiento es el predominio del latifundio, con una pequeña élite propietaria de más de la mitad de las tierras de cultivo. El arriendo de

---

<sup>270</sup> Cajas confeccionadas en madera de tipo cuadrangular, con capacidad para, al menos 25—30 kilos de tomates por cada caja. Estas se usaban tanto para la cosecha como para transportar los tomates al almacén de empaquetado y transportarlo al puerto (Rebollo López, 2012).

importantes datos por parte de miembros de la burguesía de Gran Canaria, para el cultivo del plátano, a su vez subarrendados a empresas británicas.

Posteriormente los primeros competidores de *Elder & Fyffes* aparecen a partir de la empresa fundada por George Spencer Dunn asociado con Richard Yeoward, Robert Mac Garva junto a unos pequeños arrendatarios que habían adquirido protagonismo como Bruno Naranjo<sup>271</sup>, Diego Betancor<sup>272</sup>, la empresa Castillo<sup>273</sup>, Aquilino Marrero<sup>274</sup>, etc. de acuerdo con los intereses de las casas exportadoras británicas<sup>275</sup>. Posteriormente las exportaciones canarias de tomates se expanden hacia otros mercados europeos con puertos importadores destacados como Le Havre, Amberes, Hamburgo o Génova.

### ***Comercialización y distribución de géneros***

Como se ha visto en el apartado anterior, a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, una porción relevante de la economía del archipiélago había quedado en manos británicas. Este dominio económico y comercial inglés es consecuencia del sistema dependiente de las islas con respecto al comercio global, caracterizado por: a) activo y creciente tráfico comercial; b) alta fragilidad del mercado exterior<sup>276</sup>. Desde comienzos del siglo XVIII las continuas guerras incidirán de manera negativa en el comercio canario. Como resultado de estos conflictos obtiene beneficios las empresas irlandesas establecidas en Canarias, como es el caso de la casa comercial *Cólogan*<sup>277</sup>, familia procedente de Irlanda que se instalan en el Puerto de la Cruz, en Tenerife, dedicadas a la exportación de productos agrarios canarios con América.

---

<sup>271</sup> Bruno Naranjo Díaz, cosechero-exportador destacado de Gran Canaria desde 1906 se introduce en el arriendo de terrenos de propietarios como el Conde de la Vega Grande y otros territorios de varios municipios de la isla (Rebollo López, 2012: 117).

<sup>272</sup> Diego Betancor, cosechero-exportador destacado que participó, además, en el negocio de prestamista y concesión de créditos a particulares (Rebollo López, 2012: 229).

<sup>273</sup> Empresa fundada y administrada por el Condado de la Vega Grande de Guadalupe, para administrar los bienes y producciones que se destinaba a la exportación de frutos desde sus dominios (Lobo Cabrera y Bruquetas de Castro, 2014).

<sup>274</sup> Aquilino Marrero Rodríguez, cosechero-exportador con grandes terrenos en el municipio de Mogán, destinados a la exportación al mercado británico (Rebollo López, 2012: 541).

<sup>275</sup> La empresa formada se denominada *Dunn & Co.* e intentaban establecer una nueva dinámica que favoreciera la libre competencia de mercado, del cual estaba casi monopolizado hasta ese momento en favor de *Fyffes*. Los arrendatarios canarios continuarían las gestiones y control de la producción a partir de la década de 1920 (Rebollo López, 2012: 117).

<sup>276</sup> “En cuanto a nuestra necesaria dependencia comercial [de España]...en algunos casos dependen más de nosotros, como en el caso de Canarias, ya que, exportando todo su vino a Inglaterra, de modo que los isleños se rebelarán si España prohibiese a los ingleses tal comercio” [texto traducido de Joseph Williamson influente burócrata inglés] (Steckley, 1980: 341).

<sup>277</sup> En irlandés Mac Colgan, Esta familia estableció varias casas comerciales *Bernardo y Juan Cólogan*, *Cólogan y Little*, ambas en Canarias, mientras que *Cólogan, Barry y Cía.* tiene su sede en Londres (Fraga González, 1996: 206-207).

Para la década de 1740 las empresas familiares acumularon riquezas superiores a los 10 millones de reales<sup>278</sup>.

El fracaso comercial canario genera una situación de inestabilidad y pobreza que culmina con un proceso de emigración de la población, en un primer momento hacia otras islas para la explotación de cultivos de autoconsumo, posteriormente hacia la América española.

A mediados del XIX la rapidez de la navegación hacia Canarias permitió que los buques de *Elder Dempster*<sup>279</sup> se constituyeran en la principal empresa dedicada a la exportación de frutas a Gran Bretaña. Además de contar con las ventajas del clima de Canarias, mucho más apto que los realizados en otras latitudes que conseguía establecer un período de cultivo más amplio. El principal impulsor del comercio del tomate fue Mister Blisse, agente de la empresa *Swanston & Co.*, que realizó los primeros envíos de esta fruta en 1885<sup>280</sup>, aunque otros exportadores como Henry Wolfson, agente de la empresa *The Burrel, Wolfson & Co.* exportan esta fruta a partir de 1887 en la isla de Tenerife<sup>281</sup>. En 1897 se funda la empresa *Hudson & Fyffes* a partir de la unión de ambas empresas, para luego incluir a los principales cosecheros John Leacock, Richard Blandy, Cecil Barker y Henry Wolfson. A partir de 1901 se fusionan las empresas de Elder y Fyffes creando la *Elder Dempster & Fyffes Limited*<sup>282</sup>. Para la década de 1920 el precio del tomate y la exportación alcanzó la cifra de 1.339.525 cestos de tomates, con un beneficio del 50% superior al del plátano. Todas estas empresas conformaron un entramado societario importante en los dos grandes puertos de comercio del archipiélago, desplegando una gran diversificación empresarial.

En efecto, este hecho ocasionó la entrada de grandes cantidades de divisas, aunque no surtió el efecto esperado de mejora y ampliación de las explotaciones agrarias canarias. Para Canarias el sistema comercial de mediados del XIX había perjudicado a sus intereses, sobre todo, en un contexto de primera globalización y la expansión del capitalismo a nivel internacional a pasos agigantados<sup>283</sup>.

---

<sup>278</sup> “(...) el gran negocio que realiza Cologán en los años 1743-1749, cuando se hace cargo de la fabulosa cifra de diez millones y medio de reales corrientes, [...] que fueron transportados desde América a Tenerife y depositado en sus manos, para que los fuese remitiendo a la Península y Europa, cuando la ocasión fuese más oportuna” (Guimera Ravina, 1982: 469)

<sup>279</sup> Empresa fundada en Edimburgo en 1 de octubre 1868 por Alexander Elder y John Dempster que une Canarias con Liverpool (Davies, 2012: 51-73).

<sup>280</sup> Mr. Blisse arrienda una finca en el Valle de los Nueve en Telde, donde obtiene la primera cosecha que exportada con destino al mercado británico (González Lemús, 2005: 24).

<sup>281</sup> Henry Wolfson, arrienda varios terrenos y fincas en Adeje, Puerto de la Cruz y La Orotava, donde comienza a establecer el cultivo del tomate a fines de ese mismo año. (González Lemús, 2005: 24).

<sup>282</sup> Davies, 1990.

<sup>283</sup> Davies y Fisher, 1995: 225.

A partir de 1880 se produce una desaceleración de las exportaciones a Gran Bretaña debido al surgimiento de potencias como Alemania o Estados Unidos, para solucionarlo Gran Bretaña decidió proteger sus colonias por medio de establecer relaciones comerciales con países *semi civilizados* como medida para proteger su comercio (Platt, 1963: 497-502). De esta manera los *Informes Consulares* permitían adquirir información de primera mano acerca de los mercados donde las inversiones inglesas eran relevantes a fin de posibles inversiones en estos países con mercados desprotegidos, como es el caso de Canarias.

La mejora de las dotaciones de infraestructura la rada de la capital de la isla permitió el arribo de embarcaciones de mayor calado, con lo que aumentó el rendimiento comercial de Gran Canaria, insertándola en el escenario internacional nuevamente. El crecimiento comercial permitió la instalación de empresas comerciales británicas en torno al puerto, especialmente para el avituallamiento de víveres, aguada y carbón, como demuestra el cuadro 3.4:

Cuadro 3.4. Escalas británicas en Gran Canaria (1884-1890)

Año	Cabotaje		Británicos		% Británicos		Todos los países	
	Nº	Tm.	Nº	Tm.	Nº	Tm.	Nº	Tm.
1884	-	-	160	264.000	68%	52%	238	505.000
1885	-	-	220	263.000	66%	50%	336	725.000
1886	-	-	369	600.000	72%	63%	506	950.000
1887	-	-	414	680.000	63%	61%	660	1.103.700
1888	51	12.904	539	890.977	59%	59%	912	1.505.089
1889	158	41.696	601	1.360.000	59%	56%	1.022	2.432.000
1890	178	40.432	718	1.635.000	57%	56%	1.263	2.918.570

Fuente: Davies y Fisher, 1973: 199.

Los resultados del cuadro 3.4 ratifican el incremento de la presencia británica a partir de las obras de construcción y mejora del dique de abrigo de La Luz. Este hecho aceleró el número de buques que desde 1883 iba en aumento. En el quinquenio de 1885-1890 aumenta el número de buques de pabellón británico, además de ser el principal socio comercial con Canarias representando más de la mitad del total de buques en porcentaje que recalán en el puerto, además de un incremento del volumen de las exportaciones en toneladas.

Esta situación continuaría hasta el principio de la Primera Guerra Mundial con un reajuste comercial basado en aranceles a las producciones del archipiélago y, por tanto, en un freno a las exportaciones canarias. Este hecho marca el inicio de las empresas canarias que convenían con las empresas británicas o bien se convierten en su principal agente exportador hacia el

mercado inglés. La crisis de 1929 y la retirada relativa de Gran Bretaña del circuito internacional, a partir de la Conferencia de Ottawa con el establecimiento de la Commonwealth en 1932 hace que las exportaciones canarias pasen a un segundo plano.

## **Capítulo 4. Materiales y proceso constructivo portuario**



En este capítulo abordaremos los materiales empleados en el proceso constructivo portuario. De esta manera, se explicarán las técnicas y principales de la industria calera, la de la piedra y los diferentes procesos que definen la construcción de los puertos que se presentan en esta tesis doctoral. Estas actividades industriales han derivado en un sector económico que ha dinamizado los municipios donde se ubicaban, además de constituir diferentes puntos extractivos que han permitido extraer los materiales necesarios para la consolidación de las infraestructuras portuarias de los municipios de Gran Canaria.

Estos materiales eran explotados para la construcción e ingeniería civil como el almacenamiento de aguas, conducción de caudales hacia terrenos agrícolas, viviendas, almacenes y elementos adscritos a la agricultura. De alguna manera, han permitido la consolidación, expansión y mejora de las ciudades donde se ubican, al tiempo que han determinado la viabilidad económica de los mismos. A continuación, observaremos los diferentes procedimientos en los expedientes de construcción portuaria, para ello detallaremos los epígrafes que contienen la información relativa de los expedientes de los puertos. Posteriormente se presentará el proceso constructivo de estas infraestructuras y, finalmente, se detallarán otras infraestructuras complementarias a los puertos como faros, cable submarinos y estaciones de radiotelegrafía.

#### **4.1. Materiales constructivos**

##### ***La cal***

La cal ha sido uno de los elementos de construcción más demandados a lo largo del tiempo, debido a sus excepcionales condiciones de composición, dureza e impermeabilidad en contacto con el agua. En Canarias, a partir de la conquista de las islas, los colonos asentados demandaron la presencia de este mineral de caliza para la elaboración de medios de captación y retención de las aguas tanto en la superficie como subálveas; así como para la construcción de espacios habitacionales.

De esta manera, las primeras construcciones en emplear este mineral fueron las viviendas<sup>284</sup>. Debido a los incendios que se registraron en construcción realizadas en madera, los cabildos insulares debieron regular sobre este asunto, debiendo construirse en materiales menos inflamables como barro, mortero y piedra. El proceso de obtención de este preciado material es consecuencia de una explotación mineral de calcio en vetas o depósitos (*caliches*) en los

---

<sup>284</sup> “La cal es un conglomerante pues es capaz de unir fragmentos de una o varias sustancias y dar cohesión al conjunto debido a las transformaciones químicas producidas en su masa y originando nuevos compuestos” (Manzano Cabrera, 2016: 54).

denominados caleros, prueba de ello es la pervivencia de numerosos topónimos que recuerdan el pasado de esta industria en la zona<sup>285</sup>. Esta producción predominaba, por lo general, en zonas de costa, aprovechando la disponibilidad de conexiones marítimas para transportar este producto hacia la zona de destino.

Los hornos se construyen, casi siempre, en las proximidades de colinas y elevaciones naturales que permitían establecer una base sólida para la cimentación del horno. En el caso de inexistencia de elementos orográficos favorables se sustituía por rampas hechas de tierra que permitiesen salvar la distancia desde el depósito de cal. El habitáculo encargado de la combustión estaba situado justo debajo del horno, dividido de la parte superior por hierros dispuestos en líneas o parrilla para permitir la acción de calentar la piedra y permitir que el aire consumido por el carbón se oxigenase.



Fig. 4.1. Hornos de cal en los arenales de Santa Catalina (Las Palmas de Gran Canaria). (1920-1930). Fuente: FEDAC, Archivo de Fotografía Histórica de Canarias. Autor: Colección José A. Pérez Cruz).

Una vez extraído el mineral se procedía a calentar las piedras por medio de hornos para desprender la escoria de la piedra de calcio. Dependiendo de las temperaturas alcanzadas en el horno se obtendrá un tipo de cal específico, pudiendo ser de diferentes tipos: *pura*, *cal viva*, *cal en polvo*, *cal en pasta* y *cal hidráulica*<sup>286</sup>. Por lo que podemos considerar a la cal como uno de los elementos más importantes y destacados para la construcción a lo largo del tiempo.

Existen diferentes compuestos que, unido a la cal, permiten obtener resultados más duraderos, como es el caso de la mezcla real compuesto de la mezcla de cal con arcilla,

---

<sup>285</sup> Como el barrio denominado *El Calero* en el municipio de Telde.

<sup>286</sup> Manzano Cabrera, 2016: 55.

empleado en las construcciones hidráulicas debido a la capacidad de impermeabilidad y de secado rápido en comparación a otros tipos de cal. Por otra parte, la mezcla real tenía que ser aplicada en la obra cada cierto tiempo debido a su rápido deterioro<sup>287</sup>.

A este hecho se le suma la abundancia del mineral de calcio en prácticamente todo el planeta, el cual ha favorecido su aprovechamiento en diferentes contextos y civilizaciones distintas. Así como la obtención de mortero que mezcla diversos materiales con cal para la obtención de mejores resultados constructivos. Desde la era romana, se perfeccionó la técnica, obteniendo cal, morteros y diferentes tipos de hormigón<sup>288</sup>.

La obtención de la cal se ha realizado históricamente mediante dos medios diferentes: *fósos*<sup>289</sup> y *hornos*. En el caso de Canarias probablemente el empleo de la cal en los antiguos canarios era testimonial o marginal, debido a la preferencia de habitabilidad en espacios al aire libre o en cuevas. El aprovechamiento de las cuevas contaba con una gran presencia de materiales como la *toba volcánica* material moldeable y de fácil maleabilidad. En los asentamientos tanto de costa como de medianías apenas se tiene registros de presencia de cal en las construcciones.

La conclusión de la conquista del archipiélago trajo consigo el cambio en las tipologías constructivas de la sociedad colonial. En un primer momento, los materiales empleados provocaron numerosos accidentes, la mayoría incendios, que acabaron por dictaminar por parte de los cabildos la sustitución de estos materiales por la cal<sup>290</sup>. Además de emplearse en la construcción, ha tenido un papel importante en diferentes actividades económicas, sobre todo, en materia agrícola, ingenios azucareros para el blanqueo del azúcar refinado, método de higiene del agua almacenada en depósitos para el consumo y para elementos mortuorios<sup>291</sup>.

#### *a) Localización y explotación de la industria calera*

En las islas de Gran Canaria, Fuerteventura y Lanzarote abundan los suelos de composición caliza, por lo que es incentivo para el desarrollo de una gran industria concentrada en este

---

<sup>287</sup> “(...) pero su inconveniente mayor radicaba en que se descomponía con relativa rapidez y las obras tenían que ser reparadas cada dos o tres años. Para obtener una mayor durabilidad se le añadía al mortero real una parte de arcilla, con alto contenido en sílice, que mejoraba el resultado final” (Mireles Betancor, 2013: 3).

<sup>288</sup> “Los romanos heredaron en gran medida la técnica griega de fabricación de morteros de cal. Se extendió el uso de tierras volcánicas, en este caso las conocidas puzolanas (su nombre procede de Pozzuoli, cerca de Nápoles), para mejorar las propiedades de los morteros” (Manzano Cabrera, 2016:62).

<sup>289</sup> “(...) son oquedades realizadas en la tierra que generalmente no presentan ningún tipo de acabado; son de forma circular, con un diámetro que varía de uno a dos metros y llegan a tener una profundidad de 50 centímetros a un metro” (Manzano Cabrera, 2016: 70).

<sup>290</sup> Lobo Cabrera, 2004: 273-288.

<sup>291</sup> Para más información: (Manzano Cabrera y Mireles Betancor, 2021: 82; Suárez Moreno y Suárez Pérez, 2005: 87-88).

material. La disposición de numerosos hornos para la extracción de la cal tanto para el abastecimiento interno como hacia el mercado canario con una gran actividad comercial. La mayoría de los hornos estarán localizados en las áreas cercanas a los principales vías y medios de comunicación, tanto marítimos como terrestres<sup>292</sup>. En el caso de Gran Canaria luego de la conquista se instalan una serie de hornos cercanos a explotaciones de depósitos de cal, muchos de ellos conservando la toponimia actualmente<sup>293</sup>.

La industria de la cal estuvo sujeta a las normativas del Cabildo de la isla desde 1531, enfocado en la regulación para la actividad comercial<sup>294</sup>. Además de la necesidad de dotar de una serie de controles extractivos, así como de las piedras de cantería, empleada en la construcción. La venta del producto de la cal estaba configurada de manera que este pudiera venderse en las propias explotaciones, mediante el control del peso para evitar el fraude.

Los hornos empleaban maderas de diferentes especies arbóreas, como elementos de combustible para los hornos, por lo que desde el principio de esta industria se reguló el proceso de talado. Este sería el motivo por el cual se sustituye por plantas arbustivas y rastros como medio de combustible. Además de los hornos comentados anteriormente podemos constatar la existencia de hornos en diferentes puntos de la isla de Gran Canaria<sup>295</sup>.

Sin embargo, muchas de estas incipientes producciones caleras no perduraron en el tiempo. Los restantes y que perduraron en el tiempo se debe a las condiciones de ubicación, cercanías a los depósitos de cal y cercanos a las áreas portuarias. Hornos del Rey sería otro de los pagos donde la explotación calera tendría una gran importancia debido a la calidad de este material<sup>296</sup>.

---

<sup>292</sup> “(...) por lo que en base a esta industria y su tránsito comercial se ubican los hornos próximos a puertos y costas” (Manzano Cabrera, 2016: 88).

<sup>293</sup> “(...) Lomo Blanco en Tamaraceite, Hornos del Rey en Jinámar y destacándose en el siglo XX la zona de Arinaga donde se llegaron a establecer unos treinta y dos hornos” (Manzano Cabrera, 2016: 90).

<sup>294</sup> “(...) con las que se suponen que pretendía controlar el comercio que se había establecido en otras islas tales como que no se saque piedra de cal de la isla sin licencia de la ciudad” (Manzano Cabrera, 2016: 90).

<sup>295</sup> “En Gáldar ya en 1522 existía una propiedad de Juan Barrial y en Hoya Pineda la del maestro cantero Francisco Herrera y que data de 1523. En Telde hay constancia de uno en Tecén y otro en Temisas” (Manzano Cabrera, 2016: 92-93; Mireles Betancor, 2011: 11).

<sup>296</sup> “(...) destaca como elemento singular la existencia de los Hornos del Rey, situados en el Bco. de Las Góteras, muy cerca de La Matanza. Estos hornos servían para abastecer a la isla de sus necesidades de cal, utilizando como material las costras de carbonatos - “caliches”- que tanto se prodigaban en el Este insular. Los hornos estaban instalados junto a una veta de cal de gran importancia, con cuya piedra se construyeron las pilas bautismales de Jinámar, San Antonio Abad y la Catedral” (Manzano Cabrera, 2016: 93).



Fig. 4.2. Horno de cal construido para hacer la presa de Jinámar. Fuente: Isaac Mendizábal Rodríguez.

Además de otros importantes lugares del norte de la isla: barranco de Guadalupe (Moya), Bañaderos (Aruca), Valle de Agaete, Arinaga (Agüimes), barranco de Guía y La Aldea de San Nicolás, todos ellos precisaban de una industria calera local con la que abastecerse de cal para el blanqueamiento del azúcar durante su cocción<sup>297</sup>. Por ello, podemos establecer que a mediados del siglo XVI se concentraba un total de 72 hornos de cal con una gran producción destinada a las principales construcciones de la isla y de las principales fortalezas y, en menor medida, a la exportación<sup>298</sup>. Los hornos localizados en el conjunto de la isla, por lo general, efectuaban esta labor por medio del acopio de piedras de cal procedentes de canteras cercanas; aunque debido a momentos puntuales donde la demanda superaba la capacidad de producción hubo de importarse de otras islas.

En efecto, los pueblos de Agaete y Gáldar transformaban el material en bruto en hornos destinados al abastecimiento local. A comienzos del siglo XVII como resultado de la reconstrucción iniciada en el Real de Las Palmas luego del asalto de Van der Does (1599) la industria de la cal comienza un proceso de expansión.

En el siglo XIX se empleaba una mejora de la técnica de cal mezclado con partes de arena, arcilla y cal, para la retención de recursos hídricos como acequias, cantoneras, estanques y

---

<sup>297</sup> Suárez Moreno, 1994: 267.

<sup>298</sup> Quintana Andrés, 1996: 111.

otras construcciones similares resultando en la denominada cal hidráulica<sup>299</sup>. Debido a las características de porosidad de la cal ésta tenía que estar en contacto con el agua para la mejora de la impermeabilidad.

La producción de cal desde las islas occidentales tuvo que afrontar problemas derivados de la escasez de esta industria, en un primer momento, por la casi práctica inexistencia de depósitos de este mineral, de manera que hubo que ser importada desde las islas orientales<sup>300</sup>. Posteriormente, la producción calera consigue arrancar y, poco a poco, este hecho ha convertido a la isla de Tenerife junto a Fuerteventura en las islas con mayor actividad industrial de este tipo en Canarias<sup>301</sup>.

Por lo general, la forma de los hornos de cal en Canarias ha tenido escasa variedad, hasta el siglo XIX cuando se produce un proceso de reconversión industrial<sup>302</sup>. De manera que muchos de estos hornos tuvieron que ser reubicados, trasladados o derribados por el expansionismo urbano, como es el caso de Las Palmas de Gran Canaria.

La tipología de hornos más recurrente y, por tanto, los de mayor producción, son los denominados hornos *reverberos*<sup>303</sup>. Estos se encontraban en zonas próximas a los puertos y áreas cercanas a la actividad comercial, dada la demanda de este producto vital en la economía del archipiélago. La tipología de los hornos de cal reverbero se describen de la siguiente manera<sup>304</sup>. La expansión de la agricultura de exportación desde mediados del siglo XIX; así

---

<sup>299</sup> “Los caliches más puros producen un producto muy blanco, la cal aérea, que necesita del aire atmosférico para su fraguado y se emplea en los encalados y albeos de los inmuebles; en cambio, cuando contiene sílice, producen una cal menos blanca no muy apta para la construcción doméstica; pero indispensable en las obras hidráulicas pues fragua muy bien debajo del agua y por este motivo se le denomina cal hidráulica” (Suárez Moreno, 2001: 87).

<sup>300</sup> “Tenerife ha sido deficitaria tradicionalmente de costras calcáreas y caliches, porque estos hornos, ubicados en la proximidades del núcleo portuario del Puerto de La Cruz, han aprovechado el transporte marítimo que recalaba en sus costas para trasladar los frutos de los cultivos de exportación de la platanera del valle de La Orotava, para llevar [...] en sus bodegas las piedras de cal, preferiblemente de Fuerteventura, que luego, una vez depositadas en la orilla, se trasladaban a lomos de bestias a la parte alta de la ciudad” (Hernández Martín, 2011: 28-31).

<sup>301</sup> “(...) y ha sido, junto a Tenerife, la isla que ha tenido un mayor patrimonio industrial asociado a la actividad económica de la cal” (Manzano Cabrera y Mireles Betancor, 2021: 98; Rodríguez Molina y Armas Morales, 1995).

<sup>302</sup> “Hay autores que clasifican a los hornos canarios en un solo cuerpo y por su forma interior como pertenecientes a los denominados de “embudo” y los que tienen el hogar independiente del vientre y con acceso diferenciado. [...] Por lo tanto, considera que el horno más sencillo exteriormente lo compone una pieza cilíndrica sin partes sobresalientes añadidas a la estructura principal” (Manzano Cabrera, 2016: 99).

<sup>303</sup> Los hornos de [...] reverbero, que se ejecutaron en los contextos de las grandes urbes canarias abastecieron la demanda del sector de la construcción a finales del siglo XIX y primeras décadas del XX, fruto de la presión urbanística (Manzano Cabrera y Mireles Betancor, 2021: 85).

<sup>304</sup> “[...]el horno de reverbero es de planta cuadrada al exterior, de cinco metros de lado, y el interior de forma circular de dos metros de diámetro. Estructurado de tal forma que, la piedra de calcinar no estuviere en contacto con el combustible, sino con la llama y gases producidos por la combustión” (Manzano Cabrera y Mireles Betancor, 2021: 89).

como la implantación del decreto de Puertos Francos motivó la construcción de nuevas industrias caleras por las demandas constructivas del capitalismo agrario, como el proceso de fertilización y rebajar el pH del suelo de los terrenos dedicados a la producción de nuevos cultivos (tomate y plátanos)<sup>305</sup> y a la necesidad de ampliar y transportar los recursos hídricos disponibles (presas, estanques, acequias y canalizaciones).

A menudo estos hornos podían establecerse en los lugares de construcción, facilitando el acceso a la cal sin necesidad de trasladarlo desde los depósitos o *caliches*. La producción de hornos reverberos eran idóneos para esta tarea pues su producción se ajustaba a las demandas insulares<sup>306</sup>. Las condiciones geográficas de la isla de Gran Canaria, con una acusada orografía con diferencias de altitudes permitió que estos hornos pudieran instalarse para aprovechar los desniveles, donde el transporte de las piedras fuera más accesible. De esta manera se rellenaban por capas, mezclando la roca caliza con carbón en la apertura de la cámara del horno.

Las nuevas construcciones portuarias ejecutadas desde mediados del siglo XIX, sobre todo, a consecuencia de la entrada de capitales extranjeros, permitirán reinvertir los beneficios en la renovación de los barrios de las principales ciudades canarias. Así como en las mejoras de las dotaciones de servicios portuarios con las sucesivas expansiones de las infraestructuras portuarias. Este fue el caso de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria a raíz de la construcción del Puerto de La Luz<sup>307</sup>, además de las propias demandas de los nuevos puertos y embarcaderos, estudiados previamente en el capítulo 2, que demandaban la cal como elemento de fraguado de los materiales que se emplean para su construcción.

#### *b) Hornos de cal en Gran Canaria*

La industria calera comienza a expandirse desde mediados del XIX abarcando la totalidad de la isla de Gran Canaria. El municipio de Las Palmas de Gran Canaria contiene

---

<sup>305</sup> “La actividad de la cal tuvo su momento de mayor producción en siglos pasados, principalmente a finales del siglo XIX, por el capital que puso en movimiento la expansión de los cultivos de exportación, como el tomate o la platanera, que tenían un valor estratégico en el conjunto de las economías insulares al ser la base de la transformación del suelo agrícola de secano en regadío” (Quintana Andrés, 2015: 99).

<sup>306</sup> Se caracterizan porque su producción era industrial, con un poder de transformación de caliche en cal, mayor que el de tipo tradicional troncocónico, y tenían una chimenea “de tiro” que en altura evacuaba los humos que producía para así evitar la afección a la población, transportando los gases a una altura superior (Manzano Cabrera y Mireles Betancor, 2021: 86).

<sup>307</sup> En este contexto se produjo la instalación de hornos reverberos en los barrios anexos a la zona portuaria, fundamentalmente en los barrios de Los Arenales y La Isleta (...) Hornos de grandes dimensiones y producción, que dejaban a las tradicionales y artesanales troncocónicas, con un producto final de peor calidad, para el aprovechamiento de local de sectores socio-económicos menos favorecidos o para el consumo de localidades pequeñas con una tipología de viviendas de autoconstrucción o en obras hidráulicas de pequeño tamaño para una agricultura de autoconsumo (Florido Castro, 1999).

la mayor parte de los hornos de la isla, actualmente desaparecidos casi en su totalidad, debido al crecimiento urbano y la reconfiguración en el uso del espacio. El resto de los hornos de la isla se distribuyen en torno a las calas y playas de la costa de la isla con un activo comercio de este producto y cercano a los nuevos muelles construidos en sus inmediaciones. Estas infraestructuras precisaban este producto como material constructivo con una capacidad de fraguado y resistencia de gran importancia. El cuadro 4.1 presenta los principales hornos construidos en la isla desde mediados del XIX e inicios del XX.

Cuadro 4.1. Hornos de cal activos en Gran Canaria (siglos XIX y XX)

Lugar	Dimensiones	Años	Tipología	Fabricado
Los Betancores				
Barranco Seco (Las Palmas de G.C.)	1. Tamaño: 150 m <sup>2</sup> 2. Muros: 11 metros 3. Frente: 16 metros 4. Interior horno: 2,85 m.	XX (h. 1960)	Planta cuadrada	Fábrica de muros “a cajón”
Hornos del Rey				
Hornos del Rey (Inámar, Telde)	Tamaño: 25 m <sup>2</sup>	XIX-XX	Planta troncocónica	Fábrica del horno con cantería y argamasa
Arinaga				
Arinaga (Agüimes)	Tamaño: 60 m <sup>2</sup>	XIX-XX	Planta cuadrangular	Fábrica de muros con cantería y argamasa
Las Nieves				
Playa de las Nieves (Agaete)	Tamaño: 7 m <sup>2</sup>	XIX-XX	Planta troncocónica	Fábrica del horno con cantería y argamasa
Sardina del Norte				
Sardina del Norte (Gáldar)	Tamaño: 12 m <sup>2</sup>	XIX-XX	Planta troncocónica	Fábrica del horno con cantería y argamasa
Caserones				
Los Caserones (La Aldea)	Tamaño: 7 m <sup>2</sup>	XIX-XX	Planta troncocónica	Fábrica del horno con cantería y argamasa
Rosa Silva				
Rosa Silva (Arucas)	Tamaño: 12 m <sup>2</sup>	XIX-XX	Planta troncocónica	Fábrica del horno con cantería y argamasa
Presa de las Garzas				
Presa de las Garzas (S. María de Guía)	Tamaño: 45 m <sup>2</sup>	S. XX	Planta cuadrada con horno troncocónico	Fábrica con cantería y argamasa
Aldea Blanca				
Aldea Blanca (S. Bartolomé de Tirajana)	Tamaño: 6 m <sup>2</sup>	XIX-XX	Planta troncocónica	Fábrica de horno con cantería y argamasa

Fuente: Elaboración propia sobre FEDAC, 2002, Carta Etnográfica de Gran Canaria (2002), FEDAC, Cabildo de Gran Canaria [en línea]. Disponible en: <https://cartaetnograficagc.org> [Consulta: 04/07/2022].

El cuadro 4.1 nos muestra el crecimiento de la industria calera en las regiones y áreas más alejadas de la isla, a consecuencia de la expansión urbana y portuaria de los muelles y embarcaderos ubicados en los municipios donde se establece esta industria.

En cuanto al desarrollo de las tareas y labores propias de la industria tenemos el siguiente procedimiento<sup>308</sup>. El proceso de extracción se realizaba por diferentes medios, por lo general, en Gran Canaria esta actividad demandaba un volumen de trabajo relativamente bajo debido a que la roca afloraba en los depósitos. En otras ocasiones se procedía mediante la fuerza de herramientas<sup>309</sup> para la extracción, a fines del siglo XX se procedía mediante el empleo de elementos explosivos<sup>310</sup>.

Posteriormente, extraían los bloques de cal que luego eran troceados en bloques más pequeños y transportados con camellos hasta los hornos, para ser sustituidos tiempo después por camiones. Luego era introducida en la parrilla del horno, la cocción del horno duraba en torno a los cuatro o cinco días, en el proceso de combustión del horno podía ser intermitente o continuo<sup>311</sup>. El horno funcionaba, dependiendo de la tipología de horno, empleando partes de carbón con piedra o madera. Una vez finalizado el proceso se retiraba del horno mediante rastrillo o *xaborra* (tolva); en este caso cuando el elemento resultante es cal viva.

En el caso de los hornos situados en municipios como La Aldea o Gáldar, la piedra de cal era transportada por vía marítima hacia otras regiones de la isla o hacia otra isla<sup>312</sup>. Por lo que la actividad comercial se reduce al transporte de la piedra caliza a los hornos, mientras

---

<sup>308</sup> “La cuba, generalmente de sección semioval, en su parte superior, por donde se cargaban desde su boca las piedras a calcinar y, dos bajo la cuba, el hogar, separado del anterior, por un sistema de perfiles metálicos horizontales o «parrilla». Se cubría con una capa de barro y arena, en unos casos y en otros mediante ladrillos refractarios (...) y el área de combustión, en la zona inferior, se separaba de la superior, a través de una rejilla, o listones de hierro paralelos, que sujetaban y permitían la quema de la materia prima facilitando la aireación del carbón” (Manzano Cabrera y Mireles Betancor, 2021: 86).

<sup>309</sup> “(...) picos, cuñas, el marrón o mandarria para partir las piedras grandes de cal” (Manzano Cabrera, 2016:162).

<sup>310</sup> “(...) a la persona mayor y responsable se le designaba como fueguista. Primeramente, en el fondo del agujero, por medio de una explotación pequeña de un fulminante y un cartucho se hacía la casa, lográndose un espacio mayor para la segunda explosión. [...] Luego se introducía en el orificio hasta que el espacio mayor del fondo se llenaba y se iba echando la pólvora de tres cartuchos y se apretaba bien con un palo. Luego el fueguista cantaba con voz alta: fuego uno fuego dos, fuego tres, añadiendo al final el número de explosiones que se iba a realizar” (Mireles Betancor, 2011: 4-5).

<sup>311</sup> “Por calcinación periódica o discontinua se entiende cuando se calcina cierta cantidad de cal, se deja enfriar el horno y se descarga, volviéndose a repetir el proceso. [...] Se extrae la caliza, calcinada, por la parte inferior del horno y se va sucesivamente cargando por la parte superior. Funciona ininterrumpidamente y con un rendimiento diario entre 200 y 400 fanegadas (6, 12 tn). En estos tipos de hornos el fuego está solo en la hornilla” (Manzano Cabrera, 2016: 213-214).

<sup>312</sup> “Las lanchas de los veleros solían, en marea llena, acercarse lo más posible a las playas, para arrojar las piedras de caliche. Luego según bajaba la marea, se recogían y se llevaban en cestas a hombros hasta las caleras cercanas a las playas. En algunas zonas había caletas muy apropiadas para ello como La Caleta de la Cal en Sardina del Norte” (Suárez Moreno, 2004: 96).

que el transporte de la cal, especialmente la cal viva debía utilizar otros medios de transporte terrestre<sup>313</sup>.

En un primer momento, el combustible empleado era la leña, aunque desde el principio, el Cabildo reguló esta actividad para evitar la desaparición de los bosques. Para ello, se sustituyó por el empleo de especies arbustivas (aulagas) y cáscaras de almendras. La introducción del suministro de carbón a los buques en ruta hizo que este mineral tuviera que ser importado desde Inglaterra, y empleado poco después en los hornos de la producción de cal. No obstante, el aislamiento internacional resultante de la conclusión de la Guerra Civil Española hubo de importar carbón de península.

La industria calera ha tenido un papel determinante en materia social dado que ha permitido a la población canaria disponer de empleo en épocas de carestías. Como ocurrió en el período posterior a la Guerra Civil española y a la autarquía impuesta por el régimen franquista. Por lo que se constata la presencia de este mineral en el comercio interinsular de cabotaje entre islas<sup>314</sup>. Este contexto permitirá la apertura de nuevos hornos, así como la reutilización de hornos previamente abandonados<sup>315</sup>.

La disposición de los hornos se orientaba, frecuentemente, hacia el mar como consecuencia de la cantidad de gases que generaba en el proceso. Generalmente las chimeneas disponían de un accesorio o *sombrero de coronación* que permitía que los gases se filtrara de manera que estos fueran expulsados en orientación hacia el mar y recoger las cenizas en el proceso.

En el caso de Las Palmas de Gran Canaria, los hornos de cal de la localidad se obtenía la cal a partir de la importación de piedras procedentes de las islas orientales. En las islas de Fuerteventura y Lanzarote la extracción de piedra caliza para hornos de cal ha sido más tardío con respecto a Gran Canaria<sup>316</sup>. La producción de hornos de cal en estas islas estaba

---

<sup>313</sup> “Muchos camiones con la carrocería de madera llegaron a principio del siglo XX a quemarse en el transporte de la cal viva. Esto era uno de los motivos principales por lo que la mayor parte de la comercialización se reducía a la exportación o importación de la piedra caliza, ejemplos de esta ubicación los tenemos en los hornos de La Palmita en el municipio de Agaete o los de Los Caserones- Carrizo en La Aldea” (Manzano Cabrera, 2016: 176).

<sup>314</sup> Suárez Moreno, 2004: 95-98.

<sup>315</sup> “(...) con una calidad final del hidróxido de calcio, o <<cal apagada>>, inferior a la producida en los hornos de reverbero” (Mireles Betancor, 2011: 6-8).

<sup>316</sup> “La extracción y producción de cal, al menos se ha remontado al siglo XVII en la isla de Fuerteventura, al igual que en Lanzarote” (Lobo Cabrera y Quintana Andrés, 1997: 25).

orientada en dos vías: a) por un lado, al comercio local; b) hornos dedicados a la exportación<sup>317</sup>. Con un precio fijado en el mercado para finales del siglo XIX<sup>318</sup>.

No obstante, la aparición de cementos de rápido fraguado (tipo Portland) y a las mejores técnicas y constructivas perjudicó la aplicación de la cal hasta su desaparición en Canarias a partir de la década de 1960.

### ***La Piedra***

La piedra ha sido otro de los elementos constructivos más empleados por la humanidad desde tiempos ancestrales. Este elemento que por su dureza, resistencia y perdurabilidad ha permitido a la humanidad de disponer de un recurso valioso por las ventajas que aporta. Además de la impermeabilidad que aporta un grado de aislamiento del exterior. En Canarias el empleo de la piedra ha estado documentado desde época prehispanica, por la presencia de espacios de viviendas por parte de la población aborigen a partir de los restos arqueológicos conservados.

Los colonos establecidos en las islas tras la conquista del archipiélago demandaban la construcción de numerosos edificios que permitiera tanto el abastecimiento de la ciudad como de espacios habitacionales, especialmente en las nuevas ciudades de nueva construcción como Telde, Guía, Arucas o Las Palmas<sup>319</sup>. De manera similar a la producción de otras industrias incipientes derivadas del proceso de asentamiento colonial, hubo demanda de trabajadores especializados en las técnicas extractivas de la piedra, sobre todo de Madeira y la península ibérica.

El modelo de organización de los canteros se organizaba bajo el sistema gremial, aunque con variaciones debido a las condiciones establecidas en la organización política del archipiélago, al amparo de la protección real y las ordenanzas establecidas por los cabildos insulares. Los canteros, pedreros y demás oficios relacionados con las tareas de extracción de piedras, aprendían el oficio en torno a los diez o doce años, pasando posteriormente a ser oficiales y, posteriormente, maestros. Esta situación se debe a las rentas familiares que se nutrían a partir de la convivencia del empleo agrícola junto con otras tareas secundarias. Los

---

<sup>317</sup> “(...) [Desde Lanzarote] de 1800 a 1804 se exportan unos 16.000 quintales de piedra de cal, la mayor parte para Tenerife” (Hernández Delgado y Rodríguez Armas, 1993: 18).

<sup>318</sup> “A finales del siglo XIX; cal sin quemar de 1, 25 a 1,40 ptas./fanega cal viva, de 0,30 a 0,50 ptas./quintal” (Hernández Delgado y Rodríguez Armas, 1993: 18.)

<sup>319</sup> Véase: (Hernández Padrón, Quintana Andrés y Jiménez Medina, 2020).

aprendices se ocupaban de las tareas más sencillas, como limpieza de la zona de trabajo, canteras y acarreo de las herramientas de trabajo<sup>320</sup>.

En momentos de expansión urbanística hubo de requerir la colaboración de población campesina que realizaba estas tareas entres zafras. Esta tendencia es consecuencia de los ciclos económicos que han predominado a Canarias en materia comercial. La crisis del azúcar derivó en la quiebra de muchas producciones dedicadas en exclusividad a este monocultivo, reconvertidas en producciones vinateras con el consiguiente incremento de las demandas del sector constructivo de elementos necesarios para desarrollar esta producción industrial. Así como del reforzamiento de las defensas de Las Palmas y zonas cercanas a la bahía de Las Isletas.

De esta manera los canteros, albañiles y otros oficios del sector comienzan a experimentar un crecimiento en la demanda de nuevos obreros dedicados a esta labor. Para Gran Canaria el Cabildo, desde el principio, por medio de la ordenanza de 1531 estableció los lugares de extracción de las losas y canteras. Esta regulación determinaba el control de la producción de cantería y piedras que se producía en la isla<sup>321</sup>. Además de la escasez de mano de obra y artesanos especializados, en su mayoría campesinos que compaginaban las tareas constructivas con el sector agrícola, como en los municipios de Gáldar, Arucas, Agüimes o Telde.

Entre las canterías de que se tiene constancia entre el XVI y XVIII se pueden situar las siguientes:

- Telde: Guinea (Lomo Guinea), El Portechuelo y Jinámar.
- Agaete: El Valle.
- Las Palmas: Barranco Seco, Rehoya, Guanarteme y Lugarejo.
- Guía: Ingenio Blanco.
- Gáldar: Pineda y Coruña.

A comienzos del XIX con el auge del tráfico marítimo y comercial desde mediados de siglo a raíz del decreto de Puertos Francos permitió que la burguesía de las urbes de Las Palmas y otros núcleos poblacionales de la isla demandaran la construcción de nuevos espacios dedicados a la explotación económica predominante y sus derivados. Durante este siglo se

---

<sup>320</sup> Marrero Cabrera, 1999: 19.

<sup>321</sup> Hernández Padrón, Quintana Andrés y Jiménez Medina, 2020.

explotan las canteras de Tamadaba (Artenara), Tirma (La Aldea de San Nicolás y Artenara), Ayagaures (San Bartolomé de Tirajana), Teror, Arucas, Gáldar, Guía, Agaete y San Lorenzo.

La cantería de Gáldar, al ser una piedra poco compacta y labrada con facilidad era empleada para los banales y abrigo para las producciones de plátanos que demandaba el mercado internacional para producir plátanos en óptimas condiciones de humedad y nutrientes<sup>322</sup>. Además de las construcciones de los canales de riego (acequias) para tomates y plátanos en las fincas donde se cultivaba y bocas que cierran el riego (tornas). Además de los muros y paredes que conforman muchas de los banales, presas, estanques, aljibes y otros elementos de depósitos de aguas para los nuevos cultivos.

En cuanto a los métodos de extracción de las piedras, el proceso empezaba por *cabuquero*<sup>323</sup> y *cantero*<sup>324</sup>. Por medio de *cuñas* y *pico* realiza las primeras perforaciones superficiales. Para evitar problemas de grietas se repasa el lugar por medio de un *pico de recalar* y se insertan las *cuñas* o *cuñeros* que son cilindros de metal en forma de redondeada que permite la separación del bloque y *levantar* y rociados con agua para evitar la fricción que, por medio de martilleo se separa de la roca. Posteriormente, se emplea la *leva* o *barra* dependiendo del peso del bloque.

Los bloques podían ser extraídos mediante diferentes técnicas:

*Troceado en tablas*: se insertan cuñas en medio del bloque de forma que puedan partirse a la mitad, siguiendo el recorrido de la veta para evitar roturas y desperfectos.

*Tronchado*: proceso contrario del troceado en tablas, haciendo los cortes en sentido contrario a la veta.

*Rolar*: troceado de la piedra por medio del rolo o piedra de platanera que tenía forma redondeada.

---

<sup>322</sup> Marrero Cabrera, 1999: 31.

<sup>323</sup> Se encargaba de extraer la piedra, previa inspección de la dirección de veta o hilo del filón de piedra que se disponía en la cantera. Debían tener rapidez en la extracción para evitar tiempos muertos en el proceso extractivo (Marrero Cabrera, 1999: 42 y 55).

<sup>324</sup> Se diferencia del *cabuquero* en que este oficio se dedicaba a buscar bloques que se derivan al sector de la construcción (viviendas por lo general) (Marrero Cabrera, 1999: 54).



Fig. 4.3. *Cabuquero* extrayendo la piedra de cantería de Arucas. (1980-1990). Fuente: FEDAC, Archivo de Fotografía Histórica de Canarias. Autor: Colección Juan Félix Rodríguez Ramos).

El empleo de la dinamita por medio de la técnica de la *barrena*, aunque debido a su peligrosidad no era habitual su uso y por los desperfectos que ocasionaba a la roca en el proceso. Una vez extraída la piedra, esta se trasladaba al taller por medio de parihuelas y otros medios de transporte por tracción animal. El proceso continúa con el *repartidor*<sup>325</sup> y *entallador* que prepara la piedra para el *labrante* que le proporciona las medidas y diseño final.

Los útiles empleados para el diseño final de la piedra se emplean diversos materiales como los picos, de pequeñas dimensiones para el mejor acabado, o la *bujarda*, martillo, con extremos en línea que permitían añadir diferentes texturas a la piedra.

---

<sup>325</sup> Persona encargada del troceado de la piedra extraída, por medio de bloques más pequeños, mediante cuñas, pico y marrón (Marrero Cabrera, 1999:43).



Fig. 4.4. Herramientas del *cabuquero*. Fuente: FEDAC, Archivo de Fotografía Histórica de Canarias. Autor: Colección de Juan Félix Rodríguez Ramos).

Los nuevos cultivos exportadores demandaban la construcción de infraestructuras portuarias en distintas regiones de la isla. Este hecho es consecuencia tanto de los factores derivados del decreto de Puertos Francos como de las demandas de las casas comerciales, en especial británicas, que permitiera dar una salida rápida a sus producciones. De esta manera se aseguraban la arribada a los puertos de destino de las producciones.

La extracción de piedra para la construcción del puerto necesitaba de una amplia mano de obra que se desplazaba hacia las canteras de extracción cercanas al muelle. En este caso, la piedra labrada resultante es la sillería, piedra compactada en cantos de grandes dimensiones que permite una mayor resistencia ante los embates de las marejadas y adversidades climáticas. Por lo general este tipo de piedra eran empleadas en infraestructuras complejas que demandaban una mayor perdurabilidad y dureza de la piedra.

*a) Puerto de Sardina del Norte (canteras)*

En el caso del puerto de Sardina del Norte la piedra extraída se realizaba en los acantilados y zonas de canteras aledañas al puerto. En los expedientes de construcción de este embarcadero reconoce la calidad de esta<sup>326</sup>. Además de la necesidad de importar la madera que era otro de los elementos empleados, junto con la cal, en la construcción portuaria. Los

---

<sup>326</sup> AHPST: “Proyecto de embarcadero en Sardina”, sig. 99 (1859-1881).

peligros de la extracción de los sillares para el muelle se traducían en la posibilidad de desprendimientos de los acantilados a la zona de construcción, debido a la cercanía de las canteras de estos<sup>327</sup>.

Además de la existencia del cantil rocoso donde se efectuaron algunas de las construcciones de embarcaderos, siendo un buen lugar para extraer los sillares necesarios para la infraestructura. Los puertos quedaban conectados por medio de un camino auxiliar que los conectaba con la carretera que enlazaba con el casco histórico del municipio. Por lo que este tramo terrestre precisaba de sillares y piedras para su construcción.

Posteriormente, el auge del muelle de Sardina hace que se expandan las operaciones comerciales en la bahía, precisando la construcción de dos nuevos muelles anexos, contruidos con capitales privados por parte de empresarios locales, para aumentar el volumen comercial de la rada. Por este motivo se amplían las zonas de canteras, además de las establecidas para la construcción del de Sardina, sobre todo a partir de 1913, para realizar un estudio de reparación del muelle que refuerce los muros de sillería, cimentación y evitar nuevos desprendimientos de los acantilados que puedan afectar a la estructura del puerto.

#### *b) Puerto de Las Nieves (Agaete) y Arinaga (Agiüimes)*

Con respecto al puerto de Las Nieves este se abastecía de las canteras que había establecido un sector industrial potente. Así como de nuevas canteras construidas cercanas al puerto. En el caso del muelle de Arinaga este contaba con las canteras que se abastecían de las producidas en el municipio de San Bartolomé de Tirajana como de las canteras cercanas al muelle.

#### *c) Puertos de La Aldea y Melenara*

Por su parte, el puerto de La Aldea de San Nicolás dependía de sus propias producciones dado que tenían una potente industria pedrera y de las localizadas aledañas al muelle. El puerto de Melenara contaba con las propias canteras que se emplearon en la construcción portuaria en el cauce del cercano Barranco del Negro, de apenas 510 metros de distancia<sup>328</sup>.

## **4.2. Documentación y expedientes sobre el proceso constructivo portuario**

En los expedientes de los puertos estudiados encontramos que disponen del siguiente esquema: a) memoria; b) anejos; c) planos horizontales; proyección horizontal; d) sección

---

<sup>327</sup> Como es el caso de del temporal de 1865 que afectó a las canteras cercanas por desprendimiento de los acantilados contiguos. AHPST: “Proyecto de embarcadero en Sardina”, sig. 99 (1859-1881), p. 24-28.

<sup>328</sup> AGA: “Proyecto embarcadero económico Melenara” (1919), Caja: 24/311.

longitudinal y alzados; e) plano horizontal del camino de servicio; f) pliego de condiciones facultativas del proyecto aprobado.

### ***Memoria y anejos***

La memoria consta, por lo general, de varios documentos que recogen toda la información relativa a la disposición de la costa y del emplazamiento del muelle a construir. Es de suma importancia dado que recoge muchos de los elementos que detallan aspectos relativos a los vientos dominantes, orientación del muelle con respecto a los vientos, carrera de mareas y, en el caso de existir reformas del mismo proyecto, se disponen las reformas del proyecto original.

Además de disponer del listado de precios por unidad de los materiales a emplear en la construcción, permitiendo con ello realizar una aproximación a la valoración del presupuesto final de estos. Existen, como en el caso del expediente del puerto de Melenara, un plano transversal comparativo entre los muros de este puerto y los de Puerto Cabras (actual Puerto del Rosario) y el de Sardina del Norte, adscrito a las reformas de los muros que compondrá el muelle embarcadero<sup>329</sup>.

En cuanto a los anejos son los documentos adjuntos referidos al presupuesto de los materiales y de la contrata de obra. Estos documentos aportan información fundamental para comprender, no solo la evolución económica de los precios con el transcurrir de los años, sino que nos permite comprender la complejidad de la construcción portuaria en distintos contextos. A menudo encontramos información referente a la propia construcción, donde se establecen cambios en los precios como es en el caso de Melenara, que desde que se inició el expediente de construcción del muelle en 1919 hasta su conclusión en 1941 ha habido un evolución y reescritura del cuadro de precios tanto de los materiales como de los salarios de los trabajadores de este puerto.

Además, estos anejos presentan algunos experimentos que se estaban llevando a cabo con la composición del mortero puzolánico por químicos británicos, documentado en el expediente de construcción portuaria de Arinaga<sup>330</sup>. También dispone de la memoria del proyecto inicial, por lo general, modificado al menos una vez por expediente, debido a las consideraciones

---

<sup>329</sup> AGA: “Proyecto de un embarcadero en la rada de Melenara, isla de Gran Canaria, 1919-1941; Caja: 24/1372.

<sup>330</sup> PC: “Proyecto de embarcadero en Arinaga. Por el ingeniero don Manuel Aguilar López” (1916). Registro: R-90, Caja 3-1. AGA: “Proyecto de un embarcadero económico en Arinaga” (1916); Caja: 24/308.

tanto del ingeniero que redacta el proyecto, el ingeniero jefe supervisor de este y de la propia Junta de Obras del Puerto de Las Palmas que introduce cambios en el proyecto.

La información incluye también el documento que consta la aceptación del contratista de las obras que va a comenzar a construir, las delimitaciones de las obras donde se va a emplazar y los precios establecidos en el pliego de condiciones del proyecto, tanto de los precios de los materiales como de los salarios de los trabajadores.

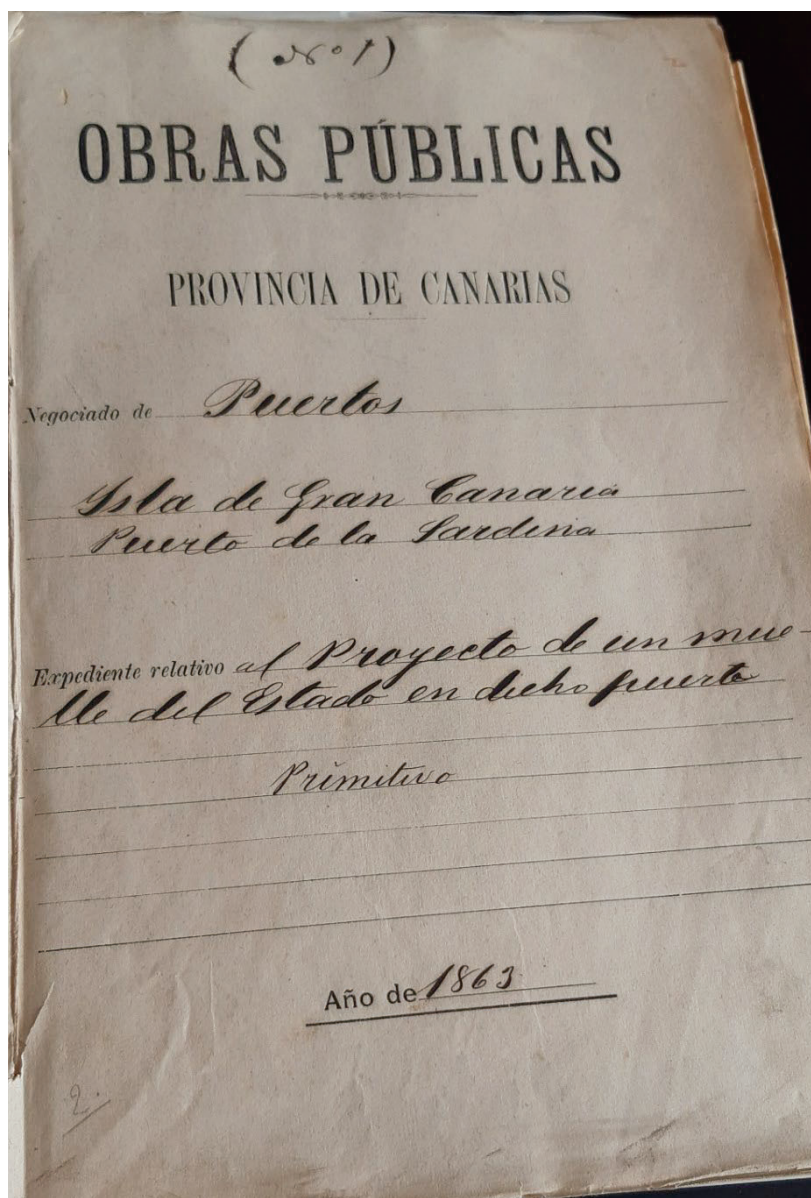


Fig. 4.5. Portada de la memoria del proyecto del Puerto de Sardina del Norte (Gáldar) redactado por el ingeniero Juan de León y Castillo en 1863. AHPSCT “Proyecto de un embarcadero para la rada de Sardina, Gáldar, Gran Canaria”, 1863, sig. 99.

a) Planos horizontales, Proyección horizontal, Sección longitudinal y alzados

Los planos contienen desde uno a varios documentos que consta de planos, de manera horizontal, donde se establece el área de la bahía donde se levantará el muelle, con un esquema de la costa y de los espacios que la delimitan. Estos documentos aportan información valiosa dada la importancia de estos documentos para delimitar y establecer posibles variaciones del emplazamiento del muelle. En los casos de los expedientes estudiados esta situación no ha sido modificada desde el proyecto original.

Esto fue especialmente relevante en los muelles de Sardina del Norte y el de Las Nieves, donde se tuvo que recortar el tramo longitudinal del muelle dadas las complicaciones derivadas del proyecto original que no contemplaba problemas de cimentación, así como de las corrientes marinas que habían socavado parte de la sección del muro de castigo y habían abierto brecha en los muros del puerto<sup>331</sup>. En consecuencia, en las últimas reformas de ambos muelles hubo de reacondicionar el *morro* o cabecera del muelle con una reducción del espacio longitudinal, con ello imposibilitando tanto las posibles ampliaciones del puerto como de establecer el martillo o tramo final del muelle que permite obtener un refugio ante las adversidades climáticas.

Los documentos referentes a la proyección horizontal permiten establecer una visión, en perspectiva horizontal del espacio de delimitación del muelle, mediante medidas matemáticas donde se establecerán las distintas partes del puerto. Así como de los distintos espacios que ocuparán la superficie del muelle (almacenes, depósitos, etc.).

En los planos alzados nos permite obtener una vista, en perspectiva horizontal, tanto de la altura y del ancho de los muros del puerto. Así como de la cimentación de este, delimitando el lecho marino sobre el que se sustenta. Por lo que nos permite obtener información relevante al lecho marino, disposición, fondo y composición de las capas de arenas que lo conforman.

---

<sup>331</sup> AGA: “Proyecto de un puerto en Las Nieves” (Agaete; 1862-1929), Caja: 24/282. AHPST: “Proyecto de embarcadero en Sardina” (1881-1929), sig. 100.

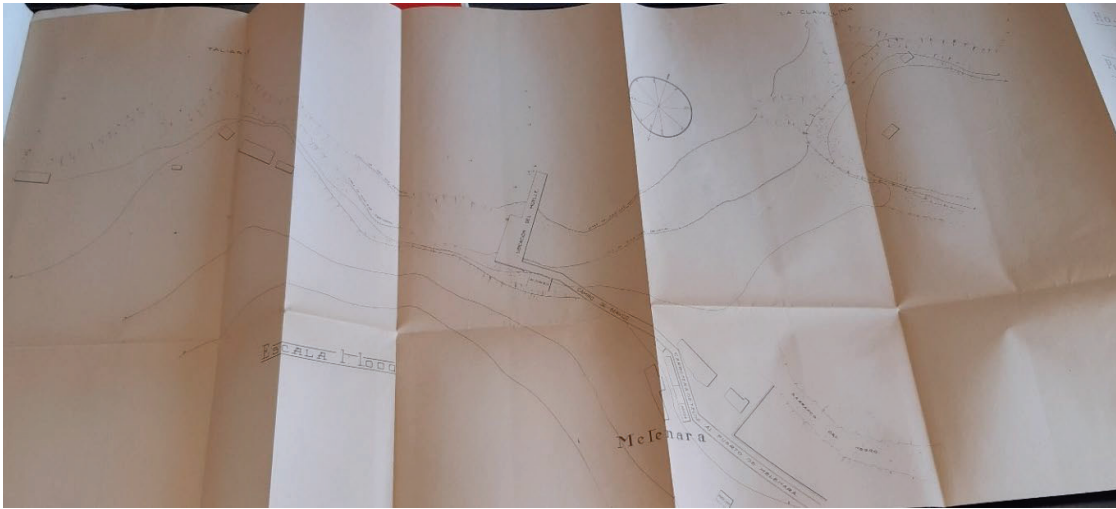


Fig. 4.6. Plano horizontal de ubicación del puerto de Melenara (Telde), redactor por Antonio Muñoz en 1924. AHPST: “Proyecto de embarcadero para la rada de Melenara, Telde, Gran Canaria”, 1924, sig. 100.

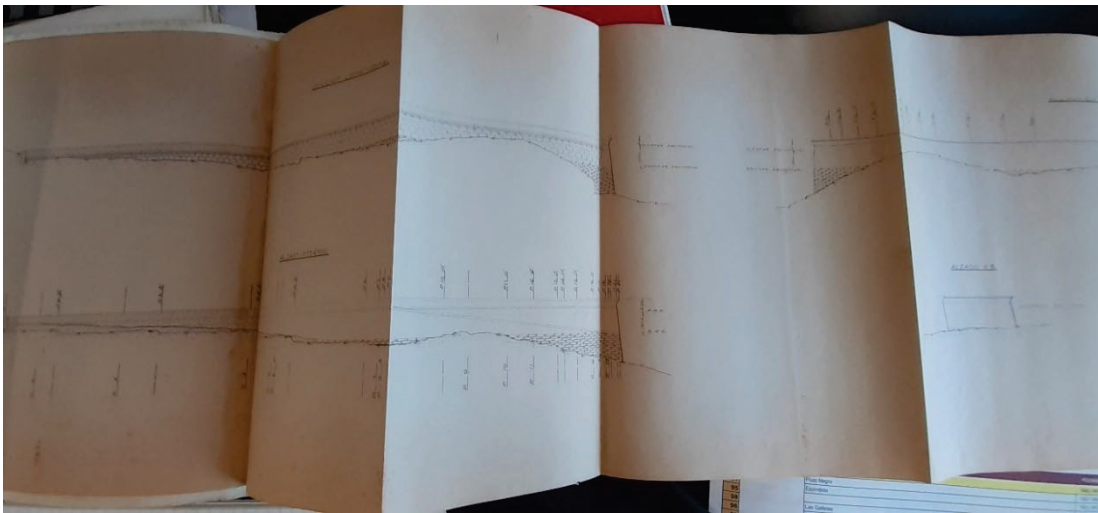


Fig. 4.7. Plano de alzado de los muros del puerto de Melenara (Telde), redactado por Antonio Muñoz en 1924. AHPST: “Proyecto de embarcadero para la rada de Melenara, Telde, Gran Canaria, 1924”, sig. 100.

*b) Plano horizontal del camino de servicio y pliego de condiciones facultativas del proyecto aprobado*

Este documento que forma parte de los planos que conforman el corpus documental del proyecto portuario nos aporta información de un camino anexo o de servicio que sirve de enlace entre el muelle embarcadero y la carretera, en el caso de que se haya construido, que lo comunique con el casco histórico del municipio, así como de la red de carreteras que se estaban construyendo desde mediados del XIX.

La información que aporta nos da a entender el estado de las carreteras del municipio y de la isla en el momento del proceso constructivo portuario. Por otro lado, aporta conocimiento acerca de la disposición del almacén o almacenes donde se depositarán las mercancías a exportar hasta que arriben al embarcadero los buques encargados de trasladarla. Así como

de centros de alojamiento para el incipiente sector turístico desde principios del XX, como es el caso del muelle de Melenara donde se establece una fonda para el hospedaje de turistas que arriban a la costa de este puerto de Telde<sup>332</sup>.

Este documento conforma el núcleo del proyecto, redactado mediante capítulos y establecido mediante artículos, se dispone todos los elementos esenciales tanto en la disposición, colocación y materiales que se van a emplear en la construcción del embarcadero.

En el primer capítulo nos describe el proceso de construcción, por lo general, un muelle embarcadero de pequeñas dimensiones, con una longitud y anchura determinadas. En el que se determina la altura de los muros, tanto en la parte de castigo, es decir, donde rompen el oleaje, así como del muro de abrigo, el situado en la parte interior del muelle.

Adicionalmente aporta información relevante a la cabeza del muelle o el remate de las obras, con la posibilidad de ampliar la longitud del muelle, como han sido los casos de los embarcaderos de Sardina del Norte y el de Las Nieves siendo ampliado varias veces desde su construcción. Así mismo aporta conocimiento respecto a los aspectos finales del este, como es la coronación y parapetos o medidas de seguridad del muelle.

Entre los primeros artículos se establece la disposición de la zona de atraque del muelle, por lo general de una o varias escalinatas donde arriban, cargan y descargan los botes de remos de las compañías comerciales que fondean en la bahía. Este tipo de muelle los encontramos en los muelles de Sardina del Norte y en el de Las Nieves, siendo este último con tres tramos de escaleras que permiten subir y bajar las mercancías a los botes, con la particularidad de encontrarse diferentes tipologías de piedras, argamasas y elementos constructivos diferentes entre sí<sup>333</sup>.

El puerto de Melenara, cuya disposición rompe con los puertos mencionados anteriormente por la disposición de la zona de atraque, siendo mediante una rampa de acceso con una pendiente de 12%, una longitud de 30 metros que la rampa se interna en el mar 2 metros de longitud<sup>334</sup>. En los siguientes capítulos nos aporta conocimiento acerca de la disposición,

---

<sup>332</sup> AGA: “Proyecto de un embarcadero en la rada de Melenara, isla de Gran Canaria, 1919-1941”; Caja: 24/1372.

<sup>333</sup> AGA: “Proyecto de un puerto en Las Nieves” (Agaete; 1862-1929), Caja: 24/282. AHPST: “Proyecto de embarcadero en Sardina”, (1881-1929), sig. 100. AHPST: “Proyecto de embarcadero en Sardina” (1881-1929), sig. 100, pp. 42-43.

<sup>334</sup> AGA: “Proyecto de un embarcadero en la rada de Melenara, isla de Gran Canaria, 1919-1941”; Caja: 24/1372.

longitud y orientación del camino anexo o de servicio que comunica el embarcadero con el almacén y la carretera que pasa por el municipio.

En el segundo capítulo hace referencia a los materiales, y las condiciones de estos para incluirlos en la obra; es decir, mampostería, sillares, cal, cemento, hormigón, arenas y sillería artificial para el expediente del embarcadero de Melenara. Estos materiales deben cumplir las disposiciones legales, sobre todo la ley de protección de la industria nacional (1907)<sup>335</sup>, que dispone que los materiales deben ser obtenidos a partir del establecimiento de subastas de empresas nacionales, en caso contrario, se puede recurrir a las subastas de empresas extranjeras en una segunda subasta, conforme a lo que dispone el pliego de condiciones de la contrata.

En la segunda subasta tendrán preferencia las producciones de materiales de empresas nacionales, aunque, como se ha mencionado anteriormente, pueden concurrir a esta segunda subasta empresas extranjeras. Con un recargo añadido del 10% del presupuesto de los materiales de la obra que se recarga este añadido sobre los materiales más baratos. Estas medidas se realizarán mediante el cambio de la peseta del momento, así como las disposiciones adicionales de los gastos de transporte de los materiales a la zona de construcción se añadirán de acuerdo con las (cambio del valor en pesetas-oro) en las condiciones del pliego de la contrata.

Así mismo la administración que aporte fondos presupuestarios para la construcción portuaria deberá comunicar los contratos de los materiales, además de las diferentes modificaciones y subastas establecidas, ante la Comisión Protectora de la Producción Nacional.

---

<sup>335</sup> Durante el gobierno del ministro de Hacienda Raimundo Fernández Villaverde se aplican las medidas reformistas de la hacienda española desde 1845, entre las medidas se encuentra las medidas dedicadas a frenar la depreciación de la peseta, reparto de las cargas tributarias, y una política de protección de la producción nacional de 1907 (García-Delgado, 1984: 205-208.)

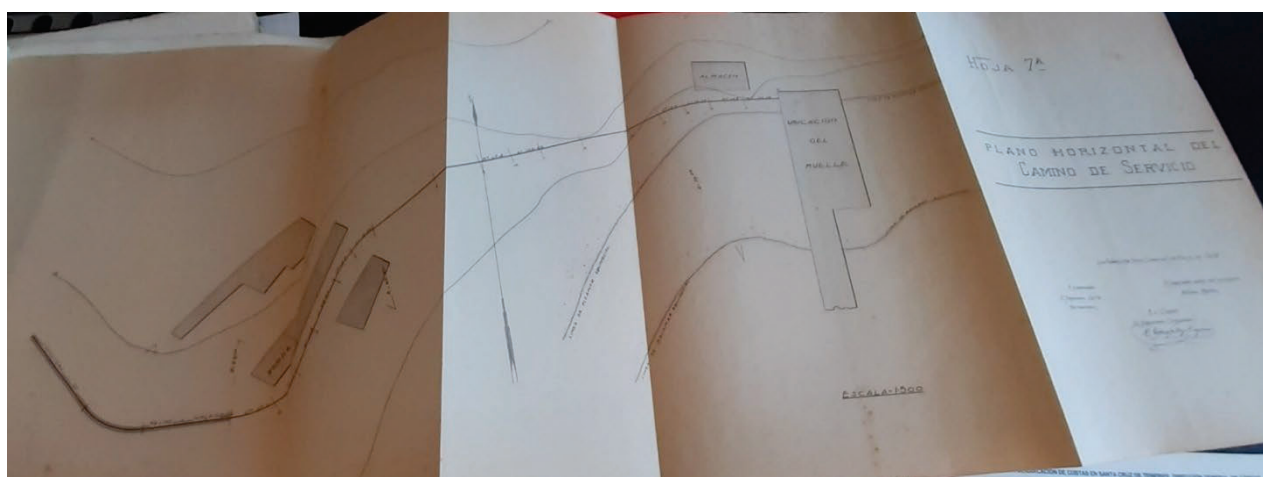


Fig. 4.8. Plano del camino de servicio y conexión de este tramo con la carretera que lo enlaza con la construida con el casco histórico del municipio. AHP SCT “Proyecto de embarcadero para la rada de Melenara (Telde,)” redactado por Antonio Muñoz en 1924, sig. 100.

### ***Proceso constructivo portuario***

En cuanto al proceso constructivo este comienza con el desmonte o la excavación de la zona de construcción portuaria. En este primer paso se trata de allanar el terreno para el acceso al área de obras. De esta manera se disponen los terraplenes o *pedraplenes* (caminos de tierra o piedras), que permitirán el acceso de los materiales al recinto de construcción. Así mismo se va conformando el camino anexo o de servicio. Este proceso estará verificado por el ingeniero o subalternos que determina la buena disposición tanto de los materiales como de los procesos construidos, realizando una serie de zanjas en los tramos que ha sido revisado por el ingeniero. Además, debían supervisarse los elementos construidos en zonas sumergidas que sobresaliesen del nivel de las mareas bajas. Este proceso debía contar con la autorización del ingeniero para que el contratista pueda continuar la colocación de las siguientes hiladas del embarcadero. A continuación, se procedía a la construcción del camino de servicio, colocando las capas de tierra o piedras que lo conforman y la zona de almacenamiento de mercancías.

En los meses de primavera y verano se procede a la colocación de los cimientos del puerto. En caso de producirse algún inconveniente o dificultad a la hora de disponer de los cimientos, deberá levantarse acta del reconocimiento del terreno por parte del ingeniero y del contratista para determinar el estado del lugar de cimentación previa a su colocación. Para ello se delimitará el espacio del espacio sumergido del muelle, donde se hará una valoración las

zanjas delimitadoras. En las siguientes hiladas de los cimientos ambos, contratista e ingeniero deben firmar las actas que recojan los datos referentes a cada capa establecida.

Sobre las hiladas emergidas de las mareas del puerto se disponen tanto los muros confeccionada con muros de mampostería, en un primer momento, los muros que estarán sumergidos se realizarán previamente una excavación para aplanar el terreno donde se dispondrán los muros del muelle. En este espacio aplanado se dispondrá de sacos de hormigón en una o varias hiladas, mediante cajones de madera, hasta obtener la altura necesaria en forma de superficie emergida horizontal que sostendrán los muros. Este proceso sería coordinado, en caso de existir, del cuerpo de buzos que los realizarán. En caso contrario se hace mediante la colocación de sacos de hormigón en horas de mareas bajas. El resultado final permite que el fraguado del hormigón forme un macizo compacto que permite la sustentación de los muros del muelle.

En caso de encontrarse con adversidades o dificultades en la cimentación, el ingeniero deberá proceder mediante la confección de un proyecto añadido de modificación de los cimientos del muelle. Este proceso tendrá que contar con autorización de la Junta de Obras del Puerto para acometer los cambios necesarios para continuar con las obras.

Los sillares que conforman los muros deberán disponerse mediante su asiento sobre las capas de hormigón. Para ello se colocaban sin cuñas y con golpeo de mazos de madera, rociados previamente con argamasa. Estos deberán quedar perfectamente colocados sobre las capas de hormigón y rellenados con mortero. Mientras se fragua el mortero que actúa de argamasa de los muros, estos tienen que lavarse con agua para evitar que quedasen manchados. Las losas que forman las capas externas de los muros se disponen mediante mortero, cuñas y golpeo de mazos de madera, de manera que deben quedar perfectamente alineados con los muros y los huecos resultantes se rellenan mediante ripios con motero. En el muro de castigo tiene una composición de sillares de mayores dimensiones que permite amortiguar el impacto del oleaje. Mientras que el muro de abrigo dispone de sillares menores dimensiones dada la escasa incidencia de la acción marina en este lado del muelle.

Tras eso se repite el martilleo con mazos de madera de los compuestos de sillares para que refluyan los elementos sobrantes de las capas de mortero. Los huecos resultantes se rellenan, nuevamente, con ripios y mortero. En la coronación del muelle, es decir, la capa superior del muelle se disponían los sillares con formas regulares dispuestas mediante martillos de madera, alineadas por la cara visible, para evitar desperfectos. En los meses de verano, esta

construcción debía regarse con agua para evitar la acción del calor. Todo este proceso debía estar supervisado en todo momento por un ingeniero.

Los *pedraplenes* se forman a partir de echar piedras de pequeñas dimensiones que actúan como elemento de recubrimiento de las capas de los muros en sus capas más internas. Mientras que se establece para los paramentos y coronación de los muros del embarcadero de capas de piedra de mayores dimensiones. Las cuñas que se emplean en la colocación de los sillares, sobre ellas, se forman una capa de arenas que actúa de manera de espacio intermedio, dispuesto como el hormigón mediante hiladas sucesivas y colocadas mediante acción del mazo de madera. Una vez confeccionada se rellenan los huecos con mortero y la aplicación de arenas de composición fina.

El ingeniero deberá comprobar estas hiladas mediante la comprobación de la solidez de las capas por medio de la colocación de un cilindro. Si este cilindro indica que hay solidez se aplican las sucesivas capas o hiladas. Una vez terminada la superficie o coronación del muelle deberá soportar, al menos, la presencia de carros con cargas de 4 toneladas y sin que dejen huellas perceptibles en el terreno. Todo ello rematado por la cabecera del muelle, por lo general, de forma rectangular.

Terminadas cada tramo de las obras, en un plazo de dos meses, el contratista deberá firmar su consentimiento de la ubicación y valoración realizada por el ingeniero. Concluidas las obras estas tendrán como garantía de un año, en la cual el contratista, tiene la obligación de reparar y conservar las partes que resulten dañadas del muelle durante ese período de tiempo. El contratista está sujeto a la legislación vigente en cuanto a la reparación del muelle que deberá ser costado por este, así como de la contratación y materiales necesarios.

Concluido el plazo de garantía, se ejecuta la liquidación de las obras del embarcadero. Para ello el ingeniero deberá verificar la buena ejecución de la construcción, así como de la calidad de los materiales y la buena disposición de estos durante el proceso. Una vez terminado, el ingeniero deberá redactar un informe en el que conste la verificación y la liquidación de los elementos restantes del puerto. Sufragadas las obras, estas son entregadas, a la autoridad competente en la materia. Después de la ley de Puertos de 1880 estas se traspasaban a la autoridad municipal que se encargaba del cuidado, reparación y conservación del embarcadero.

Esta premisa contribuyó al descuido e incapacidad municipal de conservar los muelles debido a su precaria situación económica, de manera que estos quedaban relegados a un segundo

plano, con las consecuentes reparaciones necesarias debido a la acción del viento y el oleaje. Por ello, hubo de reparar los muelles en diferentes momentos posteriores a su construcción como se ha explicado en el capítulo 2.

### **4.3. Servicios portuarios: carpintería de ribera**

Desde fines de la conquista de la isla existió, a partir de 1522, un activo servicio de carpintería de ribera que efectuaba la necesaria construcción y reparación naval, tanto para la actividad pesquera de altura como las relacionadas con el comercio y la navegación de cabotaje. Por lo general, se trataba de embarcaciones de poco calado, apenas superando las 30 toneladas de capacidad, en el caso de las embarcaciones de pesca, mientras que en otro tipo de buques oscilaban las cifras desde los seis a las dieciséis toneladas<sup>336</sup>.

El proceso constructivo se realizaba por el sistema de *ajuste*, en el cual el armador concertaba con el carpintero que el primero suministraba al carpintero de los materiales<sup>337</sup>, así como del permiso necesario para talar la madera necesaria. Este contrato fijaba además el pago de un jornal por sus servicios. El servicio era suministrado por familias especializadas dedicadas a este sector<sup>338</sup>. En caso de un incremento de la demanda de construcción de nuevas embarcaciones, se precisaba contratar a nuevos obreros que colaboraban en la construcción naval. Por lo general, la madera empleada era el pino canario, caracterizado por su robustez y durabilidad, además de la madera del bosque de laurisilva como el tilo o palo blanco. Terminada la construcción se procedía al calafateo mediante la impregnación de tea resinosa procedente de la quema de ciertos árboles que permitía la impermeabilización del casco del navío.

Hasta la construcción de puertos y muelles de carácter “industrial” en el marco de la reforma portuaria decimonónica, las actividades comerciales se realizaban fundamentalmente en las playas y puertos naturales mediante embarcaciones ligeras para el trasvase de pasajeros y mercancías. En consecuencia, se precisaban embarcaciones de remos, de escasas dimensiones, que efectuaran los servicios a los navíos que fondeaban en la bahía. Este sistema de transporte garantizaba un servicio regular de mercancías y pasajeros desde los buques fondeados a la costa y viceversa.

---

<sup>336</sup> Lobo Cabrera, 1985: 350.

<sup>337</sup> Lobo Cabrera, 1985: 348.

<sup>338</sup> Lobo Cabrera, 1985: 303.



Fig. 4.9. Astilleros, playa y ermita de San Telmo, Las Palmas de Gran Canaria, actual Estación de Guaguas de la Compañía GLOBAL, en el parque de San Telmo, décadas de 1890-1900, coloreada por IA. Fuente: FEDAC, Archivo de Fotografía de Canarias. Autor: Colección Casa de Colón.

Los carpinteros de ribera construían estas embarcaciones en las mismas playas o calas, siendo el lugar que más servicio prestaba, Las Palmas de Gran Canaria, aunque se ha constatado la presencia de carpinteros de ribera en Agaete, Gáldar, La Aldea de San Nicolás y Telde desde el siglo XVIII<sup>339</sup>. En un primer momento, los carpinteros realizaban sus servicios sin realizar planos, empleando conocimientos heredados y la propia experiencia profesional en el oficio<sup>340</sup>. Desde mediados del XVIII comienzan a desarrollarse planos y esquemas para la construcción naval civil.

La construcción de navíos más empleada hasta la primera mitad del XIX era la de bergantines-goletas y fragatas que se empleaban en la navegación de cabotaje, tanto insular como interinsular, además del comercio con el África Occidental y, en menor medida, con los mercados de la Península Ibérica. Posteriormente, serían reemplazados por el pailebot y a fines del mismo siglo se hizo popular la balandra, que se diferencia del anterior, por precisar

---

<sup>339</sup> Lobo Cabrera, 1985: 326.

<sup>340</sup> Lobo Cabrera, 1985: 347.

menor tripulación para navegar. La navegación de cabotaje insular era efectuada por veleros, y ya a finales del siglo XIX apareció la motorización en buques de casco metálico construidos fuera del archipiélago. En menor medida han prestado servicio de cabotaje para mercancías y pasajeros los *candrays* y lanchones entre los embarcaderos de Gran Canaria con destino al puerto de La Luz<sup>341</sup>. Además de las denominadas lanchas caleteras<sup>342</sup>, que se empleaban en las operaciones de servicios en los embarcaderos de la isla. Por lo general, generaban problemas debido a su sobrecarga de productos en la cubierta y la mar de fondo que dificultaba enormemente su gobierno.

#### 4.4. Sistemas de balizamiento marítimo: faros

Los avances tecnológicos permitieron, desde mediados del siglo XIX, realizar un esfuerzo en la renovación de infraestructuras portuarias en España. Para el caso de Canarias, el desarrollo estas y, con ello, las de balizamiento y seguridad marítima, como los faros fueron uno de los ejes en el desarrollo de los servicios portuarios del archipiélago<sup>343</sup>.

En 1847 se consolida en Canarias un *Plan General para el Alumbrado Marítimo de las Costas y Puertos de España e Islas adyacentes*, redactado a partir de la Real Orden de 13 de septiembre. El sistema de balizas y señales marítimas se encontraba muy por debajo de los establecidos por las principales potencias marítimas de la época, además teniendo en cuenta el importante litoral costero español: apenas una veintena de faros protegían la costa de todo el país<sup>344</sup>. La disparidad de fuentes de financiación para costear su mantenimiento bien sea por mediación de la administración local (ayuntamientos), por medio de entidades privadas (casas comerciales), o gremios comerciales (Juntas de comercio) redoblaban las dificultades para una conservación adecuada.

Para resolver este inconveniente se determinó que estas infraestructuras pasarían a estar controladas directamente por la administración del Estado. De esta forma surge la comisión del Ministerio de Obras Públicas, para redactar la *Carta Hidrográfica del Archipiélago*, sobre los que construir la red de faros canarios. La mayoría de los faros que se han establecido en el archipiélago se emplazaron cercanos a promontorios, estos eran denominados como de *recalada*.

---

<sup>341</sup> Rodríguez Zaragoza, 2022: 67.

<sup>342</sup> Embarcaciones de remos empleado en la navegación de cabotaje para las operaciones de estiba y desestiba, transporte de pasajeros. De manera que realizaban tareas cotidianas que permitían optimizar las operaciones comerciales y de tráfico mercantil de los embarcaderos diseminados por las islas (Rodríguez Zaragoza, 2022: 126-127).

<sup>343</sup> Sánchez Hernández, 1994: 1022.

<sup>344</sup> Sánchez Hernández, 1994: 1022.

Por lo general, eran zonas de tránsito importante de buques a vapor de grandes dimensiones y, establecidos en lugares donde efectuar escalas técnicas o comerciales. Estos buques eran pertenecientes a las grandes compañías de navegación internacionales en ruta hacia las colonias, caracterizados por disponer de potentes focos que desprendían una luz muy potente. En menor medida están los faros pertenecientes a la tipología de faros situados en las zonas inmediatas a las entradas portuarias, denominados como de *enfilación*.

Diferentes motivaciones políticas determinaron el traslado de este primer faro esencial para la navegación hacia el archipiélago, hacia la *Punta de Anaga* en la isla de Tenerife. Las protestas consiguientes por parte de las élites de Gran Canaria hicieron que se redactara un proyecto de faro localizado en La Isleta cuya función sería salvaguardar el comercio entre ambas islas, así como ser de guía para los buques extranjeros que arriban a la costa de la bahía de La Luz.

La categoría de faros más común en las islas se caracterizaba por disponer de una torre adosada al faro, en cuya cima se asentaba la linterna, con diferencia en cuanto a la tipología y la categoría asignada, siendo de mayor o menor envergadura dependiendo del contexto y tecnología desarrolladas hasta ese momento. Mientras que, anexo al faro, se construye la vivienda que se divide en espacios habitacionales para el torrero y su familia<sup>345</sup>.

La mayoría de los faros construidos en Gran Canaria tienen una composición de base circular con una escalera que permite el acceso al fanal, rodeado de una baranda a menudo construida del mismo material de obra de la torre o, en su defecto, otros materiales. Esta baranda era efectuada como el pasillo para el paso del torrero en las labores de mantenimiento y limpieza de los dispositivos lumínicos. Cercano a la vivienda se encontraba otra estructura destinada a almacén donde se depositaban los aparejos de la profesión al igual que el combustible empleado que era separado para evitar accidentes.<sup>346</sup>

Como el faro se situaba habitualmente en lugares alejados de los principales puertos y carreteras se hacía necesario disponer de un pequeño muelle de servicio que permitiese el abastecimiento de las dotaciones, además de un camino de servicio.

Con respecto al faro de La Isleta, tiene una estructura dividida en dos plantas con una torre decorada de color blanco. Se trata de un faro de tercera categoría redactado el proyecto por el ingeniero teldense Juan de León y Castillo, con un valor de obra estipulado en 324.665,16

---

<sup>345</sup> Aunque, por lo general, ha tenido muchas denominaciones alternativas, comúnmente al oficio de faros se denomina fareros, esto es un error dado que la catalogación del oficio es el de torreros pues exclusivamente se encargan de los elementos de la torre donde se sitúa el faro.

<sup>346</sup> “(...) sencilla y sólo la que resulte de su forma, ya que por sí se presta a la elegancia” (Sánchez Hernández, 1994: 1028).

reales<sup>347</sup>. El faro fue finalizado en 1862 aunque no entró en funcionamiento hasta el 30 de julio de 1865. Debido a su importancia y posición geográfica, el faro debía emitir una señal lumínica claramente diferenciada de otras balizas o farolas vecinas<sup>348</sup>.

La estructura tiene una tipología rectangular con materiales de sillería, dividida en dos habitaciones alrededor de un patio. La torre es de escasas dimensiones (6,90 metros) con una marca de color amarillo alrededor de la cúpula que actúa como linterna, rematado por una superficie llana rodeado por un muro de poca altura, además de estar adosada a la estructura destinada a vivienda casi en su totalidad.



Fig. 4.10. Faro de La Isleta, Las Palmas de Gran Canaria, décadas de 1920-1930. Fuente: FEDAC, Archivo de Fotografía Histórica de Canarias. Autor: Fernando Pérez Melián.

La cúpula dispone de un saliente con voladizo de dos metros de altura con remate en forma esférica de composición vidriada. El fanal consiste en una linterna (3,5 metros) fabricada por la empresa francesa *Henry Lepaute*<sup>349</sup>. Unido a este sistema se encontraba la lámpara de la

---

<sup>347</sup> Ruiz Ojeda et alii; 2003: 53.

<sup>348</sup> “Para que su luz se diferenciase del faro de Anaga junto con el de Jandía, tendría una apariencia de luz fija blanca variada por destellos rojos cada dos minutos, estableciéndose un alcance de 18 millas náuticas en tiempo medio” (Ruiz Ojeda et alii, 2003: 53).

<sup>349</sup> Empresa dedicada a la manufactura de producciones para relojes, España solicita a partir de 1838 la instalación de este sistema de prisma basado en el diseño del ingeniero francés Augustin Fresnel (Risk James, 2018: 374).

marca *Degran* accionada por el empleo de una mezcla de petróleo, parafina y aceite de oliva; posteriormente sustituida por luz candente desde 1916<sup>350</sup>.

Este faro era mantenido en funcionamiento por dos operarios torreros cuya paga estaba regulada por el Cuerpo de Torreros<sup>351</sup>. El faro ha sufrido varias modificaciones de los aparatos ópticos empleados en sus funciones a lo largo del periodo de estudio. Es el caso de la linterna sustituida por una similar fabricada en Valencia en 1923. Adicionalmente, se retiraron las luces rojas de los paneles, empleando dos pantallas orientadas al exterior que rotaba sobre una cubeta de mercurio. Este nuevo sistema tenía un mecanismo regulador por medio de maquinaria de la empresa británica *Pintch*, además de una nueva luz blanca que sustituye a las luces rojas anteriores con un dispositivo accionador que iluminaba el entorno cada 20 segundos.

El faro de Arinaga, ubicado en la montaña del mismo nombre, facilitaba la navegación entre este paraje y la *Costa Calma* del sur de la isla. Adosada a la torre se encuentra una edificación de tipología cuadrangular de una sola planta. Dentro de la estructura se distribuyen las habitaciones y otras dependencias para la habitabilidad, así como almacenes. La torre tiene altura de 4,75 metros, adosada a la altura de la fachada de la edificación rematada en un coronamiento con un soporte con balcón que lo circunda. En la cúspide de la torre se encuentra el fanal construido cristales planos que termina en linterna de ocho caras. A mediados de la década de 1980 se construye la nueva torre decorada con tonalidad blanca rodeada por bandas de color rojo.

---

<sup>350</sup> “Este tenía una zona de catadióptrica fija y un juego de lentes rojas montadas sobre un carro circular que giraba accionado por una máquina de relojería con regulador de aletas” (Ruiz Ojeda *et alii*, 2003: 53).

<sup>351</sup> El Cuerpo de Torreros de Faros, perteneciente al Ministerio de Fomento. Establecido en 1847 por la Real Orden de 1847 del Plan general para el alumbrado marítimo de España e islas adyacentes, con estatutos propios en 1851 donde se regulariza la profesión (Moré Aguirre, 2008: 71).



Fig. 4.11. Faro de Arinaga, Agüimes, 2022. Fuente: Isaac Mendizábal Rodríguez.

Se trata de un faro descrito como de cuarta categoría, siendo la comunicación principal con los faros ya construidos (La Isleta y Maspalomas). Los planos originales fueron redactados por el ingeniero Juan de León y Castillo, posteriormente reformado por Eugenio Suárez Galván<sup>352</sup>. Las obras comenzaron en 1888, aunque al igual que sucedió con el faro de La Isleta, sufrió retrasos en la conclusión de la obra prolongándose hasta 1892, con el consiguiente retraso en la apertura al servicio hasta 1897. Debido a su ubicación fue catalogado como faro aislado, a diferencia del situado en La Isleta.

El avituallamiento del faro se realizaba en un muelle-desembarcadero desde 1888, especialmente para el almacenamiento del combustible. El sistema de iluminación fue adquirido a la empresa *BBT*, con una altura de 6,10 metros de altura. Así mismo contenía una lente de modelo *Maris* que emitía luz roja.

El faro de Maspalomas, este se encuentra en la denominada punta *Morro Colchas* y cercano a la punta de Maspalomas, en el extremo meridional de la isla. La estructura se compone de una edificación con una torre circular de piedra gris. La elección del lugar corresponde a decisión estratégica debido a la cercanía de la desembocadura del barranco homónimo, caracterizado por disponer de un terreno adecuado para establecer los cimientos de la edificación.

---

<sup>352</sup> Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Cercano a Juan de León y Castillo, encargado de las obras del faro de Arinaga (1888) y de la reforma del proyecto del faro de Sardina del Norte en 1890. En 1930 desarrolla los planos de la presa de Arguineguín (González González, Cruz-Pérez y Santamarta, 2021: 4).



Fig. 4. 12. Faro y charca de Maspalomas, 1934. Fuente: FEDAC, Archivo Fotográfico Histórico de Canarias.  
Autor: Colección José A. Pérez Cruz.

Las funciones de *recalada* de este faro en el tránsito de los buques en dirección a las rutas trasatlánticas. Los comienzos para la construcción farera se iniciaron en 1861, siendo el proyecto del faro redactado por Juan de León y Castillo, aunque este proyecto quedó postergado hasta la redacción de otro proyecto con fecha de 3 de septiembre de 1881<sup>353</sup>.

Al igual que los anteriores faros, este contó con un pequeño muelle-embarcadero por la inexistencia de carreteras. Por este muelle arribaban los materiales necesarios para el desarrollo de sus funciones de seguridad marítima. Las obras comenzaron en 1884, aunque en 1886 se modificó el proyecto original debido a problemas derivados de la cimentación, con aumento de la obra añadida<sup>354</sup>. Finalmente se reanudan las obras y fueron concluidas en 1889.

La piedra empleada en la construcción era traída de la cercana cantera situada en la localidad de Fataga, debido a sus valiosas características constructivas<sup>355</sup>. La puesta en funcionamiento no se efectuó hasta el 1 de febrero de 1890. La torre, de 56 metros de altura. Es considerada de las mejores construcciones de faros de la isla, así como la que presenta mejor conservación. En la cúspide de la torre se alojaban los instrumentos ópticos para el desempeño de sus funciones, con una linterna dotada de dieciséis caras con vidrio plano

---

<sup>353</sup> Ruiz Ojeda et alii, 2003: 63.

<sup>354</sup> AHPLP: “Proyecto de aumento de obra de la cimentación del faro de Maspalomas” (1886). Fondo Juan de León y Castillo; signatura: JLC-05/9.

<sup>355</sup> AHPLP: “Proyecto de un faro de primer orden en la punta de Maspalomas” (Isla de Gran Canaria; 1881). Fondo Juan de León y Castillo; signatura: JLC-05/8.

separados en tres sectores. El mecanismo que acciona la linterna fue fabricado por la empresa *Barbier Bernard & Turenne*; la lámpara modelo *Maris* facilitaba la visibilidad de la estructura<sup>356</sup>.

Sus equipos ópticos han sufrido diversas modificaciones a lo largo del período de servicio. En 1927 se sustituye la instalación original que se accionaba por vapor, por otra movida con motor de petróleo. En la superficie de la linterna se le alojó una base con mercurio para el rodamiento de los paneles manejado por un mecanismo de relojería de la empresa *La Maquinista Valenciana*<sup>357</sup>.

Finalmente, el faro de Sardina del Norte se ubicaba en el promontorio denominado *Punta de Sardina*. El edificio original fue derribado a fines del siglo XX. Se trataba de una edificación de planta cuadrangular con una torre adosada de escasas dimensiones (6 metros). De manera similar a los faros detallados anteriormente, la tipología de construcción consiste en una sola planta.

Los planos originales de la obra fueron redactados por el ingeniero José Casado y Rojas<sup>358</sup> en 1888, aunque debido a la tipología del terreno en el que se iba a efectuar las obras debieron ser modificados por el ingeniero Eugenio Suárez Galván. Las obras se iniciaron en el año 1890<sup>359</sup> y al año siguiente -siendo una excepción en todos estos casos analizados- entra en funcionamiento como señalización marítima.

---

<sup>356</sup> “(...) producía un destello blanco con un alcance de 25 millas, consumiendo 571 gramos de aceite por hora” (Ruiz Ojeda *et alii*, 2003: 64).

<sup>357</sup> Ruiz Ojeda *et alii*, 2003: 64.

<sup>358</sup> Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos del siglo XIX. Fue jefe subalterno de la Junta de Obras Públicas de Toledo a fines del mismo siglo. En 1888 se le encarga la redacción del faro de Sardina del Norte. En 1922 era ingeniero jefe de la Junta de Obras de la provincia de Lugo (Gaceta de Madrid, n° 214, 2 de agosto de 1922, p. 2.)

<sup>359</sup> AGA: “Proyecto de aumento de obra a las del faro de 4° Orden en la Punta de Sardina (Isla de Gran Canaria ocasionado por las variaciones al proyecto primitivo dispuestos por la Superioridad”; Caja 25/08453).



Fig. 4.13. Faro de Sardina del Norte, (1980-1990), previo a su derribo para la construcción del faro actual.  
Fuente: FEDAC, Archivo de Fotografía Histórica de Canarias. Autor: (Colección Cronista Oficial de Gran Canaria, Martín Moreno).

La torre estaba adosada al edificio destinado a vivienda, disponía de un amplio pasillo a modo de corredor donde se distribuían los espacios habitacionales. El material empleado en la construcción era mampostería mezclado con mortero como argamasa, rematado con encalado. La estructura se completaba con la puesta de sillería en los vanos de cuerpos que conforman los huecos.

La linterna es de composición octogonal compuesto de vidrios planos con aparato fabricado por la empresa *Sautter*, catalogado como de cuarta categoría; así como una lámpara *Maris* accionada por petróleo con alcance de hasta 13 millas. Las piezas fueron sustituidas por otras de la marca AGA en 1928<sup>360</sup>. Este faro tendría la misma categoría de faro aislado como los faros que se han descrito anteriormente.

#### 4.5. Sistemas de comunicaciones

##### *Cable telegráfico: el tendido del cable en Canarias*

El archipiélago canario ha tenido una particular historia en materia de comunicaciones. Esta situación ha determinado la persistente y constante situación de relativo aislamiento de Canarias hasta la segunda mitad del siglo XIX, con la instalación de nuevos sistemas de telecomunicaciones submarinas.

La situación estratégica del archipiélago, así como del desarrollo de la tecnología del cable telegráfico permitió una continua comunicación entre territorios. De esta manera permitía

---

<sup>360</sup> “(...) se sustituye la óptica por otra de la casa AGA de 250 mm de distancia focal, con un equipo luminoso de incandescencia por acetileno *Dalen* que daba la característica de tres destellos y una ocultación” (Ruiz Ojeda *et alii*, 2003: 69).

adquirir conocimiento acerca de los buques que arribaban a los puertos canarios con días de antelación y, con información relevante de la carga que depositaban.

Las principales potencias desarrollaron sus propias líneas de cable telegráfico, en una carrera por obtener el dominio de las comunicaciones en su paso por el país receptor del cable<sup>361</sup>. Los orígenes de las comunicaciones nacionales se establecen a partir de la experimentación realizada por el ingeniero canario Agustín de Betancourt<sup>362</sup> en 1799 al desarrollar la primera línea de comunicación telegráfica entre Madrid y Cádiz; la tecnología desempeñada era la telegrafía óptica.<sup>363</sup> En este caso, el servicio telegráfico que realizaba estaba restringido a comunicaciones estatales. Por tanto, las sedes de las torres telegráficas estaban ubicadas en las principales ciudades por donde discurría el cable. Al mando de estas torres estaba un comandante que se encargaba del cifrado del mensaje, mientras que el otro trabajador se encargaba del envío del mensaje telegráfico.

Los adelantos tecnológicos vinculados a la segunda revolución industrial hicieron que entre 1840 y 1850 comenzaran los primeros experimentos de telegrafía eléctrica. Estos ensayos exitosos hicieron que la telegrafía óptica quedara rápidamente obsoleta, por lo que se produjo un proceso de rápida adaptación a la nueva tecnología. Las comunicaciones españolas comenzarían a desarrollarse mediante la instalación de cable en 1854, siendo un éxito permitiendo la proliferación del cable telegráfico en el país. El éxito de las comunicaciones motiva a desarrollar la ley de 22 de abril de 1855, que incentivaba la construcción telegráfica nacional, además de estipular la necesidad de crear un organismo regulador del servicio (Cuerpo de Telégrafos).

La mayoría de estos concursos para el impulso telegráfico fueron adjudicadas a empresas privadas.<sup>364</sup> Para fines de 1858 se había consolidado el cable telegráfico como medio de comunicación principal en España. A partir de la década de 1860 comienza la

---

<sup>361</sup> Para más información: (Martín del Castillo, 1993).

<sup>362</sup> Agustín de Bethancourt y Molina (1758-1824), ingeniero civil, director de la Real Escuela de Máquinas, precursor los estudios en ingeniería civil en España.

<sup>363</sup> “Agustín de Betancourt, quien recibió el encargo de establecer una línea de torres con sus respectivos aparatos para unir Madrid con Cádiz. En 1799, Betancourt instaló su primera torre frente al edificio del Observatorio Astronómico de Madrid y tres intermedias hasta Aranjuez, y logró establecer la comunicación entre estos puntos, pero parece que no prosiguió hasta Cádiz” (Olivé, 2013: 3-4; Arencibia de Torres, 2001: 60).

<sup>364</sup> “(...) y se tardó casi tres años en finalizar la totalidad de ellas. Los últimos trayectos se terminaron en mayo de 1858 y la primera red telegráfica constaba de casi 7.000 kilómetros de líneas, 118 estaciones telegráficas. Entre ellas las 47 capitales de provincia peninsulares. El costo de aquella primera implantación fue de 17,5 millones de reales” (Olivé, 2013: 12).

experimentación con cables submarinos.<sup>365</sup> Así mismo se procedió al tendido de cable en forma de postes confeccionados en madera establecidos cada cierto número de metros.<sup>366</sup> Las comunicaciones nacionales estaban completadas, excepto Canarias, Ceuta, Melilla y las posesiones caribeñas (Cuba y Puerto Rico) hacia fines de la década de 1860. En este caso, Canarias y las Antillas mayores quedaron relegadas debido al enorme costo del proyecto de tendido de cable submarino.

En los casos de Cuba y Puerto Rico el enlace telegráfico con la península se realizaría por medio de acceso al cable submarino establecido por Estados Unidos, a partir de 1867, al fracasar el intento de proyectar un cable de enlaces entre las islas caribeñas y la península. El cableado submarino no estaba exento de interrumpir el servicio por rotura de este, cuya interrupción del servicio era frecuente.

En cuanto a las comunicaciones telegráficas submarinas españolas comenzaron mediante el tendido del cable entre Algeciras y Ceuta en 1859 con motivo de la declaración de guerra entre España y Marruecos. Con el sistema político de la Restauración se inician una serie de subastas públicas con las que terminan de reparar y ampliar el tendido de cables telegráficos del país para fines de 1870. La arribada del teléfono en España a partir de 1877 supuso la introducción de un invento revolucionario en las comunicaciones. Aunque debido a las limitaciones técnicas no era el candidato más idóneo para reemplazar a la telegrafía de cable.

Con respecto a la arribada del cable submarino a Canarias hubo problemas para la instalación del cable submarino por parte de la administración del Estado que requería de una enorme inversión de capitales<sup>367</sup>. A ello se agregó el escaso apoyo estatal en la apuesta por el desarrollo e implantación de esta nueva tecnología en España. Por lo que, la apuesta mediante cable submarino requería la inversión privada con tecnología telegráfica extranjera.

En 1882 se inicia el proyecto de cable submarino que enlaza Canarias con Cádiz redactado por el ingeniero Juan de León y Castillo, establecido en cuatro secciones o ramales.<sup>368</sup> El cable matriz partiría desde Cádiz hasta Antequera que se prolonga hacia la isla de Tenerife

---

<sup>365</sup> “(...) y se incluyeron las comunicaciones con Baleares mediante cables submarinos tendidos entre Jávea (Valencia) e Ibiza, entre la costa de Ibiza y Mallorca y entre la costa de Mallorca y Ciudadela (Menorca). Además de otro cable submarino entre Barcelona y Mahón (Menorca) para cerrar el anillo” (Krawietz Ramos et alii, 2020: 3).

<sup>366</sup> “(...) con postes de madera (generalmente de 7 metros de altura y plantados cada 50 metros) y con hilos de hierro de 3 milímetros de diámetro, eran idénticas a las que se plantaron durante todo el tiempo que estuvieron en servicio las “líneas aéreas de hilos desnudos” (Olivé, 2013: 15).

<sup>367</sup> “El abandono del cable trasatlántico, unido a la escasa relevancia del archipiélago en materia económica lastró los proyectos de conexión telegráfica con el archipiélago hasta la Restauración” (Pérez Jiménez, 2015).

<sup>368</sup> AHPLP: Fondo Juan de León y Castillo, caja 7; Doc. 333 y Martín del Castillo, 1993.

(700 millas náuticas). A partir de este punto se enlaza Tenerife y Gran Canaria, mediante un segundo tendido desde Antequera hasta comunicar con el puerto de La Luz (46 millas náuticas).

La empresa encargada de las obras de la instalación del cable era *Indian Rubber Gutta-Percha & Telegraph Works*, posteriormente cedida la adjudicación a *Spanish National Submarine Telegraph Company Limited*.<sup>369</sup> Desde Tenerife se comunica con La Palma, el cable parte desde Garachico hasta Santa Cruz de La Palma (55 millas náuticas). Mientras que la conexión con las islas orientales se hace mediante el enlace entre el puerto de La Luz y Punta Águilas en Lanzarote (96 millas náuticas).

Este proyecto original hubo de ser modificado dada las enormes complicaciones técnicas y económicas, así como de completar la conexión hacia Lanzarote y Fuerteventura. La reforma implicaba la conexión entre Cádiz hacia Lanzarote (punta Majón-Blanco) con un recorrido total de 574 millas náuticas. El cable que conecta a Lanzarote desde Punta de Águilas termina su recorrido en punta Gorda (Fuerteventura) con una longitud de (6 millas náuticas).

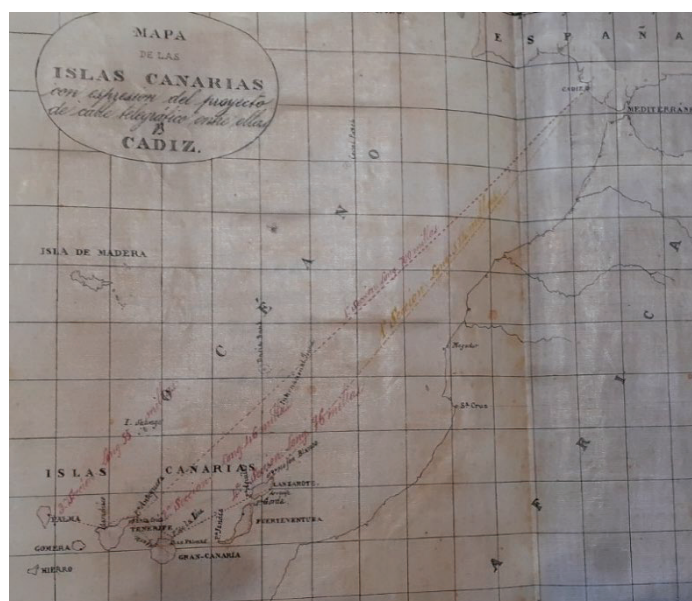


Fig. 4.14. Plano de ubicación del cable telegráfico submarino que conecta Canarias con Cádiz y los ramales de comunicaciones secundarios que conectan con las islas y término de ambos. Fuente: AHPLP: “Proyecto de cable submarino de Canarias”, Fondo Juan de León y Castillo, caja 7; Doc. 333.

El ingeniero Juan de León y Castillo argumenta que la prolongación del cable hasta Fuerteventura permitiría la unión sencilla de ambas islas vecinas, aunque originalmente no formase parte del proyecto. En resumen, se pretende reducir las 96 millas originales a 69

<sup>369</sup> “(...) de capital inglés y con domicilio en Londres, formada por Sir Charles Bright y la citada *Indian Rubber Gutta-Percha & Telegraph Works Company* con un subsidio del gobierno español y el acuerdo de que después de diez años de explotación la titularidad pasaría al Estado” (Pérez Jiménez, 2015: 6).

millas, mediante la instalación de un cable terrestre que recorra Fuerteventura. La tercera medida reformada del proyecto de comunicación entre Fuerteventura y Gran Canaria, comenzaba en la punta de Jandía y un tendido hasta el puerto de La Luz con un recorrido de 45 millas náuticas.

La argumentación del cambio del recorrido es consecuencia de la importancia de la capital grancanaria en el contexto del puerto de La Luz y su posición como puerto de primera categoría en el océano Atlántico. Finalmente, la cuarta y última reforma parte desde Agaete hasta Santa Cruz de Tenerife, con una longitud de 33 millas náuticas. La reforma del proyecto implicó la necesidad de instalar un cable telegráfico terrestre adicional, especialmente en las islas orientales.

Para ello se diseñaron cuatro secciones adicionales: la primera sección recorre la isla de Lanzarote en tres tramos, conectando a las principales poblaciones con un recorrido de 34 millas. La segunda sección comunica Lanzarote y Fuerteventura por medio de la conexión marina en punta Gorda, comunicando las poblaciones de la isla hasta la península de Jandía con una extensión de 69 millas. La tercera sección, con una longitud de 30 millas desde Las Palmas de Gran Canaria hasta Agaete, se dispuso para que recorriera el trazado de la carretera de segundo orden entre Las Palmas y Agaete, comunicando telegráficamente los municipios de Arucas y Santa María de Guía.

El total del proyecto reformado representaba 122 millas de cable frente a los 142 originales, reduciendo drásticamente el presupuesto establecido originalmente.<sup>370</sup> Este presupuesto se redujo en un total de 684.422 pesetas. Sin embargo, se argumentaron algunas recomendaciones para la realización del tendido del cable telegráfico a su paso por Gran Canaria, modificando el enlace que partía desde el puerto de Sardina del Norte o de Las Nieves de Agaete hasta Santa Cruz de Tenerife, permitiendo un ahorro de 13 millas en vez de efectuar el recorrido original desde La Isleta.

El inicio del tendido se efectuó en Arenilla (Puerto de Santa María) y terminando en Cádiz. El amarre desde Tenerife fue el primero en completarse con la conexión entre los municipios de Garachico y La Palma a fines de 1883. La comunicación entre ambas regiones se inauguró

---

<sup>370</sup> “(...) lo cual suponiendo en la tercera (1/3) parte del coste de la milla de cable submarino (...) representa un coste de cuatro millones doscientas y diez mil pesetas (4.210.000) [proyecto original] (...). El proyecto reformado (...) da tres millones quinientas y veinte y seis mil con quinientas y setenta y ocho pesetas (3.526.578 pesetas)” AHPLP: Fondo Juan de León y Castillo, caja 7. Doc. 333.

el 1 de marzo de 1884.<sup>371</sup> Una vez finalizado la prolongación del cable hasta Cádiz se procedió a continuar el tendido entre Tenerife y Gran Canaria. El amarre se inició en *La Jurada*, una cala de Santa Cruz de Tenerife, culminando en la playa de *El Confital*, en Las Palmas de Gran Canaria. Este tendido comenzó a proporcionar servicio telegráfico a fines de 1883.

La siguiente sección pendiente de tendido se prolongaba hasta Lanzarote. Sin embargo, los estudios previos al tendido indicaban una alta peligrosidad para el recorrido del cable submarino, por lo que hubo de reorientar la dirección del cable, siguiendo el tramo inicial del proyecto que bordeaba la isla de Fuerteventura. La reformulación del proyecto obtuvo un incremento de los costes de este, además de contar con la autorización tanto estatal como de la empresa adjudicataria.

En resumen, el proyecto modificado fue admitido y este tramo comenzó a entrar en funcionamiento a fines de 1883 mediante el envío del comunicado por parte del Gobernador Civil de Canarias José de Rozas y Campuzano al ministro de la Gobernación<sup>372</sup>.

El tendido de estos cables terminó el proceso de enlazar el territorio nacional de cableado telegráfico, a la vez que algunos de estos cables tenían una doble función: nacional e internacional. El *Foreign Office* de Londres se hace eco de la instalación del cable submarino, recogido en un informe con fecha de 25 de junio de 1892<sup>373</sup>. Al término del tendido del cable submarino, aún quedaba pendiente el enlace entre las islas de La Gomera y El Hierro.

Desde 1884 hubo problemas en el servicio de cable telegráfico, como demuestra la queja recurrida ante el Ministerio de la Gobernación por parte del consistorio de Las Palmas de Gran Canaria, es decir, apenas unos meses de terminados los trabajos de instalación del cable. Este inconveniente sería reiterado en el tiempo, con las consiguientes quejas. No se procedería a realizar una modificación del trazado del cable con el fin de subsanar los reiterados inconvenientes hasta 1901.

Igualmente, la rotura del cable de enlace entre las islas y Cádiz sufría continuas averías. Este hecho marca un cambio en las corporaciones locales de las islas que padecían la misma

---

<sup>371</sup> El recorrido de la línea telegráfica hubo de ser examinado y reparado luego de tener problemas de conexión del cable (Olivé, 2004: 41).

<sup>372</sup> “(...) el primer cable español que cruza las aguas del Atlántico y que va a permitir a las Islas Canarias dejen de ser una región apartada para convertirse en tierra europea” (Pérez Jiménez, 2015: 10)

<sup>373</sup> “Inducidas por la escala de los buques para abastecerse de carbón, las instalaciones telegráficas han sido en gran medida la causa de todas las innovaciones modernas. Un cable submarino fue instalado desde Cádiz a Tenerife entre 1883 y 1884 por una compañía inglesa (la Compañía Nacional Española de Telégrafos Submarinos) (...). Los cables se extienden desde Tenerife a Gran Canaria y Lanzarote, por la parte oriental, y a La Palma por la parte occidental. La comunicación tierra adentro necesita de una ampliación” (Quintana Navarro, 1992: 958).

problemática, iniciando recursos y quejas ante el Ministerio de la Gobernación a partir de 1902.<sup>374</sup> Misma circunstancia que se repetiría en 1905<sup>375</sup>.

La *Cámara de Comercio de Las Palmas*, en sus memorias, destacan las protestas realizadas entre los años 1916-1922. En ellas se explicita la persistente rotura del *cable viejo* que enlaza esta ciudad con Cádiz, demandando la necesidad de la reparación o bien la ampliación mediante nuevas infraestructuras que permitiesen una mejora de las comunicaciones existentes.<sup>376</sup>

### ***Telegrafía: estación de La Isleta***

Este servicio estuvo centralizado con la construcción de una estación de telegrafía ubicada en la rada de Las Isletas (1883). Las negociaciones llevadas a cabo por iniciativa del *Círculo Mercantil de Las Palmas* permitieron iniciar los trámites para construir la estación, aunque este objetivo se culmina con la intervención de Fernando León y Castillo (1886)<sup>377</sup>. No obstante, el servicio era de muy pocas horas al día y se encontraba en una vivienda particular, contando con aparatos y operador con alto coste de alquiler.

En consecuencia, el consistorio capitalino hubo de abordar la necesidad de efectuar el sostenimiento de la estación, por cuenta del Estado. La decisión tomada fue la clausura de la estación debido a los constantes cambios en la gestión (1900). Las reiteradas peticiones de reapertura de la estación del puerto, en este caso, por iniciativa del Real Club Náutico con fecha de 1912.

En este caso, la Dirección de Telégrafos acordó la reapertura con la condición de que el servicio fuera permanente, además de que fuese gestionado, bien por parte del consistorio capitalino o el Real Club Náutico quien facilitara la gestión de cesión de un espacio para ello.

---

<sup>374</sup> “Por consecuencia de un oficio de la Alcaldía de Las Palmas, se acordó elevar instancia al Ministerio del Gobernación en súplica de que se disponga el tendido de un nuevo cable telegráfico entre esta provincia y la Metrópoli, único medio de evitar los perjuicios que ocasionan las frecuentes roturas del actual en mal estado de conservación” (LACP M.I. Ayuntamiento de Telde, N°25 año 1902, sesión de 3 de junio).

<sup>375</sup> “Presidente del Consejo de Ministros –Madrid– Ayuntamiento ruega encarecidamente al Gobierno abreviación trámites reparación rápida cable Cádiz evitación incalculables perjuicios grandes intereses afectados por incomunicación que prolongándose ocasionaría quebranto general provincia acreedora preferente atención poder público. Alcalde, Ambrosio Hurtado (Martín del Castillo, 1993: 158).

<sup>376</sup> “Respecto a las comunicaciones telegráficas, la Cámara ha lamentado muchas veces la insuficiencia y mal estado de del cable actual en servicio y al abandono en que el Estado tiene el cable viejo, cuyas últimas averías, que datan de varios años no han sido reparadas (Martín del Castillo, 1993: 162).

<sup>377</sup> “(...) esta Dirección General ha dispuesto que se establezca una estación telegráfica del Estado en el Puerto de La Luz dictando con esta fecha las medidas oportunas para que se proceda á su pronta instalación” (Martín del Castillo, 1993: 158).

En efecto, los costes de reapertura de la estación fueron establecido por parte del Real Club Náutico<sup>378</sup>.

El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria inició los preparativos para la búsqueda de sede, mediante el alquiler de un local propiedad de María de los Dolores Morales y Rodríguez.<sup>379</sup> Esta propuesta fue aceptada y se abrió la sede con fecha de 30 de julio de 1915.

### ***Radiotelegrafía: estación de Melenera***

La radiotelegrafía es el sistema de comunicaciones hilos o cables permitía enlazar buques en tránsito con estaciones ubicadas en la costa. Esta nueva tecnología comienza su andadura en España a partir de 1908, cuando se produjo la primera experiencia en la mejora de los servicios telegráficos y telefónicos. Mediante la ley de *proyecto de mejora y ampliación de los servicios telegráficos y telefónicos*. Esta iniciativa, aunque ambiciosa, tuvo escaso éxito.

Los primeros intentos de establecer la radiotelegrafía se hicieron por medio de la Dirección de Correos y Telégrafos previo concurso público, era la encargada de adjudicar las obras a las empresas que concursaban a subasta pública. Al finalizar el período de obra estas retornaban a control estatal o bien pasaban a su control por incumplimiento de contrato (incautación). A menudo, debido a la escasa inversión en conservación del cableado o la dejadez de la empresa de no desempeñar las funciones de mantenimiento producía que estas incumplieran las condiciones de explotación del servicio, teniendo que ser incautadas por el Estado.

Este servicio innovador se realizaba por medio de los amarres de los cables submarinos ya existentes, por donde debían recorrer la señal de radio, por lo que redundaba en un ahorro en la construcción de las estaciones de este tipo de comunicaciones. La instalación de esta nueva tecnología en España y, en concreto, en Canarias permitió una renovación en la regulación y conocimiento del tráfico comercial y marítimo. La red de radiotelegrafía en Canarias tendría la estación principal en Tenerife, teniendo un alcance de radio de larga distancia que enlazaba a América del Sur y África. Debido a su acusada limitación de radio, las estaciones de las islas de Tenerife y Gran Canaria servían de enlaces de comunicación intercontinentales. Este hecho produjo el incremento de las estaciones de radio ubicadas en

---

<sup>378</sup> “(...) [se] ha concedido con carácter provisional el establecimiento de la expresada estación telegráfica, en el local que ocupa el Real Club Náutico de esta ciudad” (Martín del Castillo, 1993: 159).

<sup>379</sup> “...sita en la carretera que de esta ciudad va al expresado barrio [de la Luz], de alto y bajo, señalada con los nos. 44 y 46, próximo a “Mendigo Bazar”, frente al taller mecánico de los Sres. Nilson” (Martín del Castillo, 1993: 160).

los buques que recalaban los puertos, creando un nuevo concepto de comunicaciones rápidas e instantáneas.

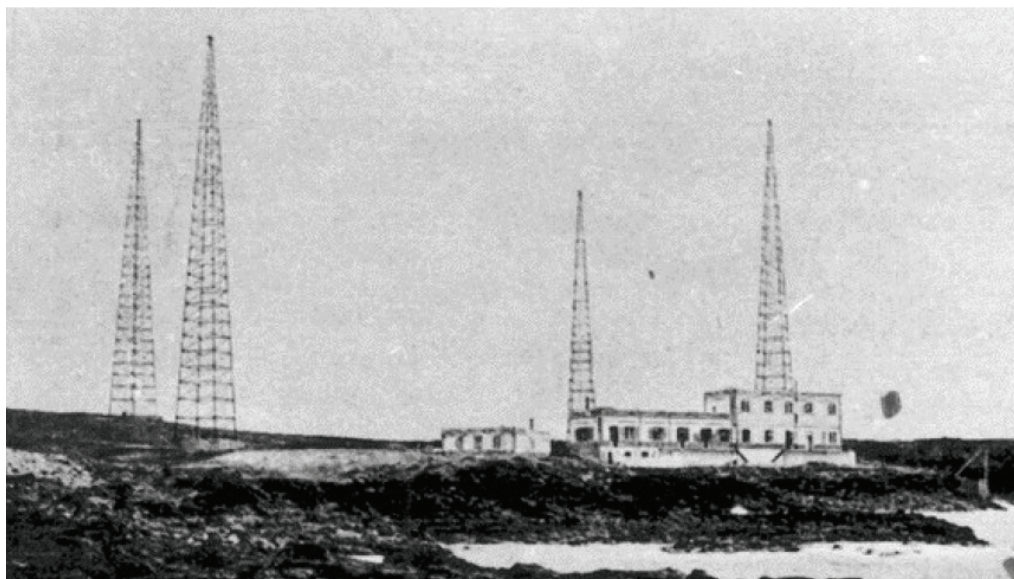


Fig. 4.15. Estación de radiotelegrafía de Melnara, Telde. Fuente: *Revista Telegrafía Sin Hilos*, año 1, N.º 1, noviembre de 1911.

En 1911 se traspasó esta adjudicación a la *Compañía Nacional de Telegrafía Sin Hilos*,<sup>380</sup> esta vez contando con apoyos políticos españoles (accionistas) y el respaldo de la empresa *Marconi Wireless*. La escasa importancia dada a la implementación de la radiotelegrafía en España se decidió incidir en la prolongación de cables submarinos, como la prolongación de los cables ya existentes, entre Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla con la península. Para 1908 se terminó de comunicar a las islas de La Gomera y El Hierro. Además de los numerosos reglamentos internos de organización de la Dirección que impedía un correcto desempeño de las funciones.<sup>381</sup>

La Dirección de Correos y Telégrafos no desempeñaban las funciones como estación central y reguladora del servicio, por el escaso número de estaciones construidas en el momento. Desde el primer momento de la construcción de estas estaciones, sobre todo en Tenerife, se procedió a la radiodifusión de noticias para los buques como servicio de radio a larga distancia, con el fin de establecer un contacto permanente. Este fue el caso de la estación establecida en Tenerife cuyo servicio estuvo vigente hasta 1920.

---

<sup>380</sup> “(...) filial de la francesa *Compagnie Française de Télégraphie et d’ Applications Electriques*” (Pérez Jiménez y Quintana Navarro, 2018: 34).

<sup>381</sup> “(...) en los últimos años del siglo XIX se intentó arreglar con un nuevo reglamento en 1902, 1907, 1909, 1913 y 1915” (Olivé, 2013: 71).

En el caso de las empresas privadas y consignatarias, se estableció un incentivo que apremiara la instalación de este sistema de comunicación a bordo. Los estragos causados por la constante interrupción del comercio durante la Gran Guerra motivaron la instalación de estos aparatos en las embarcaciones. Sin consolidarse este servicio hasta la década de 1920. En consecuencia, la principal prioridad para el establecimiento de la radiotelegrafía en España se circunscribía a la comunicación con los buques que arribaban a los puertos. Para ello se dieron facilidades para la construcción, construidas por empresas privadas, en zonas de la costa del país.

La Dictadura de Primo de Rivera dio prioridad a la nacionalización de las empresas de comunicaciones en España. En 1924 se consigue aprobar un proyecto de ley que permitiría la explotación del servicio de telefonía a nivel nacional. Por este motivo el Estado motivó la constitución de la *Compañía Telefónica Nacional de España*,<sup>382</sup> convertida en el principal concesionario del servicio. Aunque luego fue adjudicada a la *Compañía de Telegrafía Sin Hilos*. El desempeño del servicio de radio por esta empresa contó con el apoyo estatal, de hecho, a pesar de los constantes problemas que ocasionaba la explotación del servicio, con indemnizaciones por parte del Estado incluida. En 1927 se adjudica la instalación de radiotelegrafía al emergente *Sindicato Transradio Español*,<sup>383</sup> con derecho de explotación durante veinticinco años, pudiendo ser ampliado por otros quince años más. Este hecho convirtió a la empresa en la principal beneficiaria del servicio en España y en concreto, a Canarias como principal enlace para las comunicaciones tanto hacia África como a América del Sur.

Hacia 1925 se había consolidado la red de estaciones de radio en el país, mientras que, en Canarias, se amplió con la construcción de nuevas estaciones de tercera categoría con un alcance de 200 kilómetros de onda larga. A las que se suman otras dedicadas al servicio de comunicaciones con la flota pesquera (21 estaciones), localizadas en zonas de difícil acceso con municipios como La Aldea de San Nicolás<sup>384</sup>.

No obstante, el servicio radiotelegráfico continuó creciendo, especialmente en las áreas aisladas de las islas, hasta la década de 1920 cuando se decide incentivar el servicio de telefonía. El advenimiento de la Segunda República apenas introdujo mejoras en las

---

<sup>382</sup> “(...) estaba controlada totalmente por la empresa estadounidense International Telephone and Telegraph Corporation (ITT)” (Olivé, 2013: 98).

<sup>383</sup> “(...) filial de la alemana *Transradio*, empresa fundada en 1918 como subsidiaria de *Telefunken* y especializada en la radiotelecomunicación internacional, que ya operaba en distintos países latinoamericanos” (Pérez Jiménez y Quintana Navarro, 2018).

<sup>384</sup> Pérez Jiménez y Quintana Navarro, 2018: 52.

dotaciones del servicio, aunque si se produjo una mejora de las condiciones salariales y a la formación de los primeros sindicatos del ramo. En 1934, como consecuencia de la finalización de la concesión de explotación por parte de la empresa pública, la titularidad de las estaciones retornaba a ser competencia estatal. En este caso sin realizar indemnizaciones por este hecho.

Entre las nuevas medidas para ampliar la capacidad de comunicaciones de onda larga, se procedió al estudio y construcción de una nueva estación ubicada en la rada de Melenara, en el municipio de Telde. La construcción de esta estación obtuvo el apoyo tanto por parte del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria como del Ayuntamiento de Telde. Los principales motivos, en el caso de Las Palmas, centraba sus esfuerzos en establecer una estación de radio que superara en capacidad a la estación de Santa Cruz de Tenerife. Mientras que el Ayuntamiento de Telde obtenía un reconocimiento al ubicar una estación de radiotelegrafía en una de sus principales playas del municipio. Para ello, con fecha de 11 de marzo de 1909 el Ayuntamiento, siendo alcalde Juan Álvarez Mayor, se decreta la expropiación de los terrenos, en total ocho fanegadas, para la construcción de la estación. En la prensa se indica que los encargados de la realización de la estación corresponden a los ingenieros M.M. Poppy y Proust.<sup>385</sup>

Desde ese momento comienza el proceso de instalación de los aparatos electrónicos, como indica el *Foreign Office* acerca de este acontecimiento.<sup>386</sup> No obstante, este proceso se dilató hasta principios de 1911. Quizás la causa radique en la dificultad del trazado para llevar los aparatos a la rada de Telde debido a la precariedad y penoso estado de conservación de la carretera que conecta la ciudad con la playa.

En ese año comienzan los preparativos para terminar la construcción de la estación. A lo que suma el posterior tendido del cable terrestre y subterráneo que comunicaría a esta estación con la oficina ubicada en el puerto de La Luz. Para julio de 1911 se había construido el edificio de la estación, así como las torres que la comunican vía aérea con los buques. Restaba la instalación del tendido terrestre de cable, con las consecuentes quejas por parte de la prensa al respecto.<sup>387</sup>

---

<sup>385</sup> AMC: Diario de Las Palmas, sección de noticias, 11 de marzo de 1909.

<sup>386</sup> “(...) La estación de Melenara se concluyó a mediados de año y ha resultado de gran utilidad para el puerto [de La Luz y Las Palmas] y el tráfico marítimo, pero es de lamentar que sus ventajas no se aprovechen más ampliamente”. Sin embargo, es indudable que el comercio general aumentará mucho en un futuro próximo (Quintana Navarro, 1992: 839).

<sup>387</sup> AMC: Diario de Las Palmas, sección de noticias, 1 de julio de 1911.

El tendido del cable se produjo en el mes de agosto, estando a cargo de este, el Jefe de Reparaciones de Telégrafos de la provincia, y terminado a fines de dicho mes. La instalación de esta estación implicaba su catalogación como de primera categoría, es decir, con un alcance de 1.600 kilómetros similar a la establecida en la isla de Tenerife. Estas iniciativas permitían realizar comunicación radiotelegráfica directa hasta la costa de Brasil, aunque sin prestar servicio desde hacía tiempo como indicaba la prensa del momento<sup>388</sup>.

Las pruebas de funcionamiento de los aparatos de la estación se realizaron durante el mes de septiembre, realizado por una comisión mixta cuya dirección recaería en el Inspector de Telégrafos. Esta prueba fue la primera de su ramo en Canarias, con un éxito rotundo mediante el envío de mensajes radiotelegráficos a los buques de las consignatarias establecidas en Las Palmas de Gran Canaria, especialmente aquellos buques que se dirigían al puerto de La Luz.

La estación de Melenara contaba con cuatro torres metálicas de 75 metros de altura, aunque podía realizar comunicación sin hilos de larga distancia, este tenía el inconveniente de que, cuando se enviaba los mensajes a los buques que debían de hacer de enlaces, estos debían encontrarse a la distancia correspondiente para recibir el mensaje. Por lo que los radio-receptores de las embarcaciones son los que limitaban la comunicación directa.<sup>389</sup>

Por este motivo se apostó desde el primer momento el empleo un doble sistema de comunicación: a) por un lado, de onda corta para las comunicaciones ubicadas a una distancia máxima de 400 kilómetros; y b) por otro lado, otra de onda larga para las comunicaciones trasatlánticas. En cuanto al funcionamiento de los aparatos electrónicos era efectuado mediante el empleo de un motor accionado a vapor que conecta con otro motor reversible de 40 cv.

Estos motores accionan la acumulación de energía por medio de una batería de acumuladores de 81 elementos *Tudor*, que mueven un cuerpo de alternadores que convertía la carga eléctrica alterna a la estación. La batería se encontraba en una sala aislada del resto de la edificación. En esta misma sala se ubicaban las bobinas de autoinducción, los condensadores, así como los transformadores descargadores de discos de la marca *Pigger*.

---

<sup>388</sup> “Desde hace meses está terminada la instalación de la telegrafía sin hilos en las playas de Melenara en la isla de Gran Canaria que puede comunicar directamente con la costa de Brasil (...) no comprendemos la lentitud con que se procede en este asunto si poco interés que demuestra el gobierno en que inmediatamente preste servicios” (Diario de Las Palmas, Telegrafía sin hilos en Gran Canaria, 13 de septiembre de 1911).

<sup>389</sup> En el caso de embarcaciones de vapor de menor calado. (AMC: Diario de Las Palmas, sección de noticias, 25 de septiembre de 1911).

Cercana a esta sala se encontraba otra sala para la instalación de los aparatos de radio de la sala acondicionada al efecto para su correcto desempeño. La habitación tenía muros de mayor grosor al estar ubicados los aparatos de gran sensibilidad ante las diferencias de temperatura y humedad como los manipuladores-sustentadores, receptores de válvula y magnéticos, teléfono de aparato Morse, para comunicaciones de mensajes cortos, así como los cuadros de distribución de rotación de turnos, etc.

El resto del edificio principal de la estación lo componen las dependencias de los operadores, un comedor, cocina y cuartos de baño, además de contar con almacén. Para fines de 1911 esta estación se encontraba sin entrar en funcionamiento<sup>390</sup>. En el mes de diciembre fueron nombrados operarios de la estación los oficiales de la sección de telégrafos Antonio Moreno y Eduardo Muro entrando en funcionamiento a fines de año. No obstante, el constante retraso en la reparación del cable submarino que comunica el archipiélago con Cádiz retrasó más de dos años que la estación obtuviera, tras protestas por los usuarios, de rebajas en las tarifas establecidas para las comunicaciones desde la estación.

El Sindicato *Transradio Español*, debido a las condiciones deplorables de conservación de la estación de Melenara determinó la necesidad de cerrarla, aunque en 1927 se procediera a su reforma. Estas mejoras técnicas repercutieron en un funcionamiento prácticamente automático. Con un incremento de la efectividad en la transmisión y recepción de señales radiotelegráficas de mayor alcance, ahorrando en costes de instalación. Es decir, el tipo de onda empleada se denominaba *onda continúa interrumpida*.<sup>391</sup>

Las circunstancias tecnológicas, así como la construcción de una estación de mejor dotación en la bahía de Guanarteme motivó que el 13 de febrero de 1935 se cesara los servicios prestados por la estación de Melenara y desmantelado todos sus elementos electrónicos. Este cierre de la estación viene motivado por la reforma de la ley de estaciones costeras de España redactado en ese mismo año en pleno gobierno conservador de la Segunda República.

---

<sup>390</sup> “La estación de Melenara es una necesidad grande para las Canarias. Aquí recalán diariamente, por ser el punto obligado de la ruta de las grandes líneas de vapores entre Europa, América del Sur, África y Oceanía, buques de todas las naciones para recibir órdenes, para comunicar su paso, y muchos para solicitar agua y víveres, siendo frecuente el caso de los que demandan auxilio por averías que sufren, y como hoy la generalidad de los buques están provistos de telegrafía sin hilos, el funcionamiento de la de Melenara vendría a prestar un servicio internacional importantísimo” (AMC: Diario de Las Palmas, la estación radiotelegráfica de Melenara en G.C.; 10 de noviembre de 1911).

<sup>391</sup> “Ocupaba un solar de catorce mil metro cuadrados y estaba diseñada para poder operar en frecuencias más altas que las anteriores (por encima de los tres megahercio, lo que entonces se denominaba onda ultracorta) lo que hacía posible disponer de antenas más pequeñas - y por tanto instalaciones más reducidas y económicas – que las de las estaciones anteriores” (Pérez Jiménez. y Quintana Navarro, 2018: 55).

Además del cierre de la estación este estuvo cubierto por el servicio que ofrecía en la estación ubicada en la rada de Santa Cruz de Tenerife, en el municipio de Taco. El Cabildo había cedido los terrenos para la construcción de esta estación en meses anteriores<sup>392</sup>. En concreto, el desmantelamiento de las torres metálicas de la estación de Melenara resultó sencilla debido a la escasez de edificaciones privadas en las inmediaciones mientras que, la estación de Santa Cruz de Tenerife debía ser desguazado cada poco tramo. La Dirección General de Telégrafos designó a Antonio San Pedro para la supervisión de los trabajos de desmantelamiento de las torres.

---

<sup>392</sup> “(...) se desmontarán también dentro de unos días la estación de Santa Cruz de Tenerife para instalar la nueva en Taco, en terrenos que junto con el edificio que se está construyendo cede el Municipio al Estado” (AMC, Diario de Las Palmas, se han desmantelado las torres de la estación de radio de Melenara, 13 de febrero de 1935).

**Capítulo 5. Vías y comunicaciones terrestres,  
tecnología, organización del trabajo agrícola y  
empresas extranjeras en Canarias**



El presente capítulo aborda de forma prioritaria la estructura y configuración de las vías de comunicación, carreteras y caminos terrestres que enlazan distintos lugares de Gran Canaria. Este aspecto será fundamental en cuanto a la configuración y articulación de los municipios, así como de la lejanía o cercanía de estos con la capital y principal puerto de comercio de la isla. Este es un aspecto decisivo que ha influido en direcciones opuestas, pues si bien las carreteras o vías han facilitado la construcción de los muelles fruteros y han facilitado la conexión de estos con los lugares de cultivos y empaquetados de frutos, también la extensión y mejora de la calidad de estas vías fueron restando importancia a los muelles fruteros, cuyo valor de comunicación se veía sustituido por las nuevas y mejores carreteras.

Otro aspecto determinante en la construcción portuaria ha sido su adaptación a las necesidades de un contexto mundial cambiante donde la tecnología ha jugado un papel destacado. Las transformaciones en la tecnología naval en el siglo XIX pasando de la navegación a vela hacia la exitosa tecnología del transporte de vapor con buques con casco de acero y motorización aceleró e incrementó el volumen comercial a nivel mundial. Estos aspectos serán analizados en este capítulo en su relación con los puertos menores de Gran Canaria.

Por último, se presentará el perfil de las empresas más destacadas y que han controlado, en mayor o menor medida, la evolución socioeconómica de Gran Canaria en el período que comprende el período de investigación en relación con los sectores de exportación vinculados con la actividad marítima.

### **5.1. Carreteras y vías terrestres**

La geografía de la isla de Gran Canaria ha condicionado, en gran parte, el proceso de construcción de las infraestructuras viarias terrestres. Aunque desde el siglo XVIII se han abordado diferentes procesos de expansión de las vías terrestres, este proceso no se consolidó hasta mediados del siglo XIX. Esto fue debido a una doble problemática: a) la complejidad del suelo volcánico, unas veces muy fragoso y otras de gran dureza; b) la dificultad en la disposición de numerario o acceso a recursos públicos suficientes adecuados para la construcción de carreteras con la grave consecuencia de escasa inversión de las instituciones gubernamentales por incrementar la capacidad de transporte de mercancías y pasajeros.

Desde la conquista de la isla existían diversos caminos que unían los diferentes pagos, concentrados entre caminos que enlazan con la costa y el interior. La mayoría de estos *caminos*

*vecinales* eran recorridos por los habitantes del lugar. En algunos casos, la lejanía de los núcleos poblacionales del interior y de municipios alejados, hizo necesario la comunicación entre poblaciones alejadas mediante individuos que ejercían el papel de transportistas, conocidos como *arrieros*.<sup>393</sup>

Por otro lado, estaban los caminos de *berradura*, caminos recorridos por animales dedicados al transporte de mercancías y pasajeros entre municipios. El incremento de la actividad comercial insular derivó en la necesidad de contar con *peatones*<sup>394</sup>. Por último, están los caminos denominados *reales* que son los que comunicaban a los principales núcleos habitacionales de la isla, como Telde, Gáldar y Las Palmas, al ser las principales ciudades de la isla.

Un aspecto importante que señalar es la lenta introducción medios de transporte como carruajes y carretas debido a la práctica ausencia de infraestructuras viarias en condiciones. El establecimiento del decreto de Puertos Francos marca el inicio del periodo de crecimiento económico en el que se demandaban carros y carretas para el transporte rápido de mercancías, sobre todo a partir de 1860.<sup>395</sup> Esta situación no varía hasta que arriba a Canarias la tecnología del motor de combustión a partir de inicios del siglo XX<sup>396</sup>.

Los carruajes comenzaron a importarse del Reino Unido o Estados Unidos, dada el escaso desarrollo de esta industria en Canarias y en la Península Ibérica. Conforme avanza el siglo XIX esta industria comienza a tener protagonismo en Gran Canaria, especialmente con las reparaciones que, a menudo, debían disponer este tipo de transporte dado el estado de las

---

<sup>393</sup> “Los arrieros eran profesionales del transporte con bestias de su propiedad. Solían tener varias unidades y efectuaban todo tipo de transporte, desde pasajeros hasta mercancías y encargos. El oficio alcanzó una gran dimensión cuando, a principios del siglo XX, los cultivos de plataneras y tomates los necesitaron para el transporte de la fruta desde las fincas a los almacenes de empaquetado. Sus servicios enlazaban las localidades aisladas con las zonas o centros comarcales agropecuarios (La Vega, Guía-Gáldar, La Aldea, etc.) o en los puertos, sobre todo el de La Luz y Las Palmas” (Suárez Moreno y Suárez Pérez, 2005: 134).

<sup>394</sup> “(...) personas hábiles en el andar, a las que se les encargaba los más variados encargos como la compra de medicinas, aviso a los médicos, cartas urgentes, etc. algunos cubrían largos caminos en pocas horas y tuvieron gran funcionalidad en las actividades de empaquetado de tomates y plátanos más alejadas de la ciudad, que necesitaban estar al día de los precios de la fruta que llegaban por cable desde Londres” (Suárez Moreno y Suárez Pérez, 2005: 134-135).

<sup>395</sup> “El aumento de nuestro comercio e industria, así interior como exterior; la ventajosa introducción de los carros y carretas para el tráfico del muelle y necesidades de la población, han contribuido de una manera desastrosa a destruir su empedrado, no construido para sostener aquel peso, y a romper las baldosas” (*El Ómnibus*, No. 476 14 de marzo de 1860; No. 493 16 de mayo de 1860).

<sup>396</sup> “(...) con la inauguración, en la ciudad de Las Palmas, del tranvía a vapor, sustituido en 1912 por un modelo eléctrico. En 1902 ya habían aparecido los primeros vehículos con motor de explosión; aunque, fue entre las décadas de 1920 y 1930 cuando éstos comenzaron a extenderse, paralelo al crecimiento de la red de carreteras” (Suárez Moreno y Suárez Pérez, 2005: 141).

carreteras. En cuanto a los animales de tiro empleados destaca el mulo como medio de transporte más habitual en el transporte por vías terrestres.

Es importante señalar que las condiciones orográficas de Gran Canaria han tenido varios procesos eruptivos y de desmantelamiento de las capas volcánicas. De esta manera, el relieve ha tenido espacios de renovación y destrucción, determinando el paisaje actual. En consecuencia, los factores desencadenantes han estado relacionados con aspectos climáticos, biológico y antrópicos. En este último caso, esos factores aparecen relacionados con las intervenciones directas del sector primario para el aprovechamiento del suelo. Desde el interior se han configurado una serie de accidentes geográficos que se prolongan hasta la línea costera, desde barrancos, macizos, calderas, costas llanas, etc.<sup>397</sup>

La distribución de la isla permite diferenciar entre la zona de Barlovento (norte) y Sotavento (sur), así mismo, se diferencia en cuanto en la altitud del terreno a medida que se interna. Los lugares más poblados han estado orientados hacia Barlovento, donde la afluencia de los vientos alisios permite disponer de recursos hídricos a lo largo del año y, con ello, el predominio de población empleada en actividades agrarias, fundamentalmente dedicadas a la exportación. En esa vertiente norte, los temporales que afectan, sobre todo, en invierno perjudicaban el estado de conservación de carreteras y caminos, ocasionando retrasos en el transporte de las cosechas. Para ello se paliaron los efectos mediante la construcción de zanjas de desagües en los laterales de las carreteras, permitiendo el aprovechamiento para el riego en los cultivos cercanos.

Es por este motivo que los primeros enlaces de carreteras y vías terrestres que conectaron los principales núcleos poblacionales (Las Palmas, Telde, Agaete, Gáldar, Arucas) tuviesen proyectos de carreteras de forma prioritaria por varios factores entre los que se encontraban el volumen de población, las excelentes condiciones del suelo para la agricultura, acceso a recursos de aguas, y una producción agraria en constante expansión que requerían vías de comunicación en buenas condiciones para su transporte hacia los principales puertos de embarque.

---

<sup>397</sup> Caballero Jiménez 2002:17.



Fig. 5.1. Carretera de entrada a Arucas. (1895-1900). Fuente: FEDAC, Archivo de Fotografía Histórica de Canarias. Autor: Colección José A. Pérez Cruz.

Por otra parte, en Sotavento el acceso al agua ha estado históricamente limitado y la presencia de perforaciones mediante pozos, galerías, estanques y otros elementos de almacenamiento de agua permitió que tuviera un proceso limitado, en un principio, hasta fines del siglo XIX cuando las necesidades de incrementar el cultivo del tomate, hizo que se revalorizara esta región de la isla. Solventado el problema del acceso al agua para el nuevo cultivo, los altos rendimientos agrarios explican que, en apenas unas décadas, comenzara la planificación y construcción de nuevos tramos de carreteras en esas comarcas.

Los accesos a recursos hidráulicos se establecen mediante un sistema de red que, radialmente, recorre desde el interior hacia la costa. En algunos casos con barrancos profundos y, en otros, anchos dependiendo de la orientación de estos. Esta distribución ha originado el proceso de antropización en torno a los cauces de los barrancos para el aprovechamiento agrícola, incluyendo la construcción de balcones y terrazas agrarias para incrementar la superficie agraria disponible. Esta circunstancia también condicionaba el acceso a los cursos de aguas que discurrían por el cauce de los barrancos.



Fig. 5.2. Camino de Telde. (1893). Fuente: FEDAC, Archivo de Fotografía Histórica de Canarias. Autor: Carl Norman.

De manera que las comunicaciones por carreteras y vías terrestres estaban fuertemente condicionadas por la distribución de la población, rendimientos y rentabilidad agrícola, así como la desventaja técnica y tecnológica. Especialmente, en los accidentes geográficos de gran importancia, que podían encarecer de forma extraordinaria el presupuesto asignado a estas obras públicas. En casos como barrancos, se procedió a la construcción de puentes y viaductos, así como de túneles en el caso de obstáculos montañosos para el transporte rápido entre municipios.

Hacia mediados del XIX se hizo patente la ausencia de carreteras y vías terrestres en condiciones para los nuevos transportes de tracción animal que precisaban mejores condiciones de transporte para facilitar la evacuación de las producciones agrarias. Las malas condiciones en que se encontraban las infraestructuras terrestres y portuarias limitaban las posibilidades del comercio, encareciendo el transporte. El comercio y transporte descansaban principalmente en la navegación de cabotaje, solución adaptativa a los graves problemas comentados. En consecuencia, se hizo necesario impulsar la conectividad insular y el transporte de mercancías por vía marítima a través de muelles y embarcaderos conectados con la bahía de La Luz en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

Un aspecto fundamental es que en las zonas de costa contaban con la ventaja de disponer de buenos puertos naturales por lo que el principal medio de intercambio se realizará por vía marítima.<sup>398</sup> Por el contrario, las zonas de cumbre tendrán el hándicap de inexistencia de una red viaria eficaz que permita el transporte hacia la costa<sup>399</sup>. Por ello, el medio de transporte efectuado en este caso, tanto en Gran Canaria como en Tenerife, fue la marítima con enlace desde los puertos naturales o muelles y en dirección hacia Las Palmas o Santa Cruz de Tenerife. Por ello, la diferencia de precios, en general bajos por fletes, transportes y mercancías, hizo que se promoviera el transporte marítimo. De esta manera se efectúa un circuito comercial entre los puertos o muelles alejados de la capital con los municipios originarios; al igual que con otros puertos de otras islas como Tenerife<sup>400</sup>.

Esta dinámica comercial superaba el ámbito insular, estableciéndose en ocasiones tráfico directo entre estos embarcaderos y la isla de Tenerife. Este tráfico –mercancías y pasajeros– se establece entre los muelles de Sardina del Norte, Las Nieves o La Aldea con Santa Cruz de Tenerife. De esta manera, se origina una embrionaria red de tráfico mercantil entre ambas islas desde la segunda mitad del siglo XIX. Es por este motivo que, a través de los puertos, el tráfico marítimo tendrá un papel de gran importancia<sup>401</sup>. Esta situación pone de manifiesto que las carreteras tuvieron un desarrollo más tardío. La comunicación comarcal o municipal para la exportación de producciones agrarias tenían como punto final los puertos destacados de los municipios costeros (véase capítulo 2)<sup>402</sup>.

---

<sup>398</sup> “Las poblaciones más importantes de todo el archipiélago, las más ricas en agricultura, las que encierran la poca industria y comercio que en el territorio existe, se hallan situada en la misma costa, o poco separada de ella, lo que proporciona a sus habitantes transportar por el mar más cómodamente y con menos gastos los artículos sobrantes” (Madoz, 1867: 403).

<sup>399</sup> “(...) cuando las carreteras alcanzaban aquellas poblaciones más alejadas del puerto principal [...] el embarcadero no perdió absolutamente su papel, pues las características de estas vías [...] hacían muy difícil el transporte [...] Llegó a existir una cierta complementariedad entre el transporte terrestre y el marítimo, pues los vapores realizaban menos escalas-o simplemente ninguna- en aquellas comarcas en las que ya llegaban las carreteras, mientras que en las que no existían estas infraestructuras terrestres las escalas eran casi seguras, por lo menos en los puertos principales de dichas comarcas” (Hernández Luis, 1997: 627-628)

<sup>400</sup> “Los puertos de las capitales Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria actuaron como centros de importación-exportación-redistribución de mercancías en conexión con los embarcaderos de cada isla. No siempre existía la relación básica puerto capital de la isla con embarcadero interior; pues durante algún tiempo, algunos llevaban una relación más directa con otra capital fuera de su isla, como lo fue el caso de La Aldea con un tráfico más intenso con Santa Cruz de Tenerife a finales del siglo XIX, circunstancia que en parte se dio con los de Las Nieves y Sardina, antes del florecimiento del Puerto de la Luz” (Suárez Moreno, 1994: 292).

<sup>401</sup> “El transporte marítimo interinsular ha sido uno de los grandes retos de las Islas para superar el ancestral aislamiento entre ellas-y no digamos con el exterior” (Hernández Luis, 1997: 627).

<sup>402</sup> “Los barcos pasan de 687 en 1862 a 6.170 en el año 1910. Con la incorporación de los barcos de vapor entre ambas fechas... Así pues en menos de cincuenta años, se pasa de sólo 45 barcos de vapor, a 4.423 en el último de los años, es decir, la cifra inicial se multiplicó por 98” (Caballero Jiménez, 2002: 67).

Por otra parte, los embarcaderos tuvieron un impacto en la articulación de una red interinsular de conexiones marítimas que transportan pasajeros y mercancías entre estas. Por este motivo algunas casas navieras, tanto españolas como extranjeras impulsarán el desarrollo de esta actividad como nueva fuente de ingresos adicionales. Este fue el caso, a partir de 1888, de la constitución de la *Compañía de Vapores Interinsulares Canarios* que conectaba las islas del archipiélago, compañía bajo control de la empresa *Elder & Dempster*, con tecnología de vapor y buques de casco de acero. Existían otros servicios de cabotaje interinsular desarrollados con tecnología de vela y casco de madera, de peor servicio y regularidad, a pesar de los esfuerzos de las autoridades por impulsar estas innovaciones tecnológicas.

Hemos de comentar, por su parte, que los orígenes de los tramos terrestres de Gran Canaria, denominados *Planes de Carreteras Estatales*, se proyectaron a partir de 1850. Como se ha comentado anteriormente, los primeros tramos de vías terrestres se centraban en enlazar las principales ciudades (Las Palmas-Telde, Las Palmas-Puerto de la Luz, Las Palmas-Agaete) con tramos hacia Guía y Gáldar (1901), que terminaba en el *hinterland* portuario de Sardina y Las Palmas-Telde, ampliado después hasta Agüimes<sup>403</sup>. En resumen, estos primeros proyectos entrelazan las fértiles vegas del noroeste de la isla con Las Palmas, en un primer momento, ampliado hacia la comarca de Telde y el sur de la isla entre 1860 y 1885. La medida, además generaba oferta de empleo, que paliaba los efectos producidos por el cólera morbo de 1851<sup>404</sup>.

Estas reformas se explican por una actividad económica y productiva en alza, atendiendo a la demanda del mercado internacional<sup>405</sup>. En el caso de Agüimes, junto con las fértiles vegas del sur de la isla, el mejor acceso a los recursos hídricos permitió la expansión del cultivo del tomate contando el *hándicap* de la práctica ausencia de caminos terrestres en condiciones para el transporte de la fruta, derivando el transporte por el emergente embarcadero que inició su construcción en 1916 (véase capítulo 2)<sup>406</sup>.

---

<sup>403</sup> Jiménez Martel, 2002: 63-91.

<sup>404</sup> “Con algunas cantidades que remitió el Gobierno para dar ocupación a la clase obrera, sumida entonces en la mayor miseria consecuencia del cólera y de la crisis consiguiente a esta epidemia” (Caballero Jiménez, 2002: 103).

<sup>405</sup> “(...) habiéndose elegido la de Agaete por Guía y Gáldar por una razón obvia: por entonces el peso demográfico y económico del mundo rural grancanario se situaba en la fachada Norte de la Isla. De hecho, con la carretera lo que se buscaba era darle una salida más cómoda y eficaz a las producciones agrícolas de toda esta parte insular” (Martín Galán, 1984: 164).

<sup>406</sup> “Los pueblos de Santa Lucía y San Bartolomé están enclavados en un extenso valle, con riegos por caudaloso arroyo (...) a pesar de sus ricos y abundantes frutos, son pobres: por la difícil o muy costosa conducción de su productos a Las Palmas, centro de producción y comercio y donde es más activa la demanda” (Caballero Jiménez, 2002: 173). “En el siglo XIX cuando las islas transitaban hacia el modo de producción capitalista, el cambio tropezaba con el serio obstáculo de las comunicaciones. Los caminos de herradura(...),



Fig. 5.3. Carretera de Gáldar. (1893). Fuente: FEDAC, Archivo de Fotografía Histórica de Canarias. Autor: Carl Norman.

En consecuencia, el proceso de construcción de vías terrestres fue paulatino atendiendo a las demandas del sector agrícola y de las empresas británicas establecidas en Canarias. El ritmo de construcción atendía a los ciclos agrarios: en épocas de siembra y zafra disminuía la cantidad de obreros para la construcción, sobre todo a partir de la introducción de la cochinilla. La crisis de la cochinilla y la reconversión hacia el plátano y el tomate determina el auge de los municipios del sur de la isla como Mogán. Este hecho hace que se proyecte la prolongación del tramo que comunica a este municipio en 1917, comunicando el importante pago de Veneguera donde se habían establecido desde fines del siglo XIX almacenes de tomates en el cauce del barranco homónimo, construido por el alcalde del municipio y hacendado Marcelino Marrero Quesada<sup>407</sup>. Además del tramo que comunica Agaete con La

---

eran entonces las únicas vías de comunicación entre los pueblos cuyos ayuntamientos, arruinados y mal gestionados apenas invertían en los mismos” (Suárez Moreno, 1994: 310).

<sup>407</sup> Suárez Moreno, 1997: 173.

Aldea de San Nicolás, en principio en 1933 pero completado a mediados del siglo XX. En resumen, la carretera de Agaete hasta La Aldea sería la última de su categoría en construirse en Gran Canaria durante nuestro periodo de estudio.

En conclusión, las carreteras y vías terrestres estarán condicionadas por el impulso económico. De manera que, el principal factor era conseguir el abastecimiento de productos agrarios con destino al puerto de La Luz<sup>408</sup>. El puerto capitalino sería el centro de redistribución hacia las rutas internacionales.

Poco tiempo después de su restablecimiento, el Cabildo de Gran Canaria, para evitar el cese de las actividades encaminadas a las mejoras de los caminos y carreteras ya ejecutadas, debido a la falta de licitadores en las subastas, procedió a concurrir en las subastas públicas en representación de los municipios de la isla, mediante la fundación de una sociedad anónima<sup>409</sup>.

## 5.2. Tecnologías de navegación y conservación

### *Veleros y buques de vapor*

El comercio marítimo internacional en el período de la Primera Globalización ha determinado el origen y modalidad de los distintos puertos y regiones comerciales tanto de Europa como de la expansión colonial derivado del auge de la industria europea de mediados del siglo XIX. Este proceso de integración internacional, entendido desde el punto de vista económico y marítimo, en el que se definen los procesos y sistemas de mercados que se articulan en diferentes escalas, materializados en bienes, capital y trabajo se integran en nodos comerciales que regulan la escala de precios.

La integración de los puertos comerciales en el contexto internacional de mediados del siglo XIX depende del grado de competitividad entre estos. Para ello se establecen los criterios o requisitos necesarios: a) disponibilidad, oferta de servicios a buques en el puerto; b) alcance comercial, la capacidad de mover flujos de productos y su capacidad para

---

<sup>408</sup> “Había un interés oficial por llevar a cabo carreteras y desde el archipiélago, en 1852 (...) se pretendía dotar esencialmente a las dos islas principales de la región, Tenerife y Gran Canaria, de una red que tendría al final del proceso una única finalidad: el abastecimiento de sus principales muelles” (Hernández Gutiérrez, 1995: 62-64).

<sup>409</sup> “Por el señor alcalde se dio cuenta de haber recibido una comisión presidida por el señor presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria en que solicitaba se contribuyese con algunas acciones para constituir una sociedad anónima con objeto de acudir al remate de la reparación de las carreteras de la isla, por no existir licitadores en virtud de las condiciones injustas por el Ministro de Fomento y que de quedar desierta la subasta no se harían reparaciones durante el plazo de once años lo que significaría la completa pérdida de nuestras vías de comunicación” (AHPLP: Fondos de Administración Local; I. Ayuntamiento de Agüimes, Libro de Actas y de Plenos Municipal, N.º 38, 04/04/1915-17/08/1919, sesión de 11 de abril de 1915).

almacenar y redistribuir; y c) el atractivo comercial. Es decir, la capacidad de mover mercancías más las ofertas derivadas de la actividad comercial, se traduce en un mayor o menor arribo de buques<sup>410</sup>.

Estas características determinan la importancia de los puertos en una escala de mayor o menor categoría, donde el comercio exterior juega un papel importante en el proceso, en el que se incluye el comercio de cabotaje tanto nacional como local. Esta situación estimula la construcción naval para el comercio de cabotaje como las líneas de comercio marítimo internacional. Este incremento de la actividad naval es consecuencia de los adelantos o retrasos en las comunicaciones terrestres y, en menor medida las relacionadas con el *binterland* del entorno portuario. Por tanto, era necesario la expansión del *foreland*, que mediante redes de carreteras comunican y expanden las operaciones de comercio internacional<sup>411</sup>.

Este desarrollo portuario de cara al exterior sobrepasaba la capacidad natural del entorno del puerto. Por lo que la competencia entre puertos y áreas comerciales comienza a ser constante en un contexto de plena expansión comercial. La competencia estableció estrategias y métodos de captación y establecimiento de clientes comerciales regulares mediante puertos de nueva construcción que redunde en una mejora de los servicios portuarios, así como de la regulación de los precios de costes tanto de fletes como de transporte. Además de la renovación de los equipos, servicios y operaciones en los puertos. En un contexto europeo del auge del ferrocarril y el desarrollo de la industria en el contexto de la Segunda Revolución Industrial que estimuló el crecimiento portuario y la búsqueda de nuevos mercados donde adquirir materias primas.

El crecimiento comercial portuario ha derivado en un aumento de la capacidad de almacenamiento mediante la construcción de almacenes, depósitos y otros elementos similares que contribuyan al correcto almacenamiento de las mercancías, además de espacios adecuados para permitir el tránsito de pasajeros. De hecho, el auge portuario derivó en una progresiva especialización de los espacios portuarios, la renovación de los puertos naturales reconvertidos en puertos de nueva obra ha derivado en un aumento de la capacidad de cargamento, fondeo y transporte de buques de mayor tonelaje con acceso a nuevas tecnologías en el transporte como los buques a vapor<sup>412</sup>. Las mejoras portuarias se

---

<sup>410</sup> Marnot, 2014: 197.

<sup>411</sup> Marnot, 1999 y 2014: 202.

<sup>412</sup> Marnot, 2014: 205.

solventaron mediante el empleo de equipamiento que permita un mejor acceso en las tareas de carga y descarga de los buques.



Fig. 5.4. Barcos de vela. Fuente: FEDAC, Archivo de Fotografía Histórica de Canarias. Autor: Colección José A. Pérez Cruz.

La transición de la tecnología de vela al vapor, aunque comenzó en 1870, fue el primer paso para la modernización y revolución del transporte de mercancías y pasajeros. De hecho, el cambio tecnológico produjo un incremento en la velocidad de transporte, redundando en la reducción progresiva de los costes del transporte y flete de buques desde 1880 hasta la Primera Guerra Mundial en más de un 40%<sup>413</sup>, incluido el comercio de cabotaje. Los buques de acero mejoraban e incrementaban la capacidad de carga, ideales para el transporte de mercancías agrarias, sin repercutir en la capacidad de tonelaje total del buque. Los productos agrarios como cereales y frutas apenas restaban capacidad de velocidad y tonelaje mientras que los minerales incrementaban sobre manera el espacio de carga<sup>414</sup>. Adicionalmente, las

---

<sup>413</sup> Kaukiainen, 2012: 64.

<sup>414</sup> Kaukiainen, 2012: 73.

cargas ligeras debían embarcarse en cubierta para evitar el sobre peso, especialmente cuando se combinaban cargas ligeras y pesadas en el mismo trayecto<sup>415</sup>.

Las medidas tomadas por la empresa británica *Elder & Dempster* en el comercio marítimo de África Occidental se encaminaron hacia el control comercial y del tráfico marítimo en esta región. Esta acción se realizó por dos vías: a) control marítimo y comercial de esta región, establecido por la Conferencia Marítima de 1895; b) establecerse, además de como agente comercial con sede en Liverpool, en armador y constructor naval, pasando a integrar buques de otras compañías para controlar el comercio, además de la cesión del control de las flotas a esta empresa que operan en este continente. Sin embargo, estas flotas eran derivadas hacia las empresas subsidiarias y regentadas por *Elder*, como la *African Steam Ship Company* y la *British & African Steamship*.

El escaso desarrollo de infraestructuras portuarias en África Occidental permitió la expansión de las operaciones y servicios portuarios que eran ofertados por las empresas de la Conferencia Marítima. De esta manera, las empresas encargadas y regentadas por flotas que operaban dentro de las condiciones impuestas por la Conferencia permitían aumentar los volúmenes de carga y descarga en las rutas atlánticas. Siendo la *Elder* la principal beneficiada en el proceso por el control de flotas que operaban en esta ruta. A cambio retornaban con producciones desde Canarias hacia el mercado británico, creando un auténtico entramado comercial que interconecta a esta región del Atlántico.

Por lo que la relación entre desarrollo tecnológico, económico y la logística interactúan entre estos, de manera que las economías de escala, como es el caso de Canarias, se vieron beneficiadas por la participación de capital británico. Aunque de manera gradual y con impacto a partir de principios del siglo XX. Es a principios de este siglo cuando se incrementa el número de buques de vapor tanto para el comercio y transporte de mercancías desde el puerto de La Luz. Consolidando la presencia y dominio de las empresas británicas cuando se asocian las empresas *Elder & Dempster* y *Fyffe, Hudson & Co.* creando la firma *Elder & Fyffes*, esta última creando una firma comercial en 1907 que importaba plátanos de Canarias en el mercado londinense, abarcando y controlando la producción, almacenamiento y transporte desde los embarcaderos de Gran Canaria, pasando por el puerto de La Luz y con destino al mercado británico (véase capítulo 2).

---

<sup>415</sup> Desde 1880 los buques de vapor que recorren las rutas trasatlánticas habían incrementado su capacidad de carga hasta las 500 toneladas e incluso, en casos concretos, aumentar hasta la capacidad máxima de 700 toneladas. (Kaukiainen, 2012:84).

De hecho, la importancia del comercio británico en el Atlántico, en pleno proceso de expansión colonial en el África Occidental Británica, determinó el auge de Londres y Liverpool como las principales sedes de comercio de este país. La importancia del carbón como combustible en la incipiente tecnología de vapor permitió la expansión minera de este recurso natural, así como la proliferación de estaciones carboneras en el Atlántico para el suministro de carbón a buques en tránsito como es el caso de Canarias<sup>416</sup>. Para ello, se constituye la empresa *Grand Canary Coaling Company* que suministraba carbón como servicio portuario en el puerto de La Luz.

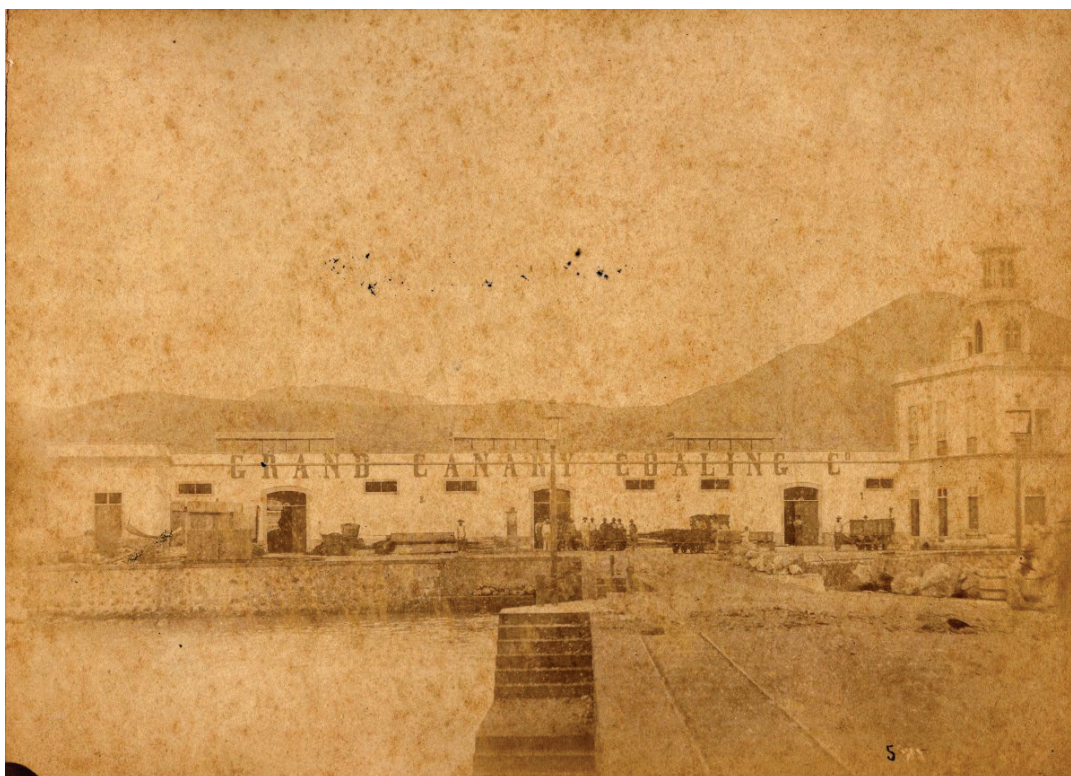


Fig. 5.5. Oficinas de la empresa *Grand Canary Coaling* en el Puerto de La Luz. (1890-1895). Fuente: FEDAC, Archivo de Fotografía Histórica de Canarias. Autor: Colección José A. Pérez Cruz.

### ***Navegación a vela y transición a la tecnología de vapor***

En el archipiélago canario la navegación a vela ha sido constante en el comercio marítimo de las islas desde la conquista. Las flotas comerciantes fueron establecidas por armadores y carpinteros de ribera (véase capítulo 4).

Los avances tecnológicos introducidos desde mediados del siglo XVIII, como consecuencia de la progresiva expansión de la Revolución Industrial, hace que se expandan las operaciones

---

<sup>416</sup> Suárez Bosa y Cabrera Armas, 2012; Suárez Bosa, 2000.

comerciales y marítimas de manera constante a medida que se integraban más flotas en rutas trasatlánticas cada vez más complejas. En el caso de Canarias, este proceso vino aparejado por la incapacidad de ofrecer servicios portuarios apropiados a la nueva tecnología, y la escasa capacidad de ofertar servicios a buques con mayor capacidad y tonelaje de manera eficiente. Este primer proceso se solventa con la construcción del dique de abrigo de La Luz en 1883, que potenció la capacidad operativa del puerto, animando a la instalación de empresas de servicios portuarios.

En el caso de los puertos menores, su protagonista era la navegación de cabotaje, caracterizada por ser anticuada e incapaz de renovar y remodelar sus flotas, efectuados por veleros, especialmente en el período comprendido entre 1860 y 1930 donde estos buques efectúan las tareas de transporte de mercancías y pasajeros. El empleo de veleros para este fin comienza a menguar a medida que el puerto de La Luz comienza a constituirse en el puerto principal del archipiélago canario a fines del siglo XIX<sup>417</sup>.

A ello se agregaba la ampliación de líneas y servicios aportados por los correíllos, vapores-correos encargados de las correspondencia y servicios interinsulares a principios del siglo XX, realizado por empresas subsidiarias y buques propios de las casas comerciales británicas. Aunque este proceso fue paulatino, hubo ocasiones en las que, por circunstancias internacionales hubo de recurrir nuevamente a los veleros como líneas de cabotaje alternativos, como la guerra hispano-estadounidense de 1898 y la Primera Guerra Mundial, donde el comercio se paralizó en esta área del Atlántico.

A comienzos del siglo XX es cuando comienza a modernizarse la flota de cabotaje con la introducción gradual de la tecnología del vapor con buques de acero. Mientras que las firmas comerciales británicas gozaban de la exclusividad de disponer de esta tecnología, como es caso de la empresa *Elder & Dempster*, que adquiere los servicios de cabotaje interinsular en 1888, con los buques *León y Castillo* y *Viera y Clavijo*<sup>418</sup>. Los nuevos buques de acero de vapor redundaban en un incremento tanto de la capacidad de carga (tonelaje) como del aumento de la velocidad en el transporte de mercancías y pasajeros. Esta situación repercutió en un crecimiento constante de líneas y rutas trasatlánticas regulares efectuada por estos buques donde los puertos se constituyen en centros de operaciones de gran nivel comercial, como en el caso del puerto de La Luz.

---

<sup>417</sup> Quintana Navarro, 1985: 95.

<sup>418</sup> Quintana Navarro, 1985: 98.

No obstante, el crecimiento de la demanda de buques de vapor fue gradual, por lo que hubo de recurrir a los veleros, en muchos casos concertados entre pequeños comerciantes que realizaban este servicio para transportar mercancías y pasajeros entre embarcaderos y estos con Las Palmas y su puerto. A menudo establecidos como pequeñas asociaciones de empresarios de distintos puntos de Gran Canaria, estas agrupaciones tenían por objetivo abaratar los costes de fletes y transporte de mercancías. A través de esta colaboración, solventaban los problemas de titularidad del velero y la tripulación que lo empleaba. La consignación de la navegación de cabotaje derivó en la concertación de veleros a pequeñas empresas establecidas para el comercio y transporte de pasajeros entre municipios alejados como son Mogán y La Aldea de San Nicolás con Agaete<sup>419</sup>.

### ***Almacenamiento y conservación de la fruta***

A partir de 1870 se constata un crecimiento extraordinario de la navegación a vapor a nivel internacional. Los avances tecnológicos en la navegación internacional multiplicaron el ritmo de intercambios por vía marítima, con especial relevancia en el contexto atlántico. Esta circunstancia repercutió en el descenso acelerado en el precio de los fletes de los buques<sup>420</sup>.

Posteriormente, los avances en ingeniería naval y, con el incentivo de la abolición británica de las tasas de importación de frutas en 1860, permitió el auge del comercio de frutas a escala mundial. El crecimiento de las flotas de buques de vapor incrementaba la necesidad de combustible, por lo que se precisaba la expansión de la minería de carbón y el establecimiento de estaciones carboneras en las escalas de las principales rutas oceánicas, acompañadas de la instalación de depósitos de suministro de carbón como servicio portuario y almacenes anexos que permitían la conservación de frutas y otras materias primas hasta su embarque, reduciendo costes generales.

En resumen, la instalación de estaciones de suministro de carbón en las islas de Tenerife y Gran Canaria, así como la renovación portuaria de finales del siglo XIX, hicieron posible la reentrada del archipiélago canario en el escenario internacional y la modernización de su economía<sup>421</sup>. En los casos de Madeira y Canarias, se agregó la exportación de plátanos que consolidó el comercio británico con estos archipiélagos desde el último tercio del siglo XIX.

---

<sup>419</sup> “Destaca la empresa *Hermanos Trujillo* y otras menores que realizaban las conexiones marítimas entre el muelle de Mogán, La Aldea y Agaete” (Suárez Moreno, 2004: 302-303).

<sup>420</sup> Davies, 1990: 11.

<sup>421</sup> Davies, 1990: 43.

La apertura de este lucrativo comercio inició la exportación masiva de plátanos desde la década de 1880 con destino a los puertos de Liverpool y Londres.

El circuito comercial establecido se iniciaba con el retorno de los buques sin carga desde la ruta africana. Estos hacían escala en Canarias donde reembarcaban plátanos con destino a Gran Bretaña<sup>422</sup>. En un primer momento, los cargamentos de fruta fresca tenían graves problemas de conservación durante el trayecto entre el puerto de origen y puerto de destino, pudriéndose en el proceso.

Por lo que era de vital importancia asegurar la correcta conservación y el proceso de maduración de la fruta hasta la arribada al puerto de destino. Entre las primeras medidas que se tomaron para el embarque de plátanos fue la colocación de atados de plátanos de manera que maduraran durante el trayecto en los seis días de ruta hasta Liverpool y de siete días en el caso de Londres. Además de las reticencias de los comercios de Liverpool que desconocían estos productos y su delicadeza en la distribución y venta, de esta manera, se recurrió a la idea de venta ambulante mediante los *chicos de la carretilla*<sup>423</sup>. Esta estrategia de venta de plátanos sería adaptada por la firma comercial *Fyffes* en el mercado londinense.

A partir de 1880 comenzaron a realizarse los primeros envíos regulares de frutas desde Canarias al mercado británico mediante la tecnología de refrigeración. Aunque el período de conservación de la fruta es limitado a pocos días antes de que se descomponga, la mejora de la ventilación de los almacenes de los buques mejoró la capacidad de conservación de la fruta en el transporte hacia Gran Bretaña, evitando la pérdida de los cargamentos de frutas en el proceso.

Este sistema sería perfeccionado a partir de 1897, cuando se consigue mejorar el sistema de refrigeración de largo recorrido como consecuencia de los adelantos tecnológicos que establece la *United Fruit Company* en sus buques para la importación de plátanos desde Jamaica al mercado británico y europeo. Este servicio sería realizado por la empresa británica *Forwood Brothers*, quienes facilitaron a la empresa *Elder Dempster*, un servicio regular semanal para el embarque de plátanos por disponer de un novedoso sistema de transporte.

En 1902 *Elder & Fyffes Ltd.*, comienza a establecer el almacenamiento en las bodegas de los buques con la novedosa tecnología de conservación *en seco*<sup>424</sup>. Esta tecnología había sido

---

<sup>422</sup> Davies, 1990: 22.

<sup>423</sup> Davies, 1990: 48.

<sup>424</sup> “Mediante el empleo de CO<sub>2</sub> mediante un sistema refrigerante aportado por la empresa *J. & E. Hall Ltd.* ubicada en Dartford” (Davies, 1990: 102).

aplicada por la *United Fruit Company*, con capacidad para operar cargamentos de plátanos desde Jamaica a Nueva Orleans con apenas pérdidas de productos en el traslado. Desde comienzos del siglo XX esta empresa había establecido un sistema de distribución ampliado para preservar los cargamentos de frutas hacia los mercados europeos, como una estrategia de aumentar el control de la producción, distribución, transporte y venta en los principales mercados de Europa.

Esta estrategia se realizaba mediante la instalación de empresas que se encargaban de la maduración de la fruta en lugares estratégicos, a veces mediante la asociación con minoristas locales y otras organizaciones de la zona participantes en el proceso. En caso de surgir competencia, esta sufragaba los gastos del proceso de maduración a cambio de la adquisición de la fruta madura; en efecto, muchas firmas comerciales comenzaron su andadura a partir de esta etapa<sup>425</sup>. Desde 1921 la empresa *Fyffes* controlaba, mediante la instalación de almacenes y lugares de maduración, el mercado del plátano en el país anglosajón.

A comienzos del siglo XX, con la entrada de nuevos métodos de combustión de hidrocarburos fue sustituyendo, de manera gradual, en el tráfico comercial y marítimo. Los motores que habían prestado servicio en la contienda mundial fueron adquiridos para el comercio interno instalados en el ferrocarril, en un primer momento, posteriormente introducidos en los buques que operaban en rutas trasatlánticas y, con ello, para el transporte de plátanos.

La inserción de nuevos métodos de conservación de la fruta en los buques de motores de combustión suponía el empleo de controles de temperatura instalados en las áreas de maduración de los buques. *Elder & Fyffes* sería la primera empresa en instalar dos nuevos sistemas de conservación en sus buques en 1907. La primera medida controlaba el efecto de la temperatura en la maduración de la fruta, de manera que no eran necesarias muchas inspecciones que ocasionaban un desequilibrio entre la temperatura del exterior de la sala de maduración y la que se pone en la sala<sup>426</sup>. La segunda medida consiste en la introducción de cajas planas desde las que se permita la correcta conservación y la maduración hasta la distribución entre los comerciantes minoristas que lo distribuyen<sup>427</sup>. Estas medidas, aunque

---

<sup>425</sup> Davies, 1990: 133.

<sup>426</sup> Davies, 1990: 135.

<sup>427</sup> “Estas medidas permiten que la fruta pueda ser puesta en distribución de manera rápida y efectiva para los comerciantes, pudiendo estos realizar la inspección de los cargamentos que arriban a las tiendas de manera sencilla” (Davies, 1990: 135).

aplicadas en buques de la compañía, no serían aplicadas por otras empresas hasta la década de 1920.

### 5.3. Organización del trabajo: sindicatos agrícolas de Gran Canaria

Los sindicatos agrícolas no comienzan a tener protagonismo en Gran Canaria hasta las primeras décadas del XX. Desde fines del XIX existía la demanda de un sindicato que agrupasen las demandas del campesinado canario en una situación de dependencia del comercio con las casas comerciales británicas. Las primeras leyes establecidas para el asociacionismo y cooperativismo empresarial agrícolas se establecen en el borrador de la Ley de Sindicatos Agrícolas de 1906, aunque no sería hasta la década de 1910, la rectificación de las bases de la Ley de Sindicatos Agrícolas cuando comienza su andadura. En el caso de Canarias resulta paradójico el atraso en la configuración del asociacionismo cooperativo con escaso éxito. A partir de 1914 se establecen nuevos acuerdos a partir del Consejo Provincial de Fomento que analizaba las demandas del sector agroexportador de Canarias.

Entre sus primeras medidas se encuentran el incentivar la conformación de los sindicatos agrícolas. En el caso de Gran Canaria el impulso del asociacionismo no se haría fuerte hasta 1922 cuando se establece el *Sindicato del Norte de Gran Canaria* que agrupa a los productores de plátanos y tomates de la fachada norte de la isla, teniendo centros logísticos y almacenes en Arucas, Las Palmas, Guía y Gáldar. El auge de este movimiento asociativo tuvo un fuerte impacto de manera que 115 asociados en 1925 pasan a un total de 344 en 1933, en su mayoría constituidos por cosecheros<sup>428</sup>. Entre las primeras medidas de los sindicatos se encontraban la obtención de una mayor cuota en el sector de la logística y los transportes<sup>429</sup>. Las mejoras en las condiciones de transporte eran consecuencia de los acuerdos de los servicios de las casas comerciales o navieras intermediarias para evitar la mediación de intermediarios y la creación de empresas exportadoras canarias para este cometido. Por este motivo, los sindicatos se constituyen en áreas o municipios e islas donde la agricultura de exportación tenía una fuerte demanda internacional, mientras que en el conjunto de las islas disponía de cultivos dedicados a los mercados locales.

Posteriormente se funda el *Sindicato Agrícola del Sur de Gran Canaria*, llegando a tener 128 asociados para 1933, orientado hacia los intereses de la exportación del tomate y con sede

---

<sup>428</sup> Suárez Bosa, 1996: 124.

<sup>429</sup> “Estas primeras medidas para la adquisición de compra de abonos, participar en el comercio con las compañías navieras, materiales de envasado, la adquisición de maquinaria agrícola, finalmente en el proceso de control del producto, promoción, asesorar en el cultivo y la entrada de empresas o marcas propias” (Rebollo López, 2012: 111).

logística en el municipio de Telde. El último sindicato en constituirse fue el *Sindicato Unión Agrícola de Las Palmas* (1930). A inicios de 1936 se agrupan conformando la *Federación de Sindicatos*, aunando esfuerzos a nivel de archipiélago en la coordinación de los sindicatos establecidos en las islas a partir de 1934. Para mediados de 1936 el asociacionismo canario quedó en suspenso por el comienzo de la Guerra Civil.

Entre las características de los sindicatos agrícolas canarios destaca que sus miembros están compuestos por productores agrícolas, no había empresas o cooperativas mixtas. Tampoco estas entidades derivaban de la acción sindical católica de principios del siglo XX. Además del escaso arraigo de sindicatos de ideología marxista o socialista, por lo que entre sus miembros predomina la derecha agraria política<sup>430</sup>. Así mismo entre sus miembros el sistema sindical estaba supeditado en base a la riqueza agraria de los productores: los grandes propietarios dominan el sindicato y sus asociados se someten a sus demandas e intereses de clase.

Mucho menos entraban en sus postulados cambios o demandas de los trabajadores agrícolas en materia de justicia social o reestructuración de las labores agrícolas. De esta manera, los sindicatos se regían a sus intereses, sobre todo en contextos de crisis económica, disolviendo las huelgas y otros actos reivindicativos de derechos. Estas entidades suministraban abonos entre sus miembros, pues actuaban como intermediarios, especialmente en la distribución de fertilizantes químicos, tecnología agrícola, establecimiento de cupos de calidad a los productos exportados, asesoramiento técnico, procedimiento de empaquetado de la fruta, etc.

Las primeras asociaciones patronales se constituyen en 1916 (*Asociación Patronal de Comerciantes al por Menor*), seguida de la surgida en 1919 la *Asociación de Exportadores y Cosecheros*, así como en 1921 se configura la *Asociación de Comerciantes*, y en el sector portuario se establece la de *Consignatarios del Puerto de La Luz* (1925). Estas asociaciones se funden en la *Asociación Patronal de Exportadores de Gran Canaria* a mitad de la década de 1920 que agrupa a los productores y exportadores. Estas entidades están conformadas por empresarios extranjeros vinculados a las casas comerciales británicas y consignatarios.

Dentro del sector agrícola exportador hay que establecer diferencias entre los empresarios, empaquetadores, productores y exportadores. Por lo general, estas mismas funciones eran desempeñadas por los mismos empresarios, por lo que se agrupan en un mismo esquema

---

<sup>430</sup> Suárez Bosa, 1996: 126,

empresarial que controla el proceso desde el almacenamiento hasta la distribución. Estos regentan sus propios almacenes de empaquetado y empresas dedicada a la exportación. Esta situación acarrea varias cuestiones: a) por un lado, están las demandas y necesidades de los propietarios de productos agrícolas; b) por otro lado, los intereses asociativos de los propietarios, por lo general concentrada en pocas manos y con actitudes caciquiles; c) finalmente, las demandas del sector de la exportación que precisa de una regulación beneficiosa para los exportadores.

A comienzos de la crisis de 1929 los intereses entre los empresarios agrupados en sindicatos agrícolas entran en conflicto con los empresarios aglutinados en la asociación de exportadores. Estas disputas se centran en dos aspectos: a) por un lado, la demanda de fruta exportada decae por lo que las producciones no tienen salida comercial, con problemas de stocks; b) el incremento de las tarifas de fletes y transportes de la fruta hacia los mercados internacionales, a consecuencia del dominio y oligopolio de las casas comerciales británicas<sup>431</sup>. La acusada dependencia de los mercados extranjeros, con predominio de la venta en el lugar que procuraba beneficios a las casas comerciales británicas, impulsó que los sindicatos abogasen por establecer precios fijos, con intervención del Estado español en el proceso. En la década de 1930 se hace patente la sindicalización forzosa de productores como medio de aglutinar sus intereses. Así mismo se incentiva que el Estado realice y gestiones los créditos agrícolas que permitiera una revitalización agraria y evitar la dependencia de los créditos concedidos por las empresas extranjeras. A ello se agregaron incentivos para la constitución de consignatarias y navieras canarias para tratar de competir con las empresas británicas.

Como se ha comentado en otros capítulos anteriores, las empresas o casas comerciales británicas, en su mayoría, dominaban la economía y comercio del archipiélago. Destaca por su importancia la empresa *Fyffes Ltd.* que hacía 1934 controlaba el 10,74% del total de la exportación<sup>432</sup>. Esta situación establece que las empresas canarias dedicadas a la exportación fuesen empresas subalternas de casas comerciales extranjeras. Aunque se llevaron a cabo medidas para subvertir o alternar la competencia entre productores locales y casas comerciales, lo cierto es que esta medida no surtió el efecto esperado. Las casas comerciales controlaron el sector logístico (transporte) y la distribución del producto, además de concesión de créditos a los campesinos, acuerdos con los propietarios e intermediarios y a la

---

<sup>431</sup> Suárez Bosa, 1996: 129.

<sup>432</sup> Suárez Bosa, 1996: 117.

escasa competencia frenaba la posibilidad de contrarrestar el poder e influencia de las casas comerciales británicas<sup>433</sup>.

La falta de organización laboral y sindical hasta la década de 1930 no favorecía la concreción de objetivos comunes que encaucen las demandas de los cosecheros. Por este motivo tuvo que readaptarse con la formación de la *Federación Obrera de Gran Canaria* (1930)<sup>434</sup> que afectaba a los obreros situados en Las Palmas, mientras que la movilización y asociacionismo obrero rural no estaría articulado hasta 1936<sup>435</sup>.

Por un lado, los grandes cosecheros consiguen abarcar más parte del mercado, así como la falta de adscripción a los sindicatos de los campesinos por la desconfianza en sus directivos, de manera que los pequeños y medianos campesinos no llegaron a sindicarse hasta mediados de la década e incluso meses antes del inicio de la Guerra Civil. El caso contrario se produjo en el puerto de La Luz donde los trabajadores se organizan mediante manifestaciones y otras acciones organizadas. Las huelgas y ocupaciones de fincas se realizan a partir de 1936; hasta ese entonces las ocupaciones de tierras no entraban en las demandas de los trabajadores que preferían las mejoras salariales. Estas ocupaciones se hicieron fuertes en los municipios de Telde y Las Palmas de Gran Canaria.

En cuanto a las relaciones sociales de producción agraria del cultivo del tomate de exportación hacia el mercado británico este se encontraba en una situación ambivalente, por un lado, la dependencia económica de los aparceros y agricultores de las casas comerciales extranjeras, en un primer momento. Como consecuencia de la accesibilidad para adquirir simientes, créditos y recursos para el cultivo de la zafra, este tipo de sistema de cultivo se hacía por contrato<sup>436</sup>. Mientras que el empaquetado era efectuado por el aparcerero sin necesidad de almacenes. En algunos casos, cuando las condiciones de explotación y necesidades laborales para la zafra se efectuaba la contratación de personal de otras regiones. De esta manera, al igual que el tomate, los miembros de la familia estaban adscritos a este cultivo.

---

<sup>433</sup> Suárez Bosa, 1996: 118.

<sup>434</sup> “La primera organización sindical fue la *Asociación Gremial de Obreros de Gran Canaria* en 1901, que no tuvo mucho recorrido, no sería hasta 1914 cuando se crea las *Federaciones Obreras* que tiene la base del movimiento obrero canario. Teniendo repercusión en los municipios de Arucas, Telde y Guía” (Brito González, 1980: 182-188).

<sup>435</sup> El triunfo del Frente Popular aceleró el asociacionismo en el área rural, hasta ese momento el proceso sindical era marginal (Ferrer Muñoz, 1996).

<sup>436</sup> Rebollo López, 2012: 423.

A partir de la I Guerra Mundial cambian las condiciones de explotación de los terrenos de tomates por el de sistema de medianías, efectuada en un primer momento, entre campesinos aparceros y propietarios, dividiendo la cosecha a partes iguales. De esta manera los aparceros se aseguraban trabajo prolongado para la subsistencia familiar y con la posibilidad de comerciar con parte de la producción, en un contexto de crisis comercial tras la contienda mundial. Posteriormente los aparceros adquieren una mayor vinculación y dependencia de los exportadores canarios, a partir de la década de 1930.

De esta manera, los exportadores representantes de las casas comerciales intermediaban entre la casa y los aparceros para controlar los precios de la fruta, con la condición de que compraban toda la producción. Por lo que, como se ha comentado anteriormente, el recurso a los créditos era recurrente. Previamente se realizaban los trabajos preparatorios en las fincas sin aportar capitales para este cometido. Una vez limpiado el suelo para el cultivo, la casa comercial aportaba simiente y capitales que permitan a los propietarios la contratación de aparceros en los momentos de cuidado y cosecha.

Las condiciones económicas y la crisis comercial tras la I Guerra Mundial hicieron que las empresas exportadoras canarias adquirieran almacenes y terrenos que, por vínculos comerciales con comerciantes ingleses, logran introducir la fruta en el mercado británico sin la intercesión de las casas comerciales establecidas en el archipiélago. En este contexto de crisis se acometen la progresiva intensificación agrícola alcanzando las medianías de Gran Canaria, contando con intermediarios en el proceso. Para ello emplearon la concesión de créditos, mejoras en la oferta de precios de adquisición de la fruta cosechada y a la anticipación de simientes y fertilizantes, consiguiendo el control del comercio de este cultivo a partir de la década de 1930<sup>437</sup>.

A diferencia del cultivo del plátano, la adquisición del tomate se hace por dos vías: a) mediante la compra de la producción a pequeños agricultores; b) los empaquetados por el propio agricultor siguiendo los controles y proceso de almacenamiento de esta delicada fruta. En ambos la participación del propietario y de la casa comercial en el proceso agrícola, bien sea directa o indirectamente, es evidente. En este caso, los precios oscilan dependiendo de la demanda en el mercado receptor, así como del precio fijado en relación con las especificidades de la fruta.

---

<sup>437</sup> Rebollo López, 2012: 340.

Sin embargo, en la década de 1930 aparecen los agricultores exportadores que realizan estas funciones de manera autónoma, por lo que evitaban la compra de otras producciones. De este modo, no se constituyen en entidades empresariales y, por tanto, no aportaban los tributos de la contribución industrial. Por lo que resultaba imprescindible la sindicación obligatoria de sus miembros para competir con las casas exportadoras. Esta situación cambia las tornas en las exportaciones al mercado británico, donde más de la mitad de las producciones exportadas proceden de este tipo<sup>438</sup>. Dentro de estas, la más notable y capital canario fue *Hijos de Diego Betancor Hernández*<sup>439</sup>.

Entre los principales agentes asociados con las casas comerciales británicas destacan los denominados agentes agrarios como John Leacock, con importante presencia para la adquisición del tomate de amplias zonas de la isla, constituye en 1903 una empresa asociada a capital canario-dedicada a la adquisición de recursos hídricos, con el nombre comercial *Leacock & Lorenzo*<sup>440</sup>. Leacock se asoció con el empresario galdense Francisco Rodríguez Lorenzo, ambos relacionados con la empresa *Fyffes*. En su caso, Francisco Rodríguez, estuvo involucrado en la construcción del embarcadero anexo de Sardina del Norte, en Caleta de Arriba (ver capítulo 2). La empresa se aseguraba el control del abasto de aguas para el riego de los cultivos de tomates y plátanos en el norte de Gran Canaria. A la muerte de Leacock, en 1915, su familia detentaba propiedades y arriendos en diversos municipios del norte, abarcando hasta el municipio de La Aldea de San Nicolás.

En cuanto a la organización del trabajo, estas se realizan de acuerdo con las diferencias de género, de igual manera que sucedía con el plátano. Por un lado, las tareas de limpieza del terreno, preparación del suelo para la plantación y conducción de aguas para el riego eran efectuados por los hombres. Por su parte, las tareas de plantación, abonado, cuidado, atado y desflorado de la planta, las realizaban las mujeres, en muchas ocasiones ayudadas por sus hijos. Una vez realizado el contrato de aparcería se efectuaba entre el hombre y la mujer de la familia que se encargaba de la explotación del terreno asignado, con diferencias salariales en base al género, se dividía la parcela en torno a la media fanegada entre ambos.

Una vez realizada la cosecha, las tareas de transporte eran efectuadas por los hombres; posteriormente las mujeres se encargaban del pesaje, calibre y condiciones de calidad de la

---

<sup>438</sup> Rebollo López, 2012: 342.

<sup>439</sup> La empresa de Diego Betancor había acumulado una fortuna en Cuba a fines del XIX, cuando retorna a Gran Canaria establece una sucursal bancaria, posteriormente establece una empresa dedicada a la exportación del tomate y el plátano tras la crisis comercial de la I Guerra Mundial, esta empresa sería continuada por sus herederos cambiando el nombre de la firma por la que es conocida (Rebollo López, 2012: 352.)

<sup>440</sup> Rebollo López, 2012: 346.

fruta, por lo general en horario nocturno. Las fechas de cosecha coinciden, por lo general, con las estaciones de otoño y primavera. En los meses previos a la plantación se efectuaban las tareas de preparación que eran efectuadas por hombres, como se ha comentado anteriormente.



Fig. 5.6. Empaquetado de plátanos. (1920-1930). Fuente: FEDAC, Archivo de Fotografía Histórica de Canarias. Autor: Juan Bonnet.

#### 5.4. Empresas foráneas establecidas en Canarias

##### *Blandy Brothers*

La empresa *Blandy Brothers* se funda en 1811 con motivo de la arribada al archipiélago de su fundador John Blandy<sup>441</sup>, que comienza su andadura en esta zona del Atlántico. En un principio se dedica a la importación de vinos *Madeira* hacia el mercado británico. Desde sus comienzos se asocia con otros exportadores como Miles o Leacock. La prosperidad del comercio vinatero permite que empiece a diversificar hacia otras actividades económicas como el servicio de suministro de carbón a los buques en tránsito.

En 1838 instala en Londres sus oficinas, para coordinar y concentrar la adquisición del mineral de carbón desde las minas de Gales y la logística de buques que suministra este

---

<sup>441</sup> “Llegado a las islas en 1807 con el destacamento militar de Beresford para prevenir una posible invasión de las fuerzas napoleónicas. Retirado el destacamento militar en 1810 y se instala en Funchal, con domicilio en Rua San Francisco” (Carnero Lorenzo y Nuez Yáñez, 2010: 314).

mineral. Para mediados del XIX el comercio de vinos se contrae como consecuencia de dos plagas: el *Oidium Tuckery* y la *filoxera* en 1872, así como la muerte del fundador de la empresa<sup>442</sup>. Como consecuencia *Blandy Brothers* y otras empresas se asocian para crear la *Madeira Wine Association*, de esta manera obtienen el control del comercio vinatero en la isla y desplazando a la *Cossart, Gordon & Co.* como principal empresa líder del sector. Además de la constitución de la empresa naviera del mismo nombre (1862), encontrándose entre sus filas navíos pertenecientes a otras casas comerciales británicas, indicando la importancia de *Blandy* en el comercio con Madeira<sup>443</sup>. En 1878 la empresa constituye un pequeño astillero en la isla para la construcción de embarcaciones dedicadas al comercio de cabotaje; además de industrias derivadas del sector agrario (harinas) y otras dedicadas al autoconsumo.

El principal activo económico que tendrá repercusión es el sector bancario, constituyéndose en la principal entidad bancaria en conceder créditos del archipiélago luso. La inserción de *Blandy* en Canarias comienza en 1864 cuando el comerciante Juan Bautista Carló Guerey se constituye en su representante en las islas. Aunque no sería hasta 1885 cuando la empresa obtiene el permiso para establecer en el entorno del puerto de La Luz<sup>444</sup>, a pesar de los intentos de establecerse desde 1855 para el depósito y suministro de carbón a los buques en ruta.

La declaración de Puertos Francos, junto a los beneficios que ofrecía la ausencia de aranceles e impuestos aduaneros, así como a la apuesta de la economía canaria dedicada a la exportación hacia el mercado británico motivó la entrada de esta empresa en las islas. Al igual que sucedió en Madeira, los agentes exportadores se asociaron con la empresa para exportar hacia el mercado británico desde las islas<sup>445</sup>. La orientación económica de *Blandy* en las islas a partir de 1890 comienza la adquisición de terrenos para la mejora de los rendimientos agrícolas<sup>446</sup>, sector de la banca, fletes, seguros, etc.

---

<sup>442</sup> “Charles Riparth Blandy, hijo del fundador, reconvierte la empresa a partir de las plagas que padece las islas y que afecta al comercio de vinos por lo que inició una serie de iniciativas para mejorar la marca” (Carnero Lorenzo y Nuez Yáñez, 2010: 316).

<sup>443</sup> “Entre las empresas consignatarias que detenta la Blandy Brothers destacan: *Union & Castle Line*, *Royal Mail Steam Packet Company* y *Africa Steam Ship Company*”. (Carnero Lorenzo y Nuez Yáñez, 2010: 316).

<sup>444</sup> “Sería en 1886 por R.O. una concesión de parcela de 3.800 m<sup>2</sup> para establecer un depósito de carbón (3.350 m<sup>2</sup> y un muelle de 450 m<sup>2</sup>)” (Carnero Lorenzo y Nuez Yáñez, 2010: 318).

<sup>445</sup> “Los agentes como Leacock, Wolfson o Baker, comerciaron con plátanos a partir de la asociación con Fyffes, que se encargaba de importar plátanos desde Gran Canaria con las marcas de las empresas de Blandy, Baker & Company y Leacock & Co.” (Carnero Lorenzo y Nuez Yáñez, 2010: 319).

<sup>446</sup> “Ubicadas en el municipio de Las Palmas de Gran Canaria, por lo general, cercanas y establecidas en los barrios de Puerto de La Luz y Triana” (Carnero Lorenzo y Nuez Yáñez, 2010: 323).

La adquisición de embarcaciones dedicadas a la explotación de servicios portuarios fue otra de las fuentes de expansión de la empresa. En 1915 se constituye la sociedad *Blandy y Cía*<sup>447</sup>, con un capital inicial de 250.000 pesetas. La motivación proviene de la obligatoriedad de tener domicilio en Canarias para beneficiarse de la ley de protección de la industria naval (1907), en la que las concesiones y obras públicas iban preferentemente a empresas radicadas en las islas. A principios de 1920 la sociedad sería disuelta.

En 1920 se constituye la empresa mercantil *Blandy Brothers y Cía.* con los mismos socios fundadores que la anterior compañía<sup>448</sup>. A diferencia de la anterior etapa, esta se trata de una iniciativa impulsada netamente desde Canarias, mientras que en la anterior empresa era coordinada desde Funchal; así como que al año siguiente adquieren, por compra, de todos los bienes pertenecientes a la empresa previa. Esta empresa ofrecía los mismos servicios que la anterior sociedad, además de su inserción en la venta de vehículos a motor y a maquinaria agrícola.

Entre sus actividades de nueva iniciativa estaba el sector de la banca, siendo una de las primeras entidades financieras de Canarias, cuando se adscribe al Consejo Superior Bancario en 1928<sup>449</sup>. A partir de 1925 se aprecian nuevos cambios en la empresa: en primer lugar, en ese mismo año cambia la denominación de la empresa como sociedad limitada (*Blandy Brothers y Cía. Grand Canary Ltd.*). Por otro lado, en 1930 se cambia a sociedad anónima denominada *Blandy Brothers y Cía. (Gran Canary) (Coaling and Shipping Co.)*. En tercer lugar, la conformación de una tercera empresa (*Grand Canary & Blandy Brothers Engineering Co.*). Siendo esta última resultado de la adquisición de los dos astilleros del puerto de La Luz, en propiedad de la *Blandy Brothers* y la *Grand Canary Coaling Co.* esta última ligada a la empresa *Elder, Dempster & Co.*

---

<sup>447</sup> “Sociedad compuesta y fundada por Carlos Mauricio, John Ernst Blandy, Richard Robert, Walter Louis Feber y Dudley Oliveira Davies, siendo los directivos de la empresa radicada en Madeira. Esta empresa realizaría sus operaciones hasta su cese en 1921” (Carnero Lorenzo y Nuez Yáñez, 2010: 324).

<sup>448</sup> “Esta empresa contó un capital inicial de 3.446.000 pesetas. Lo que la convertía en una de las empresas con más peso en cuanto a empresas de nueva fundación” (Carnero Lorenzo y Nuez Yáñez, 2010: 324).

<sup>449</sup> Carnero Lorenzo y Nuez Yáñez, 2010: 325; Carnero Lorenzo, 2007.



Fig. 5.7. Vista de los almacenes de la empresa británica *Blandy Brothers* en el Puerto de La Luz. (1930-1940).

Fuente: FEDAC, Archivo de Fotografía Histórica de Canarias. Autor: Colección Vecinos de La Isleta.

La capacidad económica de la empresa, con la adquisición de los bienes pertenecientes a la empresa previa y a las inversiones realizadas, tanto en bienes inmuebles y embarcaciones para las operaciones de servicios portuarios, refleja el volumen de capitales e inversiones que realizaba esta empresa. A partir de la crisis bursátil de 1929 y la posterior recesión, sobre todo a partir de 1931, mermó su actividad económica hasta 1935 cuando comienza a remontar de nuevo su actividad. En cuanto a las actividades financieras y de crédito se encuentran la concesión de créditos y las letras de cambio, con un porcentaje de descuento de dichas letras. Esta última está ligada a la capacidad de pagos del comercio internacional, sobre todo, entre que se produce la venta y el cobro de dicha transacción comercial.

Esta oferta crediticia y las letras de cambio obtuvo una mayor repercusión como consecuencia del aperturismo en la entrada de capitales extranjeros en una economía como la del archipiélago canario dependiente de las fluctuaciones económicas internacionales. A partir de 1930, sobre todo gobierno de la II República, estableció una limitación de la política de cambios y a las restricciones en la convertibilidad de la peseta en el contexto internacional.

Posteriormente, la Guerra Civil y la posguerra estaría muy limitada la capacidad económica de la empresa por las nuevas directrices del gobierno franquista<sup>450</sup>.

Las limitaciones del nuevo régimen hicieron que, gradualmente, la empresa *Blandy Brothers* fuera renunciando a las actividades de avituallamiento y servicios portuarios ofertados en el puerto de La Luz, centrándose en los servicios de venta de vehículos y derivados de este sector.

### ***Elder & Dempster***

Los orígenes de esta emblemática empresa se encuentran en la *African Steam Ship Company*<sup>451</sup>, fundada en 1852 en Liverpool. Esta empresa operaba la ruta comercial de África Occidental y Londres, con recalada en puertos del continente africano con el despliegue del servicio de correos. La empresa disponía de una pequeña flota que apenas podían ofertar los servicios que realizaban, por lo que hubo de recurrir al flete de otros buques. En 1856 se reemplaza al puerto de Liverpool como puerto de destino de los buques de la empresa. El período 1852-1864, estuvo marcado por el auge del comercio con la costa occidental africana, aunque con los inconvenientes de dificultad para construir y botar nuevos buques de la compañía.

Previamente, en 1863 se funda la empresa *Fletcher, Parr & Company*, con una sucursal en Londres, cuyos integrantes estaban en el consejo de administración, Alexander Elder, John Holt, John Dempster y Alfred L. Jones, aunque en 1866 Elder dimitió de su cargo.

Este hecho originó la creación de la firma comercial *British and African Steam Navigation Company*. John Dempster<sup>452</sup> y Alexander Elder<sup>453</sup>, así como John Holt como miembro asociado<sup>454</sup>, determinaron el origen de la empresa *Elder & Dempster*. La entrada de la *British & African Steam Navigation Company* perjudicó los intereses de la *African Steam Ship Company*, que, desde Glasgow, por enlace en Liverpool, establecía una ruta comercial con África

---

<sup>450</sup> “Entre las trabas impuestas por el gobierno franquista, se encuentran: cuentas bloqueadas, limitaciones a las importaciones de productos del mercado internacional, restricciones de la peseta en el mercado internacional y al tráfico de divisas asociado” (Carnero Lorenzo y Nuez Yáñez, 2010: 330).

<sup>451</sup> “Empresa fundada en 1852 con John Campbell y Macgregor Laird como presidente y director general respectivamente” (Davies, 2012: 39-40).

<sup>452</sup> “Entra en la empresa de Laird en 1857 formando una amistad con Alexander Elder, John la Fletcher & Parr y finaliza 1866, continúa trabajando en la empresa Fletcher & Parr, siendo el socio que más ganancias percibía desde el abandono de Elder” (Davies, 2012: 53).

<sup>453</sup> “Alexander Elder fue ingeniero jefe del primer viaje del buque construido por la compañía de su hermano, John Elder, la *Randolph, Elder and Company*, fundada en la ciudad de Govan, rebautizada posteriormente como *Fairfield Shipbuilding and Engineering Company*. En 1856 entra en la compañía de Laird donde entra a trabajar como ingeniero superintendente y formando amistad con John Dempster desde entonces” (Davies, 2012: 52-53).

<sup>454</sup> “Trabajó inicialmente como marinero en una goleta, posteriormente ingresa en la *African Steam Ship Company*. En 1862 se asocia con John Lynslager como ayudante de este en Fernando Po. Asociado posteriormente con Alfred L. Jones en 1862” (Davies, 2012: 54).

Occidental. Esta nueva empresa demandaba la asistencia de una agencia que hiciera de enlace, siendo la *Fletcher & Parr* la idónea dada su experiencia en esta ruta. Poco después abandonan esta empresa y se asociaron Alexander Elder y John Dempster en la *Elder & Dempster Company* fundada en 1868.

El crecimiento de la nueva empresa hizo que la principal competidora, la *African Steam Ship Company*, a pesar de intentar mantener el nivel de comercio con la costa occidental africana, tuvo que acordar con la *British & African* no competir con la primera y la segunda adquiría los servicios de correos en Inglaterra. La entrada de Alfred L. Jones<sup>455</sup> junto con W.J. Davey<sup>456</sup> en 1879 hizo que esta empresa administrara la *British & African* y controlara las decisiones de esta, de manera que *Elder & Dempster* no solo sería una importante firma comercial sino un centro de finanzas<sup>457</sup>.

En 1884 Alfred L. Jones adquiere la mayoría de las acciones de la empresa que, junto con la retirada de Alexander Elder y John Dempster como socios mayoritarios hizo que este adquiriera la práctica totalidad de la empresa<sup>458</sup>. Así mismo la relación existente entre la empresa de Liverpool y la *British and African*, ahora con Alexander Elder y John Dempster como directores generales de la empresa, radicó en la ausencia de compra de acciones de esta empresa, pues, de hecho, *Elder & Dempster* tenían la última palabra en las decisiones de la compañía escocesa. En 1887 *Elder & Dempster* comienzan a importar tomates desde Canarias hacia Liverpool, incrementándose este comercio. Poco después fue nombrado director del Departamento de Fruta a Arthur Stockley. Desde 1888 comienzan a importar plátanos desde el archipiélago canario hacia Liverpool, obteniendo el control del comercio de esta fruta en Gran Bretaña desde entonces.

---

<sup>455</sup> “Alfred L. Jones (1845-1909), de origen galés procedente de una familia de negocios, desde temprana edad se traslada su familia a Liverpool. En 1859 se enrola en un buque de la *African Steam Ship Company* como grumete. Posteriormente entra a trabajar en la empresa de *William y Hamilton Laird*, poco después asociado con la empresa *Fletcher & Parr*. En 1878 funda la empresa *Alfred L. Jones & Company*, dedicado a los seguros de transporte marítimo, en 1879 liquida esta empresa y entrar a formar parte de *Elder & Dempster* como socio minoritario” (Davies, 2012: 73-78).

<sup>456</sup> “En 1871 entrar a formar parte de la plantilla de *Elder & Dempster* y como socio de esta en 1879 junto con Alfred L. Jones” (Davies, 2012: 78).

<sup>457</sup> “En el período de socio minoritario, Alfred L. Jones había tenido un parte importante en la reorganización de la *British and African* que, entre 1881 y 1885 había incrementado los ingresos de la compañía *Elder & Dempster*, por la ampliación de la flota de la compañía de Glasgow obteniendo un total de beneficios de 546.000 libras en el proceso” (Davies, 2012: 79).

<sup>458</sup> “Probablemente mediante una doble vía para adquirir las acciones de la empresa: asociación e intimidación para que los socios se asocien con Jones y la pérdida progresiva de acciones y apoyos a los fundadores de la empresa” (Davies, 2012: 84-85).



Fig. 5.8. Alfred Lewis Jones, accionista mayoritario de la compañía británica *Elder & Dempster* y artífice del cima del poder de esta empresa (1884-1910). Fuente: Davies, Peter: *Fyffes and the Banana: Musa Sapientium: A centenary History (1888-1988)*, 1990, pág. 30.

El auge del comercio de plátanos hace que permita su expansión cuando, en 1895 *Elder & Dempster* comienza a importar plátanos de Canarias hacia el mercado londinense, para ello precisaba encontrar un local que, por medio de la intercesión de Arthur Stockley<sup>459</sup>, Roger Ackerley<sup>460</sup> y Charles E. Howard, estos iniciaron los trámites para que adquiriera un local alquilado en Convent Garden situado en la calle 46 Long Acre, WC. De esta manera la empresa de Liverpool iniciaba su andadura en el mercado londinense del plátano, aunque sin

---

<sup>459</sup> Arthur Stockley, directivo de la empresa *Lowndes and Stockley* desde 1873. Desde la muerte del socio el Sr. Lowndes en 1888 fue contratado por Alfred L. Jones para que trabajara en las oficinas de la empresa *Elder Dempster* que tenía en el puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria para la importación de plátanos desde Canarias a Liverpool. Desde 1892, las acciones de Alfred L. Jones hacen que, por medio de Stockley y otros asociados a la empresa, consigan alquilar un local en Convent Garden, donde comienza la importación de plátanos a Londres a partir de 1895 (Davies, 1990: 48-49).

<sup>460</sup> Roger Ackerley (1863-1929), empresario británico conocido como el rey de la banana por sus contribuciones y relación con la empresa *Elder Dempster* que operaba para esta firma en la capital inglesa (Davies, 1990:59 y 140).

eclipsar a la empresa *Fyffes* que tenía la práctica totalidad del mercado de este producto en la capital británica.

Con respecto al negocio en África Occidental, en concreto con la *African Steam*, Jones incentivó la compra de acciones de esta empresa, de manera que en 1900 se convirtió en el principal socio de la compañía. De esta manera la *Elder & Dempster* operaba para esta empresa desde 1891 con una flota transferida a la *African Steam*. Los problemas de fletamento de buques en la costa del África Occidental impedían que las empresas comerciales que operaban en el área pudieran controlar las rutas que acceden a los cauces de los ríos de la costa. Para solucionarlo se estableció una Conferencia Marítima (1895)<sup>461</sup> acuerdo realizado con la empresa alemana *Woermann Linnie*. Esta conferencia tenía dos objetivos: a) controlar y administrar la competencia entre empresas dedicadas al sector del comercio y de los fletes; b) evitar la entrada de empresas competidoras mediante el establecimiento del *descuento diferido*<sup>462</sup>.

Con respecto al negocio en África Occidental, en concreto con la *African Steam*, Jones incentivó la compra de acciones de esta empresa, de manera que en 1900 se convirtió en el principal socio de la compañía. De esta manera la *Elder & Dempster* operaba para esta empresa desde 1891 con una flota transferida a la *African Steam*. Los problemas de fletamento de buques en la costa del África Occidental impedían que las empresas comerciales que operaban en el área pudieran controlar las rutas que acceden a los cauces de los ríos de la costa. Para solucionarlo se estableció una Conferencia Marítima (1895)<sup>463</sup> acuerdo realizado con la empresa alemana *Woermann Linnie*. Esta conferencia tenía dos objetivos: a) controlar y administrar la competencia entre empresas dedicadas al sector del comercio y de los fletes;

---

<sup>461</sup> “En realidad, lo conforman las empresas *British and African Steam Navigation Company*, la *African Steam Ship Company* y *Woermann Linnie*, en realidad las dos primeras son subsidiarias de *Elder & Dempster*, por lo tanto, compañías dedicadas al comercio en el área africana, alcanzando un acuerdo mediante el sistema de la conferencia marítima que dirigirán el comercio desde ese momento, evitando la competencia y teniendo el control de las rutas, fletes y comercio” (Davies, 2012: 107).

<sup>462</sup> El descuento diferido hace referencia a las ventajas, establecidas en un 10% de descuento en los fletes, a cambio de la cesión de la gestión del transporte marítimo de las empresas que entran en el comercio, la cesión se deriva a las empresas beneficiarias de la Conferencia, a su vez, Elder garantizaba un servicio eficaz (Davies, 2012: 109 y 116).

<sup>463</sup> “En realidad, lo conforman las empresas *British and African Steam Navigation Company*, la *African Steam Ship Company* y *Woermann Linnie*, en realidad las dos primeras son subsidiarias de *Elder & Dempster*, por lo tanto, compañías dedicadas al comercio en el área africana, alcanzando un acuerdo mediante el sistema de la conferencia marítima que dirigirán el comercio desde ese momento, evitando la competencia y teniendo el control de las rutas, fletes y comercio” (Davies, 2012: 107).

b) evitar la entrada de empresas competidoras mediante el establecimiento del *descuento diferido*<sup>464</sup>.

Las conferencias tienen como principal objetivo regular y establecer acuerdos internacionales entre empresas dedicadas al comercio en un lugar concreto y, sobre todo, el mantenimiento de los fletes de los buques de las empresas involucradas, de manera que sea favorable a dichas entidades comerciales<sup>465</sup>. De hecho, se cobran precios estipulados fijos y las líneas de comercio, rutas y los puertos de destino quedan asignados para las entidades que conforman la conferencia. También tiene como cometido evitar la competencia mediante el *descuento diferido*<sup>466</sup>.

El control del comercio y transporte se hacía por medio de integración de las flotas de las empresas que, mediante la táctica del descuento diferido, las empresas de la conferencia mantenían el control del volumen comercial del área. De esta manera *Elder* se aseguraba unas ganancias extras derivadas de esta actividad. La conferencia no resultaba equitativa entre ambas empresas, dado que la *Woermann* no tenía acceso al mercado británico, mientras que las empresas subsidiarias de *Elder* podían arribar al puerto de Hamburgo. Al mismo tiempo que se aseguraba el control del comercio del Atlántico en dirección al mercado africano. Este se hacía mediante el trasvase de las mercancías desde América en Liverpool para ser embarcadas por buques propiedad de las compañías de la conferencia.

De esta manera *Elder & Dempspter* se convierte en la principal agencia que controla las dos empresas británicas que gestionan el comercio británico en África Occidental, consolidando un monopolio comercial, en el que el comercio continental pasaba necesariamente por estas empresas. Así mismo se aseguraba una fuente de ingresos por los impuestos derivados las flotas que comercian en esta zona, que incluye a las autoridades reales, coloniales y comerciantes por igual. El control de *Elder* se amplió con la adquisición y ampliación de empresas navieras secundarias que incrementaba la logística de las operaciones y el tráfico

---

<sup>464</sup> El descuento diferido hace referencia a las ventajas, establecidas en un 10% de descuento en los fletes, a cambio de la cesión de la gestión del transporte marítimo de las empresas que entran en el comercio, la cesión se deriva a las empresas beneficiarias de la Conferencia, a su vez, *Elder* garantizaba un servicio eficaz (Davies, 2012: 109 y 116).

<sup>465</sup> “La primera conferencia marítima se crea en el Imperio de la India (1879) para delimitar y establecer el comercio con esta colonia británica, a las que le siguen Australia (1884), Sudáfrica (1888) y Brasil” (1895). (Davies, 2012: 108).

<sup>466</sup> “En el caso de la Conferencia establecida en el África Occidental fue suscrito entre las empresas *British and African Steam Navigation Company*, la *Woermann Line* y la *African Steam Ship Company*, cuyos precios de descuento diferido se establecieron en un 10%. De esta manera, el comercio quedaba detentado entre estas tres empresas, mientras que el resto de los competidores debían adscribirse y entregar sus flotas a dichas empresas” (Davies, 2012: 108).

comercial, mejora de las dotaciones de servicios y entidades del sector bancario y sociedades crediticias que ampliara sus ingresos<sup>467</sup>.

Las empresas navales precisaban de entornos portuarios adecuados para las operaciones comerciales, caracterizadas por la ausencia de puertos y servicios adecuados, sobre todo en los cauces de los ríos, que impedía la navegación a los buques de mayor envergadura. De esta manera, las empresas surgidas a partir de este hecho tenían como misión el servicio a los buques fondeados en la costa<sup>468</sup>. La implementación de la Conferencia Marítima permitió la fundación de nuevas empresas navales que ofertaban servicios en entornos costeros, por lo que el control de la logística y las operaciones comerciales resultaban esenciales.

Para el tráfico marítimo hasta la costa del África Occidental Británica era necesario el establecimiento de estaciones de suministro de carbón, para ello se crean dos compañías filiales que ofertara el servicio de suministro de este mineral, como las empresas *Sierra Leone Coaling Company* y *Grand Canary Coaling Company*<sup>469</sup>. Previamente había cubierto la demanda de carbón mediante la adquisición de una mina ubicada en Garth, país de Gales, cuya explotación estaba al cargo de otra empresa fundada para este cometido, *Elders Navigation Colliery Limited*.

Al mismo tiempo que establecía y ampliaba los servicios de cabotaje interinsular mediante la *Interinsular Steamship Company*, gestionaba dos hoteles y empresas dedicadas a la ingeniería naval. Poco después, frente a la competencia de la entrada de plátanos de Jamaica, hizo que Elder se asociara con la empresa *Fyffes, Hudson & Company Ltd.* para la importación y control de los centros agrícolas y comerciales que habían gestionado la empresa *Fyffes* desde Canarias, empresa que operaban desde 1888 en el comercio de plátanos desde Canarias en Londres. La nueva empresa es la *Elder & Fyffes (Shipping) Ltd.* Mientras que las operaciones marítimas eran desarrolladas por la *Imperial Direct West India Mail Service Company*, empresa fundada y controlada por Alfred L. Jones en 1901 que, realizaba el servicio de pasajeros y correo entre África e India, y retornaba con plátanos y tomates de Canarias con destino al mercado británico.

---

<sup>467</sup> Como la fundación del *Bank of British West Africa Limited* en 1894 (Davies, 2012: 118-119).

<sup>468</sup> Davies, 2012: 117.

<sup>469</sup> “Antes de que Sir Alfred L. Jones creara la *Grand Canary Coaling Station* en el puerto de La Luz en 1884, el puerto de Las Palmas no era más que un fondeadero en el que se hacían escala unos veinte barcos al mes. Pero cuatro meses más tarde, la media mensual había aumentado a cien y Gran Canaria pasó a ser uno de los centros de abastecimiento de carbón de barcos” (Davies, 2012: 126).



Fig. 5.9. Oficinas de la empresa británica *Elder & Dempster Co.* (izquierda). (1914). Fuente: FEDAC, Archivo de Fotografía Histórica de Canarias. Autor: Colección José A. Pérez Cruz.

Los servicios portuarios en África se ampliaron mediante la consolidación, control y fusión de las empresas de transporte naval que era administrada por la *Elder*<sup>470</sup>, al mismo tiempo que se creaban compañías secundarias que permitiera un mayor dinamismo comercial y portuario en regiones sin puertos. De esta manera se controlaba desde el transporte, distribución y servicios operados directamente por entidades propiedad de la compañía *Elder*. Así mismo, en 1894 funda el *Bank of British West Africa Ltd.* siendo *Elder* la accionista mayoritaria de la nueva sociedad bancaria, establecido para dirigir y controlar las operaciones mercantiles de las navieras de la conferencia marítima.

La empresa *Elder & Fyffes* cesa sus actividades en 1907, debido al acuerdo comercial esta empresa y la *United Fruit Company*, empresa estadounidense que pasaría a controlar esta empresa mediante la compra de la mitad de sus acciones y gestiona la logística del transporte de plátanos hacia el mercado londinense desde entonces. La muerte de Alfred L. Jones hace que la compañía quede en propiedad de Owen Philips<sup>471</sup>, jefe de la *Royal Mail Group* asociado

<sup>470</sup> “En 1910 se crea, a partir de la fusión de estas empresas, la *West African Lighterage and Transport Company Ltd.* cuyas acciones eran controladas por Alfred L. Jones, accionista mayoritario de *Elder & Dempster*, y por tanto, empresas bajo su directo control” (Davies, 2012: 117).

<sup>471</sup> Sir Owen Cosby Philips (1863-1937), I Barón de Kyslant, hombre de negocios y político británico, funda su primera compañía naviera en 1888 con el nombre de Philips & Co. sus hermanos fundaron las empresas *King Lane Ltd.* y *Scottish Steamship Company*, así como la banca *London Maritime Investment Company*. Siendo el director de la *Royal Mail Steam Packet Company* en 1902 tras la adquisición de la empresa. En los

con Lord Pirrie, jefe de los astilleros de Belfast de la *Harland & Wolff Ltd.* del que Owen Philips es propietario.

La primera acción de esta asociación fue la fundación de la *Elder Dempster Company Ltd.* en 1910, al mismo tiempo que las filiales de servicios de carbón como la *Grand Canary Coaling Company*<sup>472</sup> fue vendida junto con las demás empresas.

Desde 1913 en adelante las operaciones marítimas y comerciales de *Elder & Dempster Ltd.* se limitaban a las operaciones comerciales con el África Occidental británica. Para ello, se establecía sus propias empresas subsidiarias encargadas del abastecimiento de combustible a los buques de las empresas propiedad de las compañías, como la *Elder Dempster (Gran Canaria) Ltd.* y la *Elder Dempster (Tenerife) Ltd.* que operaban en los puertos de La Luz y Santa Cruz de Tenerife respectivamente.



Fig. 5.10. Sir Owen Philips, Lord Kysant, accionista mayoritario de *Elder & Fyffes* tras el fallecimiento de Alfred L. Jones, este adquiere la mitad de la empresa y funda *Elder & Dempster Ltd.* Fuente: Davies Peter: *Fyffes and the Banana: Musa Sapientium: A centenary History (1888-1988)*; 1990, pág. 30.

---

siguientes veinte años adquiere el control de una veintena de empresas destacando *Union-Castle Line*, *Pacific Steam Navigation Company*, la *Forwood Line* (1908) y la *White Star Line* en 1927 (Davies, 2012: 173)

<sup>472</sup> Empresa establecida en 1884, que suministraba carbón a los buques en ruta en el puerto de La Luz, tanto para sus propios buques como los de otras empresas. De esta manera, las condiciones de ubicación de Canarias, así como del aumento del número de flotas a suministrar condicionó los precios de este servicio. Cayendo en picado a partir de 1910, de manera que hubo que recurrir a alternativas, importando carbón de Newcastle a cambio del retorno con frutas del archipiélago en navíos de Dinamarca, continuando hasta constituir el Acuerdo de Depósito de las Islas del Atlántico (Davies, 2012: 186).

## *Fyffes*

Los orígenes de la empresa *Fyffes* están íntimamente relacionados con la importación de té asiático a comienzo del siglo XVII<sup>473</sup>. La empresa estaba domiciliada en la ciudad de Perth (Escocia), a titularidad de Nathaniel y Henry Fyffes, comerciantes oriundos del lugar. Aparte de la importación y venta de té, estuvo involucrada en la importación de mercancías diversas entre las que se incluye el tabaco, velas, índigo, entre otros.

A mediados del XVIII, Nathaniel Fyffes es nombrado consejero en el gobierno de Perth. Esta situación se vio respaldada con el ascenso familiar en los círculos políticos, pues su nieto Henry Fyffes fue nombrado tesorero y magistrado en el gobierno municipal entre 1751 y 1774. Posteriormente marcha a Londres con la finalidad de obtener más oportunidades de comercio en la capital británica.

En la capital inglesa, en 1800, se registra la firma comercial Henry and George Fyffes, siendo abreviada en 1813 como *H.M. and E. Fyffes* situada en el número 5 de Cavendish Street. Henry Minten Fyffes, hijo del anterior, constituye una empresa ubicada en el 313 de la calle High Holborn, como comerciante mayorista de té. Mientras que otro hijo Edward Fyffes constituye la empresa *Edward Fyffes and Company* es importador minorista de té establecido en el número 5 de New Cavendish Street. La nueva división del negocio finaliza en 1841 cuando esta última adquiere la compañía principal y se establece en el número 3 de Howford Buildings, en Fenchurch Street. Edward Fyffes traspasa la empresa a su hijo Ebenezer Wathen Fyffes en 1849.

Posteriormente, Edward Wathen Fyffes, segundo hijo de Edward, con veinte años constituye la firma comercial *E.W. Fyffes and Son*, que a la muerte de su padre en 1882 se convierte en el único accionista de la empresa y dedicada a la importación mayorista de té. Su matrimonio con Ida Stanton Brown y la enfermedad padecida a partir del nacimiento de su segunda hija en 1886 hace que se trasladen a Canarias para la recuperación de su esposa.

Edward Fyffes, durante su estancia en Canarias, recorre las islas y dada la baratura del plátano en el archipiélago, condiciones económicas, y a la inexistencia de un comercio en la capital británica dedicado a este producto, redundaba en un posible incentivo comercial sin explotar. Los agentes comerciales como Arthur Stockley o Peter Reid que, con su empresa homónima,

---

<sup>473</sup> Varios miembros de la familia Fyffes importaron té de China a comienzos del reinado de Jacobo I (Davies, 1990: 53).

operaba para la firma *Elder Dempster*, operaba en la importación de plátanos desde el puerto de La Orotava en la isla de Tenerife<sup>474</sup>.



Fig. 5.11. Edward Wathen Fyffe accionista y uno de los fundadores de la empresa *E.W. Fyffe and Son*, precursora de la empresa *Fyffes, Hudson & Co*.

Debido a que los barcos que surcaban las aguas de Canarias iban con cargas disponibles para embarcar, Reid tuvo la idea de cargar los barcos con plátanos que iban al mercado de Liverpool. Este mercado estaba detentado por la empresa *Elder & Dempster*, Fyffes decidió establecer una sucursal de importación de plátanos en Londres.

La estancia en Canarias le permitió establecer contactos con los principales agentes comerciales en las islas como Blandy, Barker, Leacock y Wolfson, quienes acordaron establecer una ruta entre las islas y Londres. El primer cargamento de plátanos arribó a Londres en septiembre de 1888. La empresa traslada esta división de la empresa a un local situado en Covent Garden, adquirido a precio rebajado. Los nuevos cargamentos de fruta arribaban a la ciudad, en muchos casos, pudriéndose en el traslado, por lo que hubo que rediseñar la estrategia de la empresa.

---

<sup>474</sup> Davies, 1990: 54-55.

Una vez arribada la fruta hubo de ser movida y vendida mediante el empleo de los *chicos de las carretas* que vendían la fruta en las calles<sup>475</sup>. Mientras que las oficinas centrales se dedicaban a la importación de té. Hasta 1892 el mercado londinense es controlado por la empresa hasta que, en ese mismo año, expande sus operaciones comerciales *Elder & Dempster* en la capital británica, a partir de las operaciones establecidas por Alfred L. Jones que inicia la importación de esta fruta al mercado londinense.

La *Fyffes*, por su parte, inicia la conversación para asociarse con la empresa de James Hudson<sup>476</sup> que le permitirá adquirir ventaja en este importante mercado establecido en 1897 mediante la formación de la firma *Fyffes, Hudson & Co. Ltd.* A este acuerdo se unen los agentes *cultivadores*, como eran denominados, Henry Wolfson, John Leacock, Edward Barker y Richard Blandy.

A diferencia de la empresa *Elder & Dempster* la *Fyffes* no tenía capacidad para realizar cargamentos de plátanos de manera regular para abastecer al mercado de la capital, por lo hubo de recurrir a buques importadores de plátanos desde Madeira para suplir la demanda del mercado. La inserción de la empresa de Liverpool en el mercado londinense frenaba la posibilidad de expandir las operaciones comerciales de la *Fyffes*.

La instalación de oficinas de las empresas desde 1888 en las inmediaciones del puerto de La Luz, permitió expandir sus operaciones comerciales con acuerdos con los arrendatarios y exportadores de la isla. La intención era constituirse en la principal empresa del comercio de plátanos y tomates de la isla. Para ello adquiere los almacenes, depósitos y embarcadero construido en *Caleta de Arriba*, anexo al embarcadero de Sardina del Norte, en el municipio de Gáldar en 1903, por el contratista Francisco Rodríguez Lorenzo<sup>477</sup>, cuya construcción había terminado el año anterior (véase capítulo 2).

---

<sup>475</sup> Misma táctica empresarial que realizaba en Liverpool la empresa *Elder & Dempster* para los cargamentos de frutas importados a partir de 1888 desde Canarias. (Davies, 1990: 57).

<sup>476</sup> Directivo de la empresa *Hudson Brothers* que operaban en Londres desde 1870. Regentaban varias tiendas de comestibles en las que vendían plátanos de Canarias en Londres. Al asociarse con *Fyffes* se aseguraban de que, tanto la importación como la venta de los plátanos estaba regulado por esta empresa. James Hudson se retira de la empresa en 1904 (Davies, 1990: 59).

<sup>477</sup> Empresario de Gáldar con conexiones y representante de la empresa británica que solicita construir un embarcadero en *Caleta de Arriba*, cercano al muelle de Sardina, al año siguiente se transfiere la propiedad a la empresa *Fyffes, Hudson & Co.* AGA: “Francisco Rodríguez Lorenzo solicita autorización para construir una explanada y almacén en la rada de Sardina y camino de servicio y embarcadero en la ensenada de *Caleta de Abajo*” (1897, Caja:24/1087, pp. 2-3).



Fig. 5.12. Oficinas y almacén de empaquetado de plátanos de la empresa *Fyffes* en la calle Eduardo Bennot, Las Palmas de Gran Canaria. (2022). Fuente: Fotografía propia del autor.

Este primer paso permitió a la empresa controlar la producción, logística y transporte de plátanos y tomates desde Gáldar hasta Mogán en dirección al puerto de La Luz<sup>478</sup>. Esta dinámica se reforzó, sobre todo, a partir de 1900 cuando la *Fyffe* adquiere y controla los almacenes establecidos en el municipio de Mogán, que habían sido construidos a fines del XIX por Marcelino Marrero Quesada, un importante arrendatario del municipio. Estos almacenes se encuentran en la desembocadura del barranco de Veneguera<sup>479</sup>.

Así mismo en 1904 adquiere el embarcadero, almacenes y depósitos construidos en *Caleta de Abajo*, anexo al puerto de Sardina del Norte y el de *Caleta de Arriba*, de esta manera la bahía de Sardina se constituye en el centro logístico de la empresa en el noroeste de Gran Canaria, con una ruta de comercio activa con Santa Cruz de Tenerife (capítulo 2).

La arribada de producciones de plátanos desde Jamaica en el mercado de Londres hacía presagiar la inminente pérdida del mercado de la capital británica, este hecho hace que se inicien las negociaciones para la fusión de las empresas competidoras, *Elder & Demspter* y *Fyffes*, conformando la *Elder and Fyffes Ltd* en 1901<sup>480</sup>. En este caso Alfred L. Jones sería nombrado presidente de la nueva firma comercial mientras que Arthur Stockley se desvincula

<sup>478</sup> La adquisición de estos almacenes se efectúa a partir de 1900, en los casos de Guguy y Tasartico con la innovación de sistema de transporte por poleas que iba directamente al buque a descargar las mercancías (Suárez Moreno, 2004: 109).

<sup>479</sup> Desde 1898 hasta 1900 estuvo detentado este almacén y puerto natural por el empresario Marcelino Marrero Quesada, apodado el Virrey de Mogán, por ser la persona más rica y varias veces ocupando el cargo de alcalde del municipio durante la Restauración (Suárez Moreno, 1997: 156).

<sup>480</sup> Las negociaciones llevadas a cabo en Alfred L. Jones, Arthur Stockley, Roger Ackerley y W.J. Davey, representando a ambas empresas, hicieron que se concretara la fusión entre ambas en 1901 (Davies, 1990: 98-99).

para formar su propia compañía empresarial. Al mismo tiempo que forman parte de la Junta Directiva de la empresa los agentes cultivadores instalados en Canarias. Siendo Roger Ackerley y Robert Atcherley los responsables de las operaciones de comercio, marketing y distribución de la empresa.



Fig. 5.13. Camiones propiedad de la empresa británica Fyffes en el almacén de empaquetado cargados de huacales de plátanos preparados para transportarlos al Puerto de La Luz. (1925-1930). Fuente: FEDAC, Archivo de Fotografía Histórica de Canarias. Autor: Teodoro Maisch.

La arribada de producciones de plátanos desde Jamaica en el mercado de Londres hacía presagiar la inminente pérdida del mercado de la capital británica, este hecho hace que se inicien las negociaciones para la fusión de las empresas competidoras, *Elder & Demspter* y *Fyffes*, conformando la *Elder and Fyffes Ltd* en 1901<sup>481</sup>. En este caso Alfred L. Jones sería nombrado presidente de la nueva firma comercial mientras que Arthur Stockley se desvincula para formar su propia compañía empresarial. Al mismo tiempo que forman parte de la Junta Directiva de la empresa los agentes cultivadores instalados en Canarias. Siendo Roger Ackerley y Robert Atcherley los responsables de las operaciones de comercio, marketing y distribución de la empresa.

Además de la introducción de plátanos de Jamaica, hubo un aumento de las compañías comerciales que se insertaban en la ruta de comercio del plátanos hacia el Reino Unido, como la *Forwood Brothers* o *Yeoward Line* y, sobre todo la *United Fruit Company*<sup>482</sup>, hizo que tuvieran

---

<sup>481</sup> Las negociaciones llevadas a cabo en Alfred L. Jones, Arthur Stockley, Roger Ackerley y W.J. Davey, representando a ambas empresas, hicieron que se concretara la fusión entre ambas en 1901 (Davies, 1990: 98-99).

<sup>482</sup> Empresa fundada en Boston, Estados Unidos, en 1899 por *Boston Fruit Company* y *Minor Cooper Keith*, esta última empresa tenía varias plantaciones de plátanos ubicadas en Honduras, Cuba, Costa Rica, Colombia

serias dificultades para la importación y el margen de control de precios de este producto en el mercado londinense. Sobre todo, por las diferencias en cuanto a las especies cultivadas tanto en Canarias, más delicada, que la procedente de Jamaica<sup>483</sup>, que redundaba en un serio competidor.

Finalmente, la oferta de la empresa estadounidense en el mercado británico iba en aumento, por lo que en agosto de 1907 se firma el acuerdo con *Elder & Fyffe*. Este hecho supone que esta empresa pase a ser subsidiaria de la *United Fruit Company* que adquiriría la mitad de las acciones de la empresa a cambio de la entrada de plátanos de Jamaica que requirieran, a través del puerto de Manchester, y con capacidad para dirigir la empresa en el proceso. Este acuerdo se firma con la desaprobación de Alfred L. Jones.

Con respecto a Canarias, como se ha comentado anteriormente, la *Elder & Fyffes* tuviera que diversificar sus incentivos económicos, en este caso con el comercio del tomate, para ello funda la empresa *Fyffes Ltd.* en 1908, siendo una empresa subsidiaria de la principal, siendo director de dicha empresa Henry Wolfson. En 1909, con la muerte de Wolfson hizo que E.C. Barker fuera designado director de la compañía hasta que se retira en 1912. Este nuevo proceso no afectaba a las líneas de suministro que se aplicaba para Canarias, este se hacía por los canales tradicionales, y enviado a los mercados próximos tanto de Liverpool como Londres como vía de expansión del comercio de plátanos. Mientras que se incrementa el tráfico comercial con la entrada masiva de plátanos procedentes de Jamaica.

El auge e incremento del comercio de plátanos permitía la expansión hacia nuevos mercados, como es la propuesta de 1905, en el que el empresario R. H. Sanders, con domicilio en Hull, inicia el proceso de expansión de comercialización del plátano hacia el norte de Europa (Bélgica, Países Bajos, Suecia, Dinamarca, Noruega, Alemania y Francia), con la intención de introducir plátanos en estos lucrativos mercados. A cambio del retorno de los buques con nuevos productos agrarios en el proceso, diversificando y ampliando la esfera de influencia de la compañía en el Reino Unido.

Los centros de producción platanera de América Central, Canarias y Jamaica hacía que el tráfico comercial en torno a este producto no dejara de crecer desde inicios del XX. De esta

---

y en República Dominicana (Santo Domingo), para 1900 habían acumulado un beneficio de 17 millones de dólares, detentando el control comercial de este producto en el mercado estadounidense (Davies, 1990: 23-36 y 97).

<sup>483</sup> La variedad *Gros Michel*, cultivada en Jamaica permitía el transporte durante un tiempo más prolongado mientras que la variedad *Musa Cavendishii* de Canarias se estropeaba tras seis días, el tiempo que se traslada desde Canarias a Liverpool o Londres. De esta manera el producto jamaicano resultaba un serio competidor para la firma comercial. (Davies, 1990: 100).

manera la empresa, a pesar de ser subsidiaria de otra empresa, pasaría a constituirse como una institución británica, dado el volumen comercial que manejaba durante el periodo de 1909-1929, en el que la hegemonía del comercio y la distribución la controlaba *Elder & Fyffes*<sup>484</sup>.

En 1910 con la muerte de Alfred L. Jones la compañía queda en manos de Owen Philips y Lord Pierre y fundan en ese mismo año *Elder Dempster Ltd.* En 1913 Philips acuerda con la *United Fruit Company* la adquisición de la mitad de las acciones de la compañía, por valor de 550.000 libras, vendida la empresa *Elder & Fyffes*, aunque tenía autonomía en su gestión. De esta manera el mercado del plátano queda detentado en esta empresa, expresado en el capital acumulado alcanzando su cifra máxima en 1913 pasando de 450.000 a 1.000.000 libras esterlinas<sup>485</sup>.

Los envíos de fruta desde Canarias se realizaban por medio de buques pertenecientes a otras compañías que les suministraban el plátano hacia el mercado británico<sup>486</sup>. Hasta 1912 la empresa controla la práctica totalidad del mercado del país, de manera que para cuando se inicia la I Guerra Mundial la expansión de esta compañía hacia el continente europeo fue en aumento, como los buques que arriba a los puertos de Alemania (Hamburgo) y Países Bajos (Rotterdam).

El conflicto mundial hizo que el proceso de expansión se frenara por completo, así como requisito de los buques de la empresa para el frente bélico. Este hecho junto con el auge de los submarinos alemanes en aguas de Canarias paraliza el comercio en las islas a fines de 1916<sup>487</sup>. Para 1918 la empresa es adquirida por Arthur Stockley y Roger Ackerley que inician el proceso de recuperación económica de la compañía. Para ello, precisan de la importación de plátanos procedentes de América, mientras que en Canarias tuvo un reinicio más tardío. Este hecho es consecuencia de las dificultades y escasez de buques disponibles para el transporte hacia el mercado británico.

Esta situación hizo que se tuviera que recurrir a los depósitos y almacenes de la *United Fruit Company* de América Central para suplir la falta de plátanos procedentes tanto desde Canarias como Jamaica. Por lo que hubo que incentivar la construcción naval de buques propiedad de la compañía. Por lo que los buques requisados fueron devueltos para ponerlos en servicio de

---

<sup>484</sup> Davies, 1990: 120.

<sup>485</sup> Davies, 1990: 124.

<sup>486</sup> Especialmente las empresas *Forwood Line* para el mercado londinense y *Yeoward Brothers* con destino a Liverpool (Davies, 1990: 126).

<sup>487</sup> Davies, 1990: 130; Ponce Marrero, 2002.

nuevo. No obstante, la arribada de nuevos buques al archipiélago permitió que se reiniciaran las relaciones comerciales tanto pronto como finaliza la contienda mundial.

A partir de 1916 las operaciones comerciales y de producción de tomates en la hacienda de La Aldea de San Nicolás permite que los gerentes de la hacienda, la familia Pérez Galdós, acuerden con la empresa *Elder & Fyffes Company*, establecer un contrato de arrendamiento para adquirir las producciones de tomates, embarcadas desde el puerto natural de La Aldea de San Nicolás<sup>488</sup>, hacia los almacenes de la empresa en los embarcaderos anexos del puerto de Sardina del Norte y, de ahí, al puerto de La Luz con destino al mercado británico. Desde ese entonces el puerto natural de La Aldea de San Nicolás queda controlado por la empresa *Fyffes* arrendando, además, el servicio de transporte de pasajeros mediante la empresa *Hermanos Trujillo* que efectuaba la ruta entre La Aldea y Agaete<sup>489</sup>.

Para 1921 la empresa comienza el proceso de controlar el precio de plátanos el Reino Unido, hasta ese momento los precios variaban dependiendo de la distancia entre los puertos y los almacenes, sobre todo en la fruta sin madurar. Esta cuestión no podría aplicarse hasta ese año dada la escasez de suministro de buques que arriben a los puertos británicos con plátanos durante la mayor parte del año, con la dificultad de establecer precios competitivos en el proceso. De esta manera la compañía emprende, en la década de 1920, la construcción naval de buques dedicados al comercio con Canarias como son los buques *Telde*, *Orotava* y *Argual*, equipados con adelantos técnicos y de mantenimiento para el transporte de la fruta hasta el mercado británico<sup>490</sup>.

Estos buques se habían construido para la importación de tomates y plátanos desde Canarias, pero aplicando iniciativas comerciales más económicas, para ello se empleaban los espacios disponibles adicionales en los buques en tránsito, aumentando con ello la capacidad de tonelaje de los buques.

Además de las nuevas campañas publicitarias como las películas dedicadas a esta empresa, diseño de campañas de carteles visibles, y el factor logístico móvil y eficaz permitió la expansión de la empresa en la década de 1930 importando 12 millones de racimos de plátanos

---

<sup>488</sup> Hasta 1904 la empresa alemana *Woermann Linnie* había adquirido la exclusividad del arrendamiento de la hacienda de San Nicolás, de manera que el aumento del volumen comercial británico en los municipios de Gáldar y Agaete permitió que la empresa *Fyffes* pusiera atención a esta importante hacienda con abundantes producciones (Suárez Moreno, 2004: 114).

<sup>489</sup> Suárez Moreno, 2011: 22.

<sup>490</sup> Davies, 1990: 131.

desde Jamaica<sup>491</sup>. A partir de 1936 las importaciones de este producto hacia el mercado británico comenzaron a declinar por el acuerdo entre la *United Fruit Company* y los productos jamaicanos que distribuyeron sus productos directamente con la empresa estadounidense sin la mediación de la *Elder & Fryffes* para importar plátanos al Reino Unido.

Además de la férrea competencia con los plátanos procedentes de Jamaica, favorecido por la política imperial británica de la Commonwealth, que habían recuperado sus niveles de producción desde la I Guerra Mundial, este hecho originó un proceso de reajuste de la marca, marketing y estrategias comerciales durante la Gran Depresión. Así mismo del cambio de la política de libre comercio, que había caracterizado la economía y política comercial británica, se torna en establecimiento de una política proteccionista.

Para fines de la misma década el incremento de la crisis económica derivada del crac bursátil de 1929 conllevó a una pérdida del crecimiento experimentado de la empresa en el período posbélico. Para la década de 1930 la empresa había aumentado el volumen de buques con capacidad de embarque de hasta las 193.400 toneladas. La Conferencia de Ottawa (1932), derivó en la concentración económica y comercial en la Commonwealth Británica en sus colonias y áreas de influencia<sup>492</sup>. Este período es coincidente, también, con la muerte de Roger Ackerley y el retiro de Arthur Stockley como director de la empresa, sucedido por hijo Hal Stockley.

El acuerdo y preferencia del mercado imperial británico, junto con el abaratamiento y posibilidad de entrada de plátanos desde Brasil y la debilidad competitiva que ofertaba el archipiélago canario en el mercado británico. Este proceso motivó que la empresa redujera su presencia en Canarias.

El incremento del volumen de exportación de plátanos y tomates desde el archipiélago canario determinó que, en 1923, se ampliara las operaciones comerciales de la empresa hacia la península ibérica, Alemania y Francia.

De esta manera se paralizan los procesos de ampliación de las producciones en las islas, retornando a las establecidas en Gran Canaria y Tenerife. Como consecuencia de la crisis económica derivada de 1929, el 30 de julio de 1932 se determina a recabar los datos de exportación que se realizaban desde los muelles que la empresa detentaba en Gáldar como

---

<sup>491</sup> La empresa estableció la campaña de marketing del *Blue Label* y *Banana Penny*, el primero hace mención del prestigio de la empresa al establecer una variedad de plátanos selecta, mientras que el segundo hace referencia a la política del plátano a penique, como precio estándar que permitiera el abaratamiento del producto en la venta en los mercados controlados por la compañía (Davies, 1990: 154).

<sup>492</sup> Davies, 1990: 153.

medida para establecer un control y verificar el volumen de comercio que se realizaba por este municipio, aunque para ese período apenas reportaban datos estadísticos<sup>493</sup>.

El auge del comercio con Europa determina la apertura de nuevos puertos para recalcar los buques propiedad de la compañía, de esta manera, los puertos de Avenmouth y Garston comienzan a operar para los buques en ruta. A los que se suman los puertos de Southampton a partir de 1934, y Swansea que desde 1931 se estableció almacenamiento para los buques que operaban en los principales mercados europeos<sup>494</sup>.

El inicio del golpe de Estado y la Guerra Civil afectó a las gestiones de las propiedades de la empresa en las islas. Requisadas para establecer campos de prisioneros republicanos. Así como las operaciones navales de la compañía que se vieron afectadas, derivados los envíos de plátanos hacia la península ibérica, que desde 1935 había adquirido una cuota de mercado en constante crecimiento desde entonces, operada por la naviera *Transmediterránea* con base en Barcelona o Cádiz<sup>495</sup>. Mientras que las importaciones de tomates desde las islas se redujeron drásticamente, al mismo tiempo que se incentivaba los cultivos de autoconsumo que eran propiciados por los propios trabajadores de la empresa

Posteriormente, con la II Guerra Mundial derivó en el hundimiento de las importaciones desde Canarias. De esta manera, se convierte desde entonces un escenario comercial menor por la presencia de otros productores y zonas de nuevos mercados más atractivos.

### ***Woermann Linie***

Esta compañía, fundada en Hamburgo en 1837, por los empresarios alemanes Carl Woermann, Eduard Bohlem y Adolph Woermann, el primero siendo pionero del comercio germano en África<sup>496</sup>. La firma mercantil se dedicaba al comercio entre las colonias alemanas y Europa con destino al puerto de Hamburgo, con una rápida expansión hacia otros mercados del continente europeo.

Desde 1883 el expansionismo alemán en África se hace patente por las demandas de la Cámara de Comercio de la ciudad de Hamburgo, sede de la empresa, y los comerciantes que realizaron las primeras rutas entre Alemania y África, como Carl Woermann y Goedelt<sup>497</sup>. Desde la fundación de la compañía se había consolidado en el comercio con África, en un

---

<sup>493</sup> AHPST: “Proyecto de embarcadero en Sardina”, (1881-1929), sig. 100, p. 33.

<sup>494</sup> Davies, 1990: 160.

<sup>495</sup> Davies, 1990: 156.

<sup>496</sup> Todzi, 2024: 3.

<sup>497</sup> De hecho, la asociación entre ambos, en el que Goedelt sería armador de buques para la empresa establecido por *Woermann Linie* (Castillo Hidalgo, 2010: 173).

primer momento estableciendo un puesto comercial en Liberia en 1850, posteriormente expandido hacia las colonias de Gabón y Camerún en 1862 y 1868 respectivamente. Este hecho es consecuencia de la intervención de Adolph Woermann en la consecución del acuerdo con el estado alemán para realizar la ruta en las colonias africanas<sup>498</sup>. Las operaciones comerciales se expanden a las colonias del Sudeste asiático hasta la década de 1880, que comienzan a priorizar el comercio con África, además de las rutas que conecta con América<sup>499</sup>.

En 1885 funda la empresa subsidiaria *Woermann Line*, como empresa naval, así como las filiales en las colonias africanas como *Kamerun Land-und Plantatagengesellschaft*, también del mismo año. Así como *German East Africa Line* como empresa naval en 1890 y una firma comercial (*Woermann, Brock & Co.*), en 1893<sup>500</sup>. Desde 1886 los buques de la compañía recalaban en el puerto de La Luz debido a la importancia de este puerto en la escala de las principales rutas hacia África.

La Cámara de Comercio de Hamburgo, con la intención de salvaguardar los intereses alemanes en África, hace que se consolide la relación con la administración estatal alemana, de manera que ambas aprobaron el acuerdo de propuesta de conferencia marítima en 1895 entre *Woermann Linie* y *Elder & Dempster*.

Desde la unificación alemana esta empresa y, por tanto, el estado alemán había intentado competir con las empresas británicas establecidas en las rutas comerciales del África Occidental. Las operaciones comerciales y marítimas se expanden hacia Canarias, donde la compañía establece una estación de suministro de carbón el puerto de Santa Cruz de Tenerife. Posteriormente, el activo comercio entre Tenerife y Gran Canaria, por medio de los puertos de Sardina del Norte, en el municipio de Gáldar, y el puerto de La Aldea de San Nicolás, hace que, en 1898, acuerden con la familia Pérez Galdós, arrendatarios de la finca La Aldea de San Nicolás, un contrato de cesión de los terrenos que conforman la finca, para implementar el cultivo de tomates en el municipio. así mismo, el representante de la empresa en el archipiélago, Karl Ernst Jacks, solicita ante las autoridades, en 1899, de obtener permiso

---

<sup>498</sup> Adolph Woermann, hijo de Carl, lidera la empresa hasta 1909, hace que la compañía se consolide como la principal empresa que comercia con productos, como el caucho, aceite de palma, goma, semillas de palma, siendo controlado por esta empresa y asegurando el control alemán de productos de gran rendimiento económico. Además de consolidar el poder de la empresa mediante la constitución del Grupo Woermann. (Castillo Hidalgo, 2010: 174; Todzi, 2024: 4).

<sup>499</sup> Todzi, 2024: 4.

<sup>500</sup> De esta manera, la empresa se convirtió en la principal empresa naval y comercial con un activo comercio y económico en el sistema colonial alemán en el continente africano (Todzi, 2024: 4).

para construir un pequeño embarcadero en el puerto natural de La Aldea de San Nicolás, aunque este no llegó a construirse<sup>501</sup>.

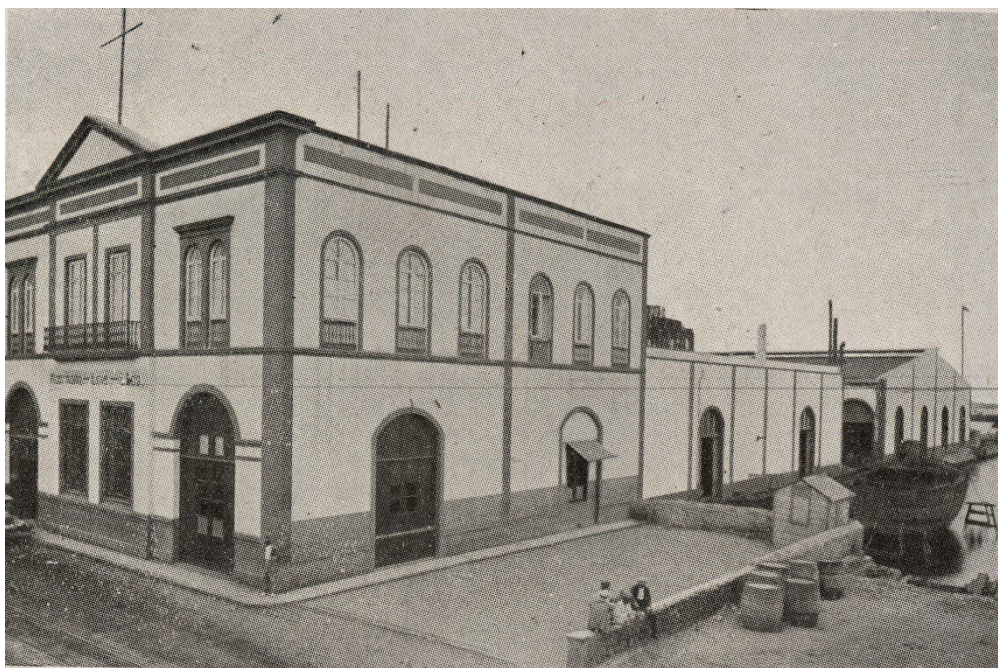


Fig. 5.14. Oficinas y almacén de la empresa alemana *Woermann Line* en la calle Albareda, hoy desaparecido y construido en su lugar la torre *Woermann*. (1925-1935). Fuente: FEDAC, Archivo de Fotografía Histórica de Canarias. Autor: Colección José A. Pérez Cruz.

En 1904 cesan sus operaciones del arrendamiento de esta empresa en La Aldea de San Nicolás, traspasando nuevamente el control de esta, a la familia Pérez Galdós. En 1906, impulsado por la presencia británica, establece esta empresa en el entorno del puerto de La Luz<sup>502</sup>. Desde 1909 sucede en la dirección de la empresa Kurt Woermann, hijo de Adolph Woermann.

A partir de 1911 se constituyen las *Etappendienst*, estaciones de carbón y suministro para los buques alemanes en Canarias, controlados por los agentes y agregados alemanes asignados<sup>503</sup>. Estas estaciones fueron suprimidas tras la I Guerra Mundial y restablecidas a partir de 1933 bajo la dirección de la *Abwehr*, la policía secreta alemana, como enlace para establecer, espiar y documentar datos de otras potencias.

Esta empresa se constituyó en el principal importador de nueces de palma y derivados manufacturados, en especial, de piensos para alimento de ganado que se introducía en el

<sup>501</sup> Suárez Moreno, 2004:114; BOPC, lunes 24 de julio de 1899, n.º 88.

<sup>502</sup> Castillo Hidalgo, 2010: 169.

<sup>503</sup> La *Etappendienst* estaba instalada en Las Palmas de Gran Canaria, mientras que se estableció una auxiliar en Santa Cruz de Tenerife (Díaz Benítez, 2018: 477).

mercado británico, ante la falta de competencia<sup>504</sup>. Además de realizar rutas de comercio establecidas al sur del continente africano, debido a los acuerdos con las empresas *Hamburg America Line*, *German East Africa Line* y la *Hamburg Bremen Africa Line*, entre 1907 y 1908 para el suministro de soporte para la flota de la empresa de Hamburgo en sus rutas marítimas por África.

El comercio con África Occidental se realizaba mediante la empresa *German African Fruit Company*, que realizaba las ruta entre Tiko y otras colonias alemanas en el continente africano. La ruta cargaba plátanos desde 1913 utilizando para ello buques de la *Woermann* hacia el mercado alemán a partir de 1914. La rápida derrota alemana en África en 1916, en el contexto de la I Guerra Mundial, cesó las operaciones comerciales en esta área del continente y divididas entre franceses y británicos. Además de las incomunicaciones e incautación de los buques de la compañía por los miembros de la Entente durante el conflicto.

El final de contienda mundial significó el final del *Grupo Woermann* que se disuelve, de hecho, desde 1890, se venía precipitando su decadencia por la presencia de empresas consignatarias y sociedades que financiaban plantaciones. Este hecho hizo que tuviera que sus acciones a las empresas rivales como la *Hamburg America Line* y la *Norddeutscher Lloyd*, de Hamburgo y Bremen respectivamente<sup>505</sup>. Este hecho supuso la separación de *C. Woermann* y *Woermann Line* en empresas desvinculadas de la familia Woermann.

Así como la empresa de la flota de la compañía a los vencedores del conflicto, para ello tuvieron que asociarse la *Hamburg-Bremen Afrika-Linie* no pudieron recuperar su nivel y pujanza en el comercio con África Occidental. Además de la pérdida de todas las plantaciones, propiedades y sucursales, reconvertidas en colonias británicas y francesas en este continente. Las empresas alemanas, desde el Tratado de Versalles, tenían prohibido establecer sucursales comerciales en las colonias de otras potencias, hasta 1923 que se elimina esta restricción.

La supresión de establecer sucursales permitió se expandiera hacia Liberia y la Guinea Española<sup>506</sup>, así como las colonias británicas de Costa de Oro (Ghana), para el comercio de cacao.

---

<sup>504</sup> Davies, 2012: 160.

<sup>505</sup> En 1916 vendieron las acciones de las empresas *Woermann Line* y *German East Africa*, de esta manera las empresas *C. Woermann* y *Woerman Line* quedan separadas desde este momento (Todzi, 2024: 7).

<sup>506</sup> Sobre todo, para la importación de madera okoumé, de gran calidad. Además de establecer 50 sucursales en África Occidental operadas por comerciantes africanos (Todzi, 2024: 8).

En un primer momento dirigido por comerciantes asociados africanos, pero los costes de producción e importación hizo que en poco tiempo fueran relevados por comerciantes alemanes que se encargaron de estas plantaciones y sucursales. En un primer momento retomaron plantaciones en Camerún, aunque hubo de ser vendida por la falta de liquidez y falta de préstamos del estado alemán para mantener la plantación y las dificultades de la crisis de 1929<sup>507</sup>. Posteriormente, el auge del nazismo en Alemania hace que replantee la orientación colonial y comercial dentro del nuevo Estado alemán hasta después de la II Guerra Mundial.

---

<sup>507</sup> Todzi, 2024: 12.



## Conclusiones



Los puertos menores objetos de estudio de la isla de Gran Canaria, en cuanto a la clasificación técnica explicada en los capítulos 1 y 2 se encuentran dentro del primer y tercer apartado de tipologías portuarias: infraestructuras proyectadas en Sardina del Norte, Las Nieves, Arinaga, Mogán y Maspalomas. Estos puertos, excepto los de Mogán y Maspalomas, se construyen en las playas de sus respectivas bahías, de esta manera se circunscriben a la tercera tipología. Estos puertos se construyen en las playas de las bahías que se internan en el mar, circunscribiéndose a la tercera tipología. En cuanto a la primera tipología encontramos los puertos de La Aldea de San Nicolás y Melenara, que disponen de cantiles rocosos que permiten ahorrar costes de construcción portuaria.

En todos los casos, hemos constatado cómo el apoyo político de los consistorios locales, así como miembros de las élites y burguesía local, la mayoría con empresas dedicadas a la exportación de frutos con destino a los principales mercados europeos, impulsaron la construcción de una serie de puertos en forma de muelles y embarcaderos comerciales, de rápida construcción, que permitiera la facilidad de salida de las producciones de los municipios donde se ubica el puerto. De esta manera la renovación portuaria pretendía impulsar la economía canaria en un momento de crisis y transición hacia un nuevo modelo exportador.

En esta tesis hemos comprobado cómo la economía canaria se ha caracterizado por el auge y caída de los principales monocultivos exportadores, así como a la limitación de los mercados internacionales y, por lo tanto, cómo estas circunstancias incentivaron proyectos de desarrollo portuario para mejorar los servicios a buques, tanto en servicio de cabotaje como de escala técnica. De forma particular, hemos caracterizado la relación entre producción agraria de exportación y construcción portuaria. Así, los municipios costeros de Gran Canaria se han centrado en una dinamización y modernización agrícola del cultivo del tomate y del plátano, además de los municipios de medianías y cumbres que obtienen beneficios por la salida de sus producciones tanto hacia el mercado insular como interinsular.

La dotación portuaria y el consecuente crecimiento comercial favoreció el éxodo rural, por lo que las ciudades y comarcas costeras con puertos de obra absorbían a una amplia capa de campesinos que obtienen trabajos tanto en el sector agrícola como en los trabajos portuarios. Así la renovación y dotación de zonas portuarias pujantes permitiría dinamizar y desarrollar los municipios más alejados de la isla e insertarlos en un circuito comercial insular e interinsular.

En los muelles tanto de Sardina como de Las Nieves, las necesidades comerciales y la necesidad de ofertar a los buques en tránsito, permitió que tanto los consistorios locales como empresarios y miembros relevantes acometieran las gestiones necesarias para que ambos municipios dispusieran de muelles que los uniera a sus respectivos *binterlands*. Este hecho es consecuencia de las condiciones precarias de ambas radas como puertos naturales. En resumen, en esta tesis hemos constatado cómo la burguesía y grupos de exportadores de ambos municipios demandaban como principal prioridad facilitar la salida de las producciones tanto locales y de municipios limítrofes de la comarca norte de la isla.

En efecto, ambas construcciones demandan los servicios portuarios correspondientes, dado el escaso desarrollo del trazado terrestre que comunica ambas villas con sus puertos respectivos, además de un ramal que los conectaba con Las Palmas de Gran Canaria. Desde la década de 1920 ambos muelles, Las Nieves y Sardina, quedaron finalmente terminados y realizando operativas comerciales hasta el comienzo de la Guerra Civil, cuando sus actividades cesan y pasa a convertirse en muelles de abrigo para la flota pesquera local; relegados a un plano secundario en las recaladas de cabotaje interinsular, tanto de mercancías como de pasajeros.

Un gran inconveniente que me he encontrado a la hora de elaborar este estudio ha sido la inexistencia del correspondiente expediente de construcción portuaria de los puertos de La Aldea de San Nicolás, Mogán, Maspalomas y Bañaderos. En los casos de Mogán y Maspalomas, como se ha mencionado anteriormente, existen informes de estudio de la bahía. Mientras que en el caso de La Aldea ni siquiera existe un informe de estudio de la rada. En resumen, estos puertos del oeste y suroeste de la isla no contaron con presupuestos estatales, por lo que nos hace especular que fueron construidos exclusivamente con contribución de capitales privados, sin que podamos confirmar este aspecto de forma documental. Con respecto al puerto de Mogán, se ha encontrado alguna referencia bibliográfica que indica alguna intervención a lo largo de la década de 1940.

En referencia al puerto de Bañaderos, aunque obtuvo la concesión de bahía de interés general a comienzos del siglo XX, no obtuvo los apoyos políticos y financieros necesarios para la construcción portuaria. Existen informes de estudio de la bahía que indicaban la idoneidad de la construcción de este puerto como punto de enlace entre Sardina del Norte y el municipio de Arucas, aunque la ausencia de un mayor volumen de documentación al respecto indica la preferencia de mantenimiento de los puertos construidos hasta ese momento.

Los puertos de Arinaga y Melenara se encontraban en ambos casos en municipios con una gran producción agrícola, siendo demandada su construcción por sus consistorios municipales, así como de empresarios locales que demandan la construcción de puertos intermedios como zona de exportación de frutos hacia el puerto de La Luz. En los dos primeros casos, ambos puertos son coetáneos sus estudios de bahía. Lo que demuestra la pujanza y crecimiento económico experimentado en ambos municipios con el cultivo del tomate. Excepto por el caso de la aprobación del proyecto del puerto de Melenara, como se ha mencionado anteriormente, hasta comienzos de la década de 1930.

En definitiva, la dotación portuaria en enclaves costeros intermedios beneficiaba el transporte y comercio de los frutos hacia los mercados extranjeros. De esta manera, sus actividades comerciales tienen como principal destino el puerto de La Luz. Aunque para las áreas más alejadas, en concreto la casa comercial *Fyffes* establece en torno al puerto de Sardina del Norte como la principal sede logística del transporte de la fruta desde el oeste y suroeste de Gran Canaria.

La mayoría de los puertos objeto de estudio cuentan con contratistas que actúan como personas intermedias, muchos de ellos representantes de los consistorios municipales o de las casas comerciales británicas. Esta tendencia encuentra una excepción en el caso del puerto de Melenara, único puerto que hemos estudiado cuya obra de contrata fue adquirida por el Cabildo de Gran Canaria, dado el interés personal mostrado por su propio presidente para su construcción.

El activo tráfico comercial de Canarias en el período comprendido objeto de estudio ha estado por marcado por varios factores: a) comercio dirigido, controlado y monopolizado por potencias europeas, siendo la británica con mayor cuota y preponderancia; b) control de los precios y logística de la distribución de las producciones canarias.

En lo que se refiere a la actividad agraria, encontramos una fuerte incidencia de la explotación intensiva de monocultivos para la exportación internacional. A ello se agregaba un escaso sector industrial con bajos rendimientos y con producciones destinadas al consumo local y el suministro de buques. La implantación del decreto de Puertos Francos en 1852, suponía un beneficio para Canarias como región autosostenible con capacidad industrial para exportar hacia el exterior a cambio de la compensación de la contribución territorial. El resultado supuso la supeditación del archipiélago como zona franca de las principales casas y empresas comerciales que monopolizan las operaciones comerciales, financieras y productivas.

El archipiélago canario ha tenido un marcado comercio que ha sido copado por las potencias europeas dominantes durante el siglo XIX. Como se ha mencionado anteriormente, el mercado británico ha sido el principal destino de las producciones agropecuarias. Este predominio no es exclusivo, dado que otros países como Francia, Alemania, Portugal o Bélgica participan de este comercio, aunque con una cuota de mercado mucho más reducida.

Por su parte, el dominio británico en la economía canaria estaba representado por una serie de empresas o casas comerciales dedicadas a la importación de plátanos, tomates y otros productos agrarios lucrativos. Destacan las empresas como *Elder & Dempster* y *Fyffes* como principales centros comerciales y logísticos que controlan tanto la adquisición, compra o arriendo de terrenos dedicados a los nuevos cultivos. La adquisición de terrenos se produce en terrenos adecuados para cada cultivo, pues demandan una serie de cualidades, calidad y acidez que no es apto para todos los cultivos. Así como de presencia de caudales de aguas para el riego, por lo que se terminan arrendando terrenos con cursos de aguas, galerías, pozos y otros medios para la captación de aguas.

El que más dedicación y recursos precisaba era el cultivo del tomate, pues presenta una serie de inconvenientes en cuanto a la preparación del terreno previo a su cultivo. Por otro lado, presenta la ventaja de permitir una pequeña presencia de agua salada en la composición del agua destinada al riego. Este elemento es esencial, como se ha comentado, precisa de riego para su crecimiento, así como del escaso acceso de caudales de aguas para destinarlos a estas producciones.

En resumen, a pesar de los esfuerzos de reactivar la economía canaria, el cultivo del tomate tuvo un crecimiento paulatino, debido a sus escasos rendimientos agrícolas, por la carencia de agua, principalmente. La característica fundamental de este comercio internacional es la gran dependencia del exterior, a la par de la necesidad de diversificación de las producciones, a consecuencia de las demandas de las potencias europeas de productos agrarios canarios

Como se ha comentado anteriormente, el comercio de mediados del XIX hasta la década de 1920 el comercio canario de exportación será controlado por casas comerciales británicas, especialmente la *Fyffes*, que irá absorbiendo a la competencia, *Elder & Dempster*, y la formada por la empresa *Miller* que embarcarán la fruta en la desembocadura de los barrancos de Veneguera, Tasarte y Mogán, constituyendo un poderoso monopolio empresarial que controlaba la práctica totalidad del cultivo, cosecha, distribución y venta del tomate en el mercado británico.

Esta dinámica contradice una visión capitalista y empresarial de la burguesía canaria caracterizada por una escasa formación en materia de productividad agraria (gestión, control y mejoras) que los cultivos demandaban. Por el contrario, esta burguesía se caracterizó por la insolvencia e incapacidad de acceso a recursos de capitales como medida para acceder a nuevas técnicas y medios agrícolas con una visión rentista de la producción agraria canaria.

En consecuencia, hemos observado cómo debieron recurrir a las casas exportadoras británicas, establecidas en Canarias, por tanto, para impulsar inversiones de relevancia. Este control lo ejercían a partir del control del acceso a la simiente, producción, cosecha y los precios de los frutos. Las casas británicas ejercían el control de la producción mediante la compra de las cosechas directamente a los productores y pequeños y medianos cosecheros. De esta manera los cosecheros tenían la garantía de que tuvieran un comprador de la mitad de las cosechas, previo acuerdo del precio del producto. La adquisición de frutos permitía que fuera derivada hacia los almacenes para ser seleccionados y embarcados hacia el puerto de La Luz con destino, posteriormente, hacia el mercado británico.

El traslado y la logística se realizaba por vía marítima aprovechando los muelles, embarcaderos y puertos construidos en este período, en algunos casos demandados o adquiridos posteriormente una vez terminados estos puertos. De esta manera se aseguraba la prontitud en la entrega de las producciones fruteras antes de su podredumbre en el traslado hacia el mercado británico.

Por su parte, hemos estudiado los materiales empleados para la construcción portuaria, con especial importancia en la cal. Estas materias primas han sido demandadas por parte de la población desde el final de la conquista, en un primer momento, para la construcción de las ciudades de nueva fundación, esto es la erección de viviendas, plazas, edificios religiosos, almacenes, depósitos y conducción de aguas, etc. Destacamos la cal como elemento de gran importancia para impermeabilizar las conducciones y depósitos de aguas con el fin de evitar las filtraciones y, con ello, pérdidas de caudales. Este mineral de caliza que se obtiene en la práctica totalidad de las islas, en el caso de Fuerteventura con una calidad excelente, a partir de los depósitos de este material. Estos lugares han determinado las toponimias que se conservan en la actualidad de muchos barrios de los municipios de Canarias. Esta industria tiene como finalidad no solo las mejoras de las condiciones socioeconómicas, sino como elemento de intercambios comerciales, pues es un elemento manufacturado a partir de la separación del mineral de la escoria que la rodea.

Los diferentes procesos de extracción de este han derivado en la consolidación de distintos tipos de cal resultante, con finalidades distintas según el uso para el que se emplee. Los lugares de explotación más abundantes se dan en las islas orientales, por lo que desde el siglo XVI se ha dado una actividad calera de gran importancia.

Para realizar esta labor se empleaban hornos que mediante acción piromántica consigue este proceso de separación del mineral de la escoria. Las primeras industrias caleras de la isla de Gran Canaria se establecieron en la comarca norte de la isla, con un importante sector económico derivado del cultivo del azúcar que, junto con la cal, permite el blanqueamiento del producto azucarero. Por lo general, el producto de la cal resultante era destinado al abastecimiento del mercado local, aunque, como se ha mencionado anteriormente, se destinaba una pequeña parte al comercio.

En el siglo XIX con el auge de los nuevos cultivos de exportación (tomates y plátanos) derivó en un incremento de la actividad calera debido a las demandas de los arrendatarios y propietarios para la construcción del capitalismo agrario que se instalaba en las islas desde mediados del mismo siglo. Además de que la cal actuaba como elemento fertilizante que regeneraba los nutrientes del suelo donde se cultivaba. Así como del auge de la construcción de nuevas infraestructuras como los muelles embarcaderos que demandaban el empleo de la cal como material aglutinante que, mezclado con cemento y arenas, impermeabilizaba las piedras y sillares con los que se confeccionaban estos puertos, además de la propia construcción del puerto de La Luz. De este modo, hemos analizado la importancia de la cal en la construcción de los puertos menores de Gran Canaria.

Por su parte, la industria pedrera ha tenido importancia por el empleo de este material para diferentes procesos de construcción. Al igual que con la piedra de cal, este elemento se ha empleado en la construcción de las ciudades, especialmente en los edificios con usos diferentes (civiles, políticos, religiosos), así como de elemento de conducción de aguas y almacenes para el agua de abastecimiento de las ciudades de nueva fundación de las islas. En este caso, la piedra en Canarias ha sido empleada desde la época prehistórica, a raíz de los numerosos yacimientos arqueológicos diseminados por las islas que constatan el empleo de este material como material para las viviendas, tanto de manera natural (excavaciones en cuevas) como en la construcción de viviendas artificiales.

Este material cuya dureza, resistencia y perdurabilidad ha determinado que sea un elemento indispensable en la ingeniería civil desde la conquista de las islas. Por lo general, han existido explotaciones de este recurso en la práctica totalidad de los municipios del archipiélago. En

Gran Canaria destacan los municipios de Agaete, Gáldar, Arucas, Guía y Telde como centros de gran producción pedrera destinada al abastecimiento del mercado local y, en menor medida, a la actividad comercial. Los trabajadores de este recurso se han consolidado, hasta mediados del XIX, como asociaciones gremiales que regulaban su actividad y procesos de trabajo. La producción del azúcar, en un primer momento, y a mediados del XIX con el auge de los monocultivos exportadores hizo que se incrementara la demanda de la producción de la industria de la piedra con el fin de cubrir las necesidades de los propietarios y arrendatarios para los nuevos cultivos como canales de riego, tornas, bancales y elementos de depósitos de aguas y retención de los caudales de los barrancos (presas) dado el incremento y demanda de los cultivos exportadores en materia de aguas. Por lo general, en el proceso de extracción intervenían varias personas que, posteriormente, en el taller labraban y daban forma a las piedras y sillares que se empleaban en las construcciones civiles.

El auge del tráfico mercantil hizo que la actividad extractiva de la piedra se incrementara extendiéndose hacia los márgenes y áreas aledañas a las construcciones de los nuevos muelles embarcaderos que permitiera el ahorro de los costes del transporte desde otras regiones de la isla y evitar la importación de este material por medio del comercio interinsular.

A partir del establecimiento del decreto de Puertos Francos en 1852 se impulsó el tráfico marítimo y comercial, de esta manera se precisaba la mejora de las dotaciones portuarias del archipiélago. Este proceso se hizo mediante las demandas municipales y de las casas comerciales británicas que demandaban la construcción de muelles embarcaderos que desplazaran sus producciones hacia el puerto de La Luz. Por este motivo desde la Junta de Obras Públicas se iniciaron la redacción de numerosos expedientes de construcción portuaria, en los que se justificaba, se confeccionaban los mapas donde se ubicarían los diferentes muelles embarcaderos, así como de la justificación de los materiales y presupuesto, tanto de la contrata como de los materiales a emplear. Este proceso es similar en todos los casos estudiados, lo que ha permitido conocer y detallar de manera exhaustiva el método, proceso y pasos a determinar por el ingeniero y el contratista de las obras por medio del acuerdo del pliego de condiciones que deben mantener y respetar.

A ello se agregaban los propios servicios portuarios ofertados por las casas comerciales británicas que han determinado la evolución, control y dominio del tráfico marítimo y comercial del archipiélago. De esta manera, el servicio establecido permitía la comunicación y comercio con los buques de las principales compañías exportadoras implicadas en la economía canaria desde mediados del XIX. Por lo general, estos servicios implicaban el

abastecimiento de suministros navales (carbón y víveres), a cambio de la exportación masiva de productos agrarios canarios con destino a los principales mercados de Gran Bretaña y, en menor medida, hacia otros mercados europeos. Así como de servicios de reparación y construcción naval de buques destinado a ofrecer servicios adicionales en el puerto.

Finalmente, se ha presentado la red de infraestructuras complementarias de señalización para el transporte y seguridad marítimas. La instalación de faros en puntos de paso de los buques en tránsito ha permitido establecer seguridad en el tránsito del cabotaje insular e interinsular. En el caso de Gran Canaria los faros ubicados en los principales puntos de recalada o paso, hace que estos faros fueran catalogados de recalada, el primero de ellos construido en la bahía de Las Isletas, al que les siguieron el de Maspalomas, Arinaga y Sardina del Norte terminaron de articular las rutas de escala de los buques en tránsito por la isla.

Por otra parte, las condiciones de las vías terrestres, sin duda, han condicionado la viabilidad e inmediatez en el transporte de la fruta de exportación. En el período objeto de estudio desde mediados del XIX, aunque la tecnología de vapor y la construcción de buques de cascos de acero disminuyó las distancias entre Canarias y el mercado británico, en este caso de un trayecto de seis días de media entre ambos mercados, así como las diferentes técnicas de conservación en los buques en ruta que retornan vacíos desde la costa de África Occidental. La evolución de la conservación es consecuencia de las demandas del mercado internacional, así como de la precaria resistencia y precoz madurez de la fruta cosechada en el archipiélago canario.

Como se ha contemplado en el capítulo 4 las redes de carreteras fueron un eslabón esencial en el desarrollo del transporte de las mercancías de exportación. La precariedad de estas, así como de la escasez de fondos presupuestarios estatales limitó la capacidad de construir y prolongar redes de carreteras que enlazan los principales centros de producción frutera, por lo general, ubicados en las principales vegas productivas de la isla, sobre todo, en los municipios de las comarcas norte y sur de la isla. Por un lado, el norte progresivamente se fue especializando en producciones plataneras mientras que en la zona sur se decantaba por las producciones de tomates.

Estas redes de carreteras fueron ramificándose paulatinamente en diferentes tramos que enlazaban los distintos centros y áreas de gran producción situados, por lo general, en la costa y, a inicios del XX, se internan en las medianías de la isla que acoge un importante mercado destinado al abastecimiento insular e interinsular.

La especialización agraria de Gran Canaria y, por extensión, al conjunto del archipiélago canario, redundaron en la planificación, puesta a punto de sistemas de organización del trabajo, que incluía la división del trabajo en función del sexo. Así, observamos que una característica fundamental de la organización de empleo agrario es la ausencia de asociacionismo de este sector hasta las primeras décadas del XX. Esta circunstancia es consecuencia del escaso arraigo de las ideologías de izquierda, sobre todo anarquismo y socialistas, en un entorno como el archipiélago canario, por lo general, aislado y atrasado con respecto al conjunto del Estado español. Los sindicatos agrícolas han sido un fenómeno reciente, de principios del siglo pasado, como consecuencia del escaso impulso y el control del propietario-arrendatario en el control laboral del agro canario. Por lo que hasta la década de 1920 y, en última instancia, la década de 1930 es cuando este proceso comienza a tener fuerza como consecuencia de la crisis de 1929 y los controles fitosanitarios que el nuevo régimen republicano aplica a las producciones agrarias canarias.

De esta manera el asociacionismo actúa como elemento indispensable para proteger los intereses de los propietarios de tierras que producen los productos de exportación, que, a su vez, disponen de numerosos almacenes y centros de distribución por los municipios más productivos. Además del fomento de la creación de empresas con capital canario que actúan como enlaces entre el agro y las casas comerciales británicas, sobre todo a partir de la década de 1920, con las consecuencias de la I Guerra Mundial. Los sindicatos agrícolas canarios tienen la característica de que surgen a partir de las demandas de los propietarios agrícolas establecido sin el empuje del sindicalismo católico de principios de siglo, con la adscripción de la derecha política como modelo de organización estatal como vértice.

De esta manera, el asociacionismo funciona como un sindicato de cooperación mutua y de colaboración entre sus miembros. Así, las simientes, herramientas y otros medios necesarios para desarrollar sus actividades son aportadas por este organismo. No obstante, los sindicatos agrícolas entrarán en conflicto con los sindicatos de las asociaciones de exportadores principalmente a causa del escaso comercio desarrollado en el periodo de entreguerras con un importante problema de almacenamiento y logístico, el gravamen de los fletes se incrementa en este período, así como los precios del transporte de las mercancías hacia los mercados internacionales y la dependencia de estos mercados.

La sindicación forzada sería una herramienta de coacción y medida para que el Estado intervenga en la regulación de las cuotas, cupos y precios de fletes de manera que los exportadores y propietarios no pierdan los intereses y cuotas que, hasta la I Guerra Mundial,

habían obtenido beneficios como consecuencia de su vinculación con las casas comerciales británicas; así como la necesidad de que el Estado regule y organice los créditos agrícolas como medida para impulsar el agro canario mediante la financiación estatal a bajo interés. Este hecho propondría un modelo de organización capitalista de administración estatal para evitar el control férreo que las empresas extranjeras obtenían del archipiélago canario. Su finalidad era impulsar la constitución de empresas y navieras con capital canario que compitiera con las empresas extranjeras en el control del mercado de exportación canario. Esta situación, en apariencia factible, no llegaría a concretarse debido al escaso impulso del Estado en esta materia, escasez de fondos presupuestarios para desarrollar empresas de financiación y concentradas, por lo general, en el entorno peninsular.

La sindicación, por tanto, tendría empuje y comienza a funcionar hasta el comienzo del Guerra Civil, momento en que se liquida el sistema de franquicias comerciales que, hasta ese entonces, había sido el motor económico del archipiélago. De este modo se pondría final a este sistema económico comercial que había contribuido al crecimiento económico de Canarias durante casi un siglo.

De esta manera suplían la necesidad del Estado en las actividades económicas que el agro canario demandaba, por lo que, en la mayoría de los casos, las empresas canarias fundadas en el período entre 1920 y 1930 serían empresas subalternas, financiadas y que adquiere las producciones de estas para destinarlas a los mercados internacionales, donde destaca la empresa *Elder & Fyffes* como principal entidad comercial preponderante.

Así mismo, la idiosincrasia del campesinado y del empresario arrendatario-propietario canario, sobre todo este último, con una mentalidad y forma de actuar con el campesinado paternalistas. De esta manera el propietario se asegura una mano de obra barata a cambio de parte de la producción que cosecha y la otra parte se la queda el campesino.

Así mismo el propietario distribuye la simiente, financiación y herramientas de trabajo, asegurando un control total y absoluto del proceso agrícola desde la preparación del terreno hasta la propia cosecha y venta de la producción a las casas comerciales británicas. La logística actúa en beneficio de las casas comerciales que, una vez adquirida la cosecha, la almacenan y controlan la calidad de las cosechas, se distribuyen en ceretos y transportadas en carruajes de tracción animal en un primer momento y, posteriormente, en vehículos de combustión. Estos, a su vez, son transportados a los embarcaderos cercanos, siempre y cuando las condiciones ambientales lo permitan, y en caso contrario al embarcadero o cala más próxima al mismo. En cuanto a las condiciones de trabajo entre propietarios y aparceros se

formalizaba mediante un contrato en el que el propietario concede al aparcerero de los medios, semillas y herramientas para el desempeño de su trabajo. Así como la compensación de un salario, distribuido en mayor o menor medida en función de las labores y género a realizar. Posteriormente, se consolida el sistema de trabajo en medianías, es decir, el reparto entre iguales de la cosecha, divididas entre el aparcerero y el propietario. Este sistema beneficia a los aparceros que consolida su jornada de trabajo de manera regular, con la posibilidad de establecer trabajos adicionales para los miembros de la familia.

Las condiciones de trabajo, salarios y precios de compra de la fruta eran establecidas entre los propietarios y las casas comerciales que, de acuerdo con la demanda y precios establecidos semanalmente en el mercado británico, estipulaban las condiciones de trabajo para los aparceros. Los trabajadores, comenzaban su actividad laboral en las tareas de preparación del terreno y acondicionamiento de este. En algunos casos, empresas canarias, establecían contactos con comerciantes británicos para exportar la fruta hacia este importante mercado sin intercesión de las casas comerciales.

El incremento de la demanda de producciones canarias en el período de entreguerras posibilitó la expansión del agro hacia las medianías de las islas, consolidando e incrementando progresivamente las exportaciones hacia los mercados internacionales. Esta intensificación agraria pretendía el control de las casas comerciales canarias que, mediante la rebaja de los precios de fruta, concesión de créditos y aportación de semillas permitió consolidar el control de este importante sector agrícola a comienzos de la década de 1930.

En lo que se refiere a las producciones agrarias de exportación existen diferencias entre el cultivo del tomate y el del plátano. Por un lado, la calidad del suelo afectaba más al cultivo del plátano que al del tomate, por otro lado, la salinidad del agua permitía que el cultivo del tomate pudiera intensificarse hasta la costa. El tomate aportaba tres cosechas anuales mientras que el plátano aportaba dos cosechas. Los productores de tomates incluían en sus dependencias de almacenes que controlaban la calidad y el empaquetado de este mientras que los productores de plátanos debían almacenarlos en los centros logísticos de las casas comerciales.

Como se ha comentado anteriormente, las diferencias de trabajos y funciones estas se distribuían en función del género. Los hombres se encargaban de las tareas más pesadas y que precisaban de fuerza física, como el despedrado, limpieza del terreno, apertura de canalizaciones y acequias para la distribución del agua para los cultivos, así como del transporte de los ceretos de frutas en las cosechas. Mientras que las mujeres se encargaban

del plantado, cuidado, control de plagas, fertilización del suelo, así como de la calidad de la fruta en crecimiento. Muchas de estas funciones eran desempeñadas, a su vez, por sus hijos que colaboraban en el trabajo.

El trabajo más importante para las mujeres se concretaba en el almacén de las empresas. Debían pesar, calibrar y controlar que el producto se encontraba en buenas condiciones para ser empaquetado. En la mayoría de los casos en turnos nocturnos para desempeñar estas tareas. En cuanto a los salarios entre estos difieren en la diferenciación entre sexos, siendo por lo general, menor el salario de las mujeres frente al de los hombres.

La logística y el transporte de la fruta desde Canarias al Reino Unido estaba detentado por las firmas comerciales británicas. Estas empresas controlaban las rutas comerciales internacionales de las potencias europeas coloniales. El control comercial mundial por empresas británicas es coincidente con el período de la Primera Globalización (1850-1914), es un proceso de consolidación del comercio internacional dividido, a su vez en función de las demandas, escalas, capitales y organización del trabajo portuario. Esta situación afecta a la regulación de los precios de fletes y transporte internacional.

A su vez este proceso es derivado de la competitividad entre puertos, por lo que precisan de ofertas de servicios portuarios a los buques en ruta, la capacidad de almacenamiento, distribución-redistribución y la capacidad de oferta comercial atractiva que permita la arribada de buques a puerto. Este aspecto es de gran importancia en el contexto comercial exterior donde la capacidad organizativa, presencia de puerto de gran concentración comercial y capacidad redistributiva y con servicios efectivos a buques en ruta permite que el archipiélago canario se consolide, sobre todo, a partir de la construcción del puerto de La Luz en 1883 como puerto de gran importancia en el Atlántico.

Debido a la importancia del comercio y transporte de cabotaje que actuará como elemento integrador de la economía y comercio de las islas. La consolidación de un espacio comercial boyante y creciente permite la concentración empresarial y el estímulo de la construcción naval en el entorno portuario. Como consecuencia del escaso desarrollo de las comunicaciones terrestres de las islas hasta ese momento. Por lo que los entornos portuarios, es decir, el *hinterland* tiene prioridad en cuanto a los enlaces marítimos con los municipios de la isla. Sobre todo, el *foreland* tendrá especial importancia dada la escasa conexión terrestre que dispone las islas con sus principales puertos de exportación. Esto implicaba la mejora de las ofertas de servicios a buques en ruta y la capacidad de readaptarse a las circunstancias y demandas del comercio internacional, que será un punto importante, en un contexto de

demandas y expansión del comercio internacional. En consecuencia, la dotación, renovación y ampliación de los puertos será un aspecto que destacar en este período con el fin de ampliar y consolidar su posición como puerto de importancia y de paso obligado, especialmente en ruta internacionales, como es el caso de Canarias.

No obstante, la navegación de cabotaje en las islas se caracteriza por tener un acusado atrasado en cuanto a la capitalización del sector con mejora en cuanto a su dotación y ampliación de la flota. Caracterizada por ser escasa, concentradas en áreas de gran productividad agrícola y con un importante mercado local e interinsular, así como de un aumento de la demanda de transporte de pasajeros entre municipios. De hecho, entre 1860 y 1930 apenas se innova en este sector, por lo que este sistema de navegación sería detentado, casi en exclusiva, por pequeñas embarcaciones de veleros que realizan las rutas y trayectos entre municipios, embarcaderos y navegación interinsular.

Como se ha mencionado anteriormente, sería a partir de principios del siglo XX cuando comienza a implementarse rutas realizado por buques de nueva construcción y con tecnología de vapor entre islas o a nivel insular. En este caso, es consecuencia de las demandas de las casas comerciales británicas que constituyen empresas subsidiarias con el fin de cubrir este servicio. Así mismo, desde comienzos del mismo siglo las firmas comerciales demandan la ampliación de sus flotas, en este caso, construidos por astilleros en el entorno portuario de La Luz, incrementando con ello la capacidad de volumen de mercancías exportadas hacia el mercado británico.

Este crecimiento de la demanda hubo de ser cubierta por pequeños veleros que, hasta mediados del siglo XX, cubrirían parte de las rutas comerciales que enlazan los embarcaderos con la capital. Para ello se efectuaban pequeñas empresas mercantiles entre mercaderes de Las Palmas de Gran Canaria con los propietarios de los veleros para este cometido. Esta situación es consecuencia de evitar los sobrecostes de los fletes y transporte de mercancías entre los muelles y embarcaderos ubicados en municipios alejados de la capital. Este hecho conllevó a la conformación de pequeñas empresas dedicadas al transporte de pasajeros y mercancías entre municipios cercanos mediante el sistema de navegación de cabotaje.

De esta manera, la reconversión portuaria mediante la ejecución de proyectos de embarcaderos construidos en los municipios productores agrícolas de Gran Canaria es consecuencia de la expansión del comercio internacional, en el que las casas comerciales británicas demandan la construcción de embarcaderos para transportar la fruta de manera rápida hacia el puerto de La Luz y, desde este, hacia el mercado británico.

En este caso, la demanda de nuevas producciones agrarias, unido a los servicios portuarios y la instalación de casas comerciales, que adquieren ingentes lotes de terrenos para cultivar nuevos productos e introducirlos en buques que retornan vacíos del comercio con el continente africano, permite exportar masivamente hacia los mercados internacionales. La consolidación de empresas británicas en el comercio internacional permitió que, progresivamente, rebajaran las tarifas de los productos agrarios y el coste de los fletes tendieran a la baja, sobre todo, a partir de 1860 con el estímulo del comercio de productos agrarios en el mercado británico. Sobre todo, con el establecimiento de la Conferencia Marítima de 1895 en la que *Elder & Dempster* y *Woerman Linnie* controlaban y evitaban la competencia en el mercado internacional de África Occidental.

Así mismo, el desarrollo de nuevas tecnologías como el vapor aplicado a la navegación internacional permitió abaratar los costes de fletes y el transporte de mercancías. Este proceso se consolida a partir de las décadas de 1870 y 1880, incluido el transporte en el comercio de cabotaje, elemento esencial en la economía canaria. Las economías de escala como Canarias tendrían una vinculación y dependencia económica-comercial con el mercado británico, mediante la adquisición, control y compra de las cosechas de los centros productivos de los propietarios canarios, a cambio de precios regulados y establecidos con estos, a cambio de la introducción masiva de carbón inglés para abastecer a los buques en ruta, así como de manufacturas inglesas.

El impulso de la construcción naval mediante nuevos buques de cascos de metal incrementa la capacidad de almacenamiento y transporte en ruta, que evitan el sobrecargo de estos en transporte de productos agrarios, delicados en comparación con otras mercancías más duraderas. Las mejoras constantes en el sistema de propulsión del vapor permitieron un crecimiento de la capacidad y rapidez del transporte en rutas trasatlánticas, así como la ampliación de la longitud de los buques que realizan estas rutas. Estas circunstancias permitieron un abaratamiento en los costes de fletes y transportes de los buques a nivel internacional.

Como consecuencia este proceso aceleró el proceso industrial naval, la expansión de astilleros y diques secos por parte de las consignatarias con una creciente demanda de buques para efectuar y cubrir las necesidades de los mercados internacionales. Ubicado en un contexto internacional y comercial en el que las crecientes demandas internacionales debían ser cubiertas constantemente, debido a las limitaciones tecnológicas y constructivas de la incipiente construcción naval. A este hecho se suma la demanda de combustibles fósiles, en

este caso del carbón, como elemento indispensable para la navegación. Por lo que era imprescindible cubrir esta necesidad mediante la ampliación de minas y vetas de este mineral y, en especial, de establecer estaciones de abastecimiento en los centros de paso obligado en las rutas internacionales. En este caso, el mineral actuaba como un novedoso sistema de abastecimiento ofertado como servicio portuario y, a la vez, como una novedad en la fidelización del cliente que acude al puerto. Junto con la construcción de almacenes anexos a los puertos y, en este caso, de los embarcaderos, redundó en una reducción drástica de los tiempos entre servicios portuarios y la carga y descarga de frutas a los buques en ruta.

De esta manera Canarias se constituye como una zona comercial de gran importancia en un contexto de auge y expansión de capitalismo y del colonialismo. Esta situación repercutió en la modernización y (re) entrada del archipiélago en el escenario internacional. Junto con la oferta de frutas extra-tempranas como servicio portuario adicional hacia el mercado británico, consolidó la especialización económica de las islas, especialmente cuando se establece el comercio regular entre Canarias y el Reino Unido a parte del comercio de plátanos a partir de 1880.

Los puertos de Liverpool y Londres serán los principales centros de comercio donde arriban las producciones de plátanos, en un primer momento, y de tomates. No obstante, los cargamentos de frutas delicadas como estas precisaban una constante mejora en cuanto a la conservación en los trayectos entre el archipiélago y los puertos británicos. Esta situación iría paliándose a medida que la innovación tecnológica, ubicación en la carga del buque, control de la producción desde los almacenes y empaquetados. De hecho, este proceso permitió que la fruta madure en el trayecto, de manera que los seis días que dista hasta su destino evitaba que se pudra en el proceso.

Además de la necesidad de establecer nuevas estrategias comerciales para suplir los recelos de los comerciantes británicos cercanos a los puertos. De esta manera el método de la venta ambulante supuso un nuevo sistema de venta que consolidó el comercio de plátanos en estos mercados. Esta iniciativa sería establecida por la empresa *Elder & Dempster* en Liverpool, en un primer momento, y por *Fyffes* en Londres.

Posteriormente, la paulatina refrigeración que, junto con la ventilación en los compartimentos de carga de los buques, permitió la correcta conservación retraso en el proceso de maduración de los cargamentos agrarios. Además de las sucesivas mejoras a comienzos del siglo XX con los adelantos en la aplicación de gases como agente que ralentizan el proceso de maduración. Así como de los acuerdos alcanzados entre las casas

comerciales con mercaderes de establecer almacenes en sus empresas con el fin de establecer espacios de conservación temporales previo al embarque hacia el puerto principal.

La consolidación de este sistema de almacenamiento permitiría que las frutas lleguen al puerto de destino en las condiciones óptimas para su embarque, de esta manera los comerciantes obtienen un beneficio adicional por la adquisición de las producciones que se almacenen y por las reparaciones por las pérdidas de frutas en el proceso.

La introducción de nuevos motores de combustión por hidrocarburos permitió acortar las distancias y tiempo en el transporte, evitando con ello pérdidas en el proceso de transporte. Este nuevo sistema de transporte, y la introducción de medidas de control de los cargamentos como el control del nivel de temperatura y de humedad en el área permitió conservar y almacenar los cargamentos.

En cuanto a las empresas establecidas en Canarias estas, por lo general, tendrán pabellón británico en su mayoría. Entre las pioneras que se insertan en el mercado canario estaría la empresa *Blandy Brothers*, entidad comercial que, aunque se funda en Madeira, tendrá una especial vinculación con el archipiélago canario. De hecho, esta será una de las primeras compañías que se asocian con exportadores británicos establecidos en Canarias que actuarán como intermediarios entre estos y las firmas comerciales con los propietarios canarios.

Aunque esta situación sería apreciable desde fines del siglo XIX, en un primer momento, tiene como principal función económica en la constitución de un depósito de abastecimiento de carbón para los buques en ruta. Junto con la instauración de negocios bancarios y de maquinaria agrícola permitió consolidar un circuito comercial y económico en torno a esta empresa. Así mismo con el establecimiento de un astillero que permitiría, paulatinamente, incrementar sus flotas comerciales, así como de otras empresas que precisaban de este servicio portuario.

Sin embargo, la principal empresa que tendrá un papel destacado en la economía y comercio ligado a las producciones agrarias en Gran Canaria y, por extensión al conjunto del archipiélago canario, será la empresa *Elder & Dempster*. Esta empresa establecería un entramado comercial y tráfico marítimo en torno a la navegación en el África Occidental, de manera que se constituye en un oligopolio de gran importancia en esta área. El control del tráfico comercial incidirá en la expansión de sus operaciones comerciales hasta Canarias, incluyendo la apertura de un centro de comercio en Londres, además del que ya operaba y controlaba en Liverpool.

Así mismo, el progresivo control de las zonas de acceso y el privilegio de comercio con África incidirá en el dominio mediante la constitución de una Conferencia Marítima en 1895 para impedir y controlar el acceso a esta privilegiada zona comercial. La alianza entre esta empresa y la empresa alemana *Woerman Linnie* actuará como contrapeso y equilibrio económico en un entorno en donde la principal protagonista es la empresa británica. A este sistema de alianza habría que indicar la adquisición de las acciones de las empresas primigenias y pioneras en la navegación hacia el continente africano, como son la *African Steam Ship Company* y la *British and African Steamship Company*, que influirá decisivamente en este proceso de consolidación colonial y comercial. De hecho, la Conferencia Marítima estipulaba, la coordinación de las flotas de empresas rivales como requisito indispensable para operar en el comercio con África. En resumen, la Conferencia constituyó a *Elder & Dempster* en la principal línea naval y comercial con una flota en constante aumento por la inserción de nuevas empresas que operaban para esta en sus áreas de influencia.

En cuanto a las relaciones comerciales de los nuevos productos de exportación entre Canarias y Gran Bretaña se establecen a partir del establecimiento de la empresa a partir de la construcción del puerto de La Luz en 1883 y para 1887 ya realizaba envíos de tomates hacia el mercado de Liverpool. La inserción en el mercado canario se consolida a partir de la asociación con comerciantes productores británicos establecidos previamente, de igual manera que efectuó la empresa *Blandy Brothers*. Posteriormente, se internan en el comercio de plátanos a partir de la consolidación de un importante centro comercial en Londres por parte de la empresa *Fyffes*, abarcando y diversificando sus operaciones económicas y comerciales en el mercado británico. Para operar y cubrir los servicios portuarios en Gran Canaria se constituye la *Grand Canary Coaling Co.* como empresa dedicada a este servicio a buques en ruta.

Esta nueva empresa se encargaba de suministrar carbón para los buques de la compañía, carbón que era suministrado por una empresa subalterna, que consolidaba un sistema de autogestión y aportar los suministros necesarios para evitar la paralización de las flotas en rutas con producciones necesarias para el desarrollo de la economía e industria británica. No obstante, a partir de 1907 se consolida la posición de la compañía cuando se asocia con la empresa rival *Fyffes* debido a la pérdida del mercado británico por las producciones caribeñas de frutas, en especial plátanos, de la importante empresa internacional estadounidense *United Fruit Company*.

Este hecho supone que los centros logísticos de la empresa *Fyffes*, establecida en Canarias desde 1887 había creado un entramado comercial en torno a las producciones de plátanos, consolidándose como una de las principales empresas dedicadas a este cultivo con destino al mercado británico. En resumen, los centros establecidos en el puerto de Sardina del Norte, almacenes y propiedades vinculadas por contratos de arrendamiento, explotación y adquisición de las frutas cosechadas pasaron a estar consolidadas por una única empresa la *Elder & Fyffes*. La empresa escocesa *Fyffes*, establecida en Canarias a partir de 1886, se constituye en la principal importadora de plátanos hacia el mercado londinense desde las islas. Entre los principales impulsores del comercio de plátanos de los buques de la compañía que retornaban al Reino Unido pasando por Canarias, el comerciante Peter Reid ideó el sistema de cargar los buques vacíos en las bodegas de los buques para importarlos al mercado londinense. Aunque la asociación con la empresa *Elder & Dempster* había resultado beneficiosa por disponer de un amplio mercado controlado por la empresa derivada de esta unión, no disponía de un mercado que abasteciera la demanda del mercado en constante crecimiento del mercado británico. Este hecho supondrá la paulatina inserción de producciones de plátanos caribeños con una calidad y resistencia a las travesías de ultramar permitiendo que apenas tuvieran pérdidas en el transcurso hasta arribar al mercado británico.

Este resultado supone la supeditación de esta empresa con la empresa estadounidense. Sin embargo, a partir de 1910 con la muerte del primer presidente, Alfred L. Jones permitirá que se escinda en dos empresas diferentes, la establecida que continuará realizando sus funciones con el comercio del plátano entre el Caribe y Canarias con el mercado británico y la fundada *Elder & Dempster Co Ltd.* que operaba mediante la Conferencia Marítima con el mercado africano.

Con respecto a la contraparte alemana la *Woermann Line* esta se consolidaba como la principal empresa germana que operaba de acuerdo con los intereses de este país en el continente africano en pleno proceso de expansión colonial en esta área. Aunque estas operaciones comerciales apenas suponían una parte destacada del comercio cuyo control era efectuado por la *Elder & Dempster*. Este hecho supone la alianza entre ambas empresas mediante la Conferencia Marítima que permite operar y controlar por parte de ambas empresas del comercio colonial de África.

Los comienzos de la vinculación de esta empresa con Canarias se inician con la apertura de una estación de carbón en Tenerife, mientras que para Gran Canaria arranca con el proceso de introducción del cultivo del tomate y la proyección de un embarcadero en el municipio

de La Aldea de San Nicolás, aunque de manera muy breve y que no se llega a construir. A partir de ese momento esta empresa reanuda la andadura en el comercio internacional con las colonias de este país en África Occidental.



## **Fuentes y Bibliografía**



## A) Fuentes documentales

### 1. Archivos locales

a) Archivo Museo Canario (AMC). Fondo Juan de León y Castillo

Documentos embarcadero Sardina del Norte: “Proyecto de un muelle en la rada de Sardina”.  
Sig. JLC-008.

Hemeroteca: *El Ómnibus*, 31 de agosto de 1861, sección de noticias.

b) Archivo Histórico Provincial de Las Palmas (AHPLP): Fondo Juan de León y Castillo

Documentos puertos canarios:

“Reseña histórica de las vicisitudes de los muelles de Gran Canaria”, Doc. 206. “Anteproyecto de un muelle para la rada de Sardina en la Villa de Gáldar (Gran Canaria; 1861)”. Sig. ES31001/JLC-008.

Expediente de construcción de señales y balizamiento marítimo: “Proyecto de un faro de primer orden en la punta de Maspalomas (Isla de Gran Canaria; 1881). Fondo Juan de León y Castillo; signatura: JLC-05/8.

Expediente de instalación del cableado de Canarias: “Proyecto de cable telegráfico por Canarias”, caja 7; Doc. 333.

Libro de actas de plenos del Ayuntamiento de Agüimes: Libro de actas de plenos (1910-1919).

Libro de actas de plenos del Ayuntamiento de La Aldea de San Nicolás: Libros de actas de plenos (1898-1941).

Libros de actas de plenos del Ayuntamiento de Telde: Libro de actas de plenos (1936-1941)

c) Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife (AHPSTC):

Demarcación de Costas en Santa Cruz de Tenerife, serie 4.1.02, Puertos de Canarias, Puertos Económicos

“Proyecto de un embarcadero en Sardina” (Gáldar, Gran Canaria), sig. 99 y 100”.

“Proyecto de un embarcadero en Melenara” (Telde, Gran Canaria), sig. 98”.

d) Archivo Municipal de Telde (AMT), Secretaría municipal.

Libro de actas de plenos del Ayuntamiento

Libros de actas de plenos del ayuntamiento (1898-1941).

Libro de comisiones del ayuntamiento (1898-1941).

e) Archivo Municipal de Gáldar (AMG)

- Extractos del archivo municipal de Actas de plenos. Autor: Sebastián Santana Pérez. Web: <https://www.galdar.es/cronologia-del-puerto-de-sardina/>.

f) Archivos en línea (JABLE)

Embarcadero de Las Nieves (Agaete)

*Hoy: Diario Republicano de Tenerife*, un telegrama del Ministro de Obras Públicas, 26 de septiembre de 1933.

## 2. Archivos autonómicos

### a) Puertos Canarios (PC)

Expediente de construcción portuaria de Arinaga

“Proyecto de embarcadero en Arinaga. Por el ingeniero don Manuel Aguilar López” (1916).

Registro: R-90, Caja 3-1).

## 3. Archivos Nacionales

### a) Archivo General de la Administración (AGA). Sección de Puertos

Expediente de estudio de bahía de Bañaderos (Aruca, Gran Canaria)

“Proyecto un muelle para la rada de Bañaderos, presupuesto de estudio” (1914); Caja: 24/285).

Expediente de construcción de embarcadero en Maspalomas (San Bartolomé de Tirajana, Gran Canaria)

“Expediente relativo a la construcción de un embarcadero en la rada de Maspalomas” (Gran Canaria; 1919); Caja: 24/1372).

Expediente de construcción de embarcadero en Mogán (Mogán, Gran Canaria)

“Expediente relativo a la construcción de un embarcadero y variación de la carretera de acceso al mismo en el puerto de Mogán” (Gran Canaria; 1921); Caja: 24/285).

Proyectos de construcción portuario de Melenara (Telde, Gran Canaria)

“Proyecto de un embarcadero en la rada de Melenara, isla de Gran Canaria”, 1919-1941; Caja: 24/1372).

“Proyecto embarcadero económico Melenara” (1919); Caja: 24/311”).

Proyectos de construcción portuaria en Arinaga (Agüimes, Gran Canaria)

“Proyecto de embarcadero en Arinaga, presupuesto gasto de estudio” (1906); Caja: 24/279).

“Proyecto de un embarcadero económico en Arinaga” (1916); Caja: 24/308).

Proyectos de construcción y reparación portuaria de Sardina del Norte (Gáldar, Gran Canaria)

“Proyecto de un muelle para la rada de Sardina, en la Villa de Gáldar (Gran Canaria”, (1863).

“Francisco Rodríguez Lorenzo solicita autorización para construir una explanada y almacén en la rada de Sardina y camino de servicio y embarcadero en la ensenada de Caleta de Abajo”, (1897, Caja:24/1087).

“Proyecto de reparación y terminación del muelle del puerto de interés general de 2º orden de Sardina” (Gran Canaria; 1903), Caja:24/1103).

“Proyecto de reparación y terminación del muelle del puerto de interés general de 2º orden de Sardina” (Gran Canaria; 1906), Caja:24/1091).

“Proyecto de muelle en el puerto de interés general de 2º orden de Sardina”, (1921), Caja:24/312).

Proyectos de construcción portuaria de Las Nieves (Agaete, Gran Canaria)

“Proyecto de un muelle para la rada de Las Nieves, en la Villa de Agaete (Isla de Gran Canaria)”, (1864, Caja24/1070).

“Proyecto de puerto de Las Nieves” (Agaete; 1862-1929; Caja:24/282).

“Proyecto de prolongación del muelle del puerto de interés general de 2º orden de Las Nieves de Agaete” (Gran Canaria; 1899).

## B) Bibliografía

- Acemoglu, Daron *et alii*: “The Colonial origins of comparative development: An empirical investigation” en *The American Economic Review*. Vol. 91, N°5. 2001. pp. 1369-1401.
- Álamo Martell, María Dolores: “La Fiscalía y los fiscales de la Real Audiencia de Canarias (1673-1803)”, *Anuario de historia del derecho español*, Número 94, pp. 459-520, 2024.
- Álamo Martell, María Dolores: *El capitán general de Canarias en el siglo XVIII*, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria: Servicio de Publicaciones y Producción Documental, Las Palmas de Gran Canaria, 2000.
- Álamo Martell, María Dolores: *El capitán general de Canarias en el siglo XVIII*, Tesis doctoral dirigida por Escudero López, José Antonio, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 1998.
- Alemany Llovera, Joan: “El port de Barcelona i la seva àrea d’influència”, *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, Número 2, pp. 73-78, 1985.
- Alemany Llovera, Joan: “Los puertos atlánticos en el siglo XIX”, en *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*, coord. Fortea Pérez, José Ignacio y Gelabert, Juan E., pp. 117-128, 2006.
- Alemany Llovera, Joan: “Los puertos en la economía urbana”, en *La ciudad portuaria del siglo XXI: Nuevos desafíos en la relación Puerto-Ciudad*, coord. Alemany Llovera, Joan y Bruttomesso, Rinio, pp. 72-86, 2011.
- Alemany Llovera, Joan: *El port de Barcelona i l’economia catalana (1859-1991)*, Tesis doctoral dirigida por Ros Hombravella Jacint, Universitat de Barcelona, 1993.
- Alemany Llovera, Joan: *El port de Barcelona y l’economia catalana, 1859-1991*, Universidad de Barcelona, 1994.
- Alemany Llovera, Joan: *El puerto de Barcelona: historia y actualidad*, L’avenç, D.L., Barcelona, 1984.
- Alemany Llovera, Joan: *El puerto de Tarragona: historia y actualidad*, L’avenç, D.L., Barcelona, 1986.
- Alemany Llovera, Joan: *Els grans ports de les Balears al segle XXI: Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa, la Savina*, Lunweg, 2016.
- Alemany Llovera, Joan: *Los grandes puertos de Baleares: Palma, Alcudia, Mahón, Ibiza y la Savina*, Lunweg, 2001.
- Alemany Llovera, Joan: *Los puertos españoles en el siglo XIX*, Secretaría General Técnica, Centro de Publicaciones del MOPT, Madrid, 1991.
- Alemany Llovera, Joan: *Puerto bahía de Algeciras, entre dos mares y dos continentes: 100 años de historia*, Lunweg, 2005.

- Alvargonzález Rodríguez, Ramón María: “Brazos de ultramar: Sobre el tráfico marítimo por el puerto de Gijón (1850-1950)”, *Astura: Nuevos cartafueyos d’Asturies*, Número 2, pp. 49-52, 1984.
- Alvargonzález Rodríguez, Ramón María: “El port de Barcelona en els sistemes portuaris europeus”, *Revista econòmica de Catalunya*, Número 23, pp. 9-15, 1993.
- Alvargonzález Rodríguez, Ramón María: “Els ports catalans: alternatives de futur”, *Idees: Revista de temes contemporanis*, Número 32, pp. 24-31, 2009.
- Alvargonzález Rodríguez, Ramón María: “Las relaciones Puerto-Ciudad desde la perspectiva del desarrollo local”, *Abaco: Revista de cultura y ciencias sociales*, Números 40-41, pp. 73-79, 2004.
- Alvargonzález Rodríguez, Ramón María: “Los puertos y la ordenación litoral”, *Cartas Urbanas*, Número 10, pp. 120-133, 2004.
- Alvargonzález Rodríguez, Ramón María: “Recordatorio de una grúa de vapor en el puerto viejo de Gijón”, *Astura: Nuevos cartafueyos d’Asturies*, Número 3, pp. 99-100, 1985.
- Alvargonzález Rodríguez, Ramón María: *El puerto de Gijón. Funcionalidad, estructura y morfología de un espacio industrial litoral*, Tesis doctoral dirigida por Quirós Linares Francisco, Universidad de Oviedo, 1984.
- Aznar Vallejo, Eduardo: “La colonización de las Islas Canarias en el siglo XV”, *En la España medieval*, Número 8, pp. 205-219, 1986.
- Aznar Vallejo, Eduardo: “Una nueva sociedad”, *Historia* 16, pp. 61-66, 1983.
- Barbier, Jacques, Klein, Herbert: “Las prioridades de un monarca ilustrado: El gasto público bajo el reinado de Carlos III”, *Revista de Historia Económica – Journal of Iberian and Latin American Economic History*, (03), pp. 473-495, 1985
- Baylin, Bernard: “The Idea of Atlantic History” en *Itinerario. Volume XX, N°1*, 1996.
- Bergasa Perdomo, Óscar: “El Cabildo General permanente de Gran Canaria, 1808-1809”, *XVIII Coloquios de Historia Canario-Americana, Volumen 1*, pp. 1795-1804, 2008.
- Bergasa Perdomo, Óscar: “La Delegación de Puertos Francos de los puertos canario en 1852”, *XV Coloquios de Historia Canario-Americana*, pp. 1731-1745, 2002.
- Bethencourt Massieu, Antonio: “Aproximación a la economía de las Islas Canarias, 1770-1808”, *Revista de la Universidad Complutense*, Número 112, pp. 185-202, 1978.
- Bethencourt Massieu, Antonio: “Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, Número 2, pp. 195-308, 1956.
- Bethencourt Massieu, Antonio: “Canarias en los conflictos navales de 1727 y 1729-1748”, *Espacio, Tiempo y Forma: Serie IV, Historia Moderna*, Número 7, pp. 51-70, 1994.
- Bethencourt Massieu, Antonio: “El comercio anglo-canario y la plata indiana (1580-1680)”, *Dinero, moneda y crédito en la monarquía hispánica: actas del Simposio Internacional (Madrid, 4-7 de mayo de 1999)*, coord. Bernal Rodríguez, Antonio-Miguel, pp. 291-306, 2000.

- Bethencourt Massieu, Antonio: “Fiscalidad y franquicias en Canarias durante el Antiguo Régimen”, *XV Coloquios de Historia Canario-Americana*, pp. 1714-1730, 2004.
- Bethencourt Massieu, Antonio: *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*, Edit. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1991.
- Bethencourt Massieu, Antonio: *Sardina del Norte en el tráfico entre Tenerife y Gran Canaria*, Edit. Real Sociedad Económica de Amigos del País de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife, 1998.
- Bird, J: *Seaports and seaport terminals*. Hutchinson University Library. Londres. 1971.
- Bois, Paul: *Armements Marseillais: Compagnies de navigation et navires à vapeur (1831-1988)*. Chambre de Commerce et d’Industrie de Marseille. Marseille, 1988.
- Bonin, Hubert: “La construction d’un système socio-mental impérial par le monde des affaires ultramarin girondin. (Des années 1890 aux années 1930)” en BONIN, Hubert (dir) *L’Esprit Économique Impérial (1830-1970). Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l’Empire*. Editions de la siglo F.H.O.M. 2008, pp. 243-273.
- Bonin, Hubert: “The International scope of the French Trading house CFAO (1900-1970)” en *World Economic History Association Congress. Utrecht, 3-7 August, 2009*.
- Bourgón Tíno, Luis Pablo: *Los puertos francos y el régimen especial de Canarias*, Instituto de la Administración Local, Madrid, 1982.
- Bourgón Tíno, Luis Pablo: *Los puertos francos y el régimen especial de Canarias*, Tesis doctoral dirigida por Nieto, Alejandro, Universidad de Las Laguna, 1980.
- Bourrieres, P: *Dakar, Station Service Atlantique*. Dakar. Grande Imprimerie Africaine, 1949.
- Braudel, Fernand: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Fondo de cultura económica de España. 2001.
- Brayshay, Mark, Cleary, Mark y Selwood, John: “Interlocking directorships and transnational linkages within the British Empire, 1900-1930” en *Area*, 37.2. 2005, pp.209-222.
- Burrue de Orueta, Eugenio L.: “El puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria”, *Estudios Geográficos*, Volumen 34, Número 131, pp. 211-302, 1973.
- Caballero Jiménez, Carmelo: *Formación de la red de carreteras de Gran Canaria (1852-1911)*, Dirección General de Obras Públicas, Gobierno de Canaria, 2002.
- Cabrera Armas, Luis Gabriel: “El Estado también fue responsable: migración y fiscalidad en la segunda mitad del siglo XIX”, en *Historia Contemporánea*, Número 19, pp. 259-274, 1999.
- Cabrera Armas, Luis Gabriel: “La reforma de Villaverde y el régimen de Puertos Francos en Canarias”, en *Situación: Serie de Estudios Regionales*, Número 1997, pp. 17-28, 1997.

- Cain, P.J and Hopkins, A.G: “Gentlemanly Capitalism and British Expansion Overseas II: New Imperialism, 1850-1945” in *The Economic History Review*. New Series. Vol.40, N°1. 1987, pp. 1-26.
- Canal Domínguez, J.; Aza Conejo, R.; Baños Pino, J. y Lago Alba, J.: “El impacto del puerto de Gijón sobre la economía del Principado de Asturias”, en *Entemu, Número 13*, pp. 79-99, 2001.
- Canny, Nicholas: “Atlantic History: What and Why?” en *European Review, Vol 9, N° 4 (United Kingdom)*. 2001, pp. 399-411.
- Capote Jiménez, José: *El cultivo intensivo del plátano en las Islas Canarias*, Edit. Imprenta Curbelo, La Laguna (Tenerife), 1932.
- Carballo Cotanda, Antonio: *Canarias, Islas francas. Las especialidades económico-fiscales del Archipiélago*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, Instituto Tinerfeño de Expansión Económica, Santa Cruz de Tenerife, 1970.
- Carnero Lorenzo, Fernando y Nuez Yáñez, Juan Sebastián: “El crédito agrícola en Canarias”, *Areas: revista internacional de ciencias sociales, Número 21*, pp. 145-164, 2001.
- Carnero Lorenzo, Fernando y Nuez Yáñez, Juan Sebastián: “La financiación bancaria a las empresas en Canarias: una visión retrospectiva”, *Financiación de la empresa en Canarias, coord. García Boza, Juan*, pp. 45-71, 2004.
- Carnero Lorenzo, Fernando y Nuez Yáñez, Juan Sebastián: “Las Cajas rurales en Canarias: una visión de retrospectiva”, *Selección de investigaciones empresariales: convocatoria 2002*, pp. 177-212, 2004.
- Carnero Lorenzo, Fernando y Pérez Hernández, Concepción M.A.: “La economía de los servicios: el enclave portuario isleño en el escenario Atlántico”, *Economía e insularidad (Siglos XVI-XX, (Volumen 1)*), pp. 177-200, 2007.
- Carnero Lorenzo, Fernando, Nuez Yáñez, Juan Sebastián: *Empresa agraria y sector financiero en Canarias, c. 1852-1936*, CajaCanarias, Santa Cruz de Tenerife, 2004.
- Carnero Lorenzo, Fernando: “Capital indiano e crecimiento económico en Canarias, 1850-1936: Una primera aproximación”, *Estudios migratorios, Números 11-12*, pp. 123-140, 2001.
- Carnero Lorenzo, Fernando: “Crisis económica y banca en Canarias, 1931-1936”, *Homenaje a Antonio Bethencourt Massieu, Volumen 1*, pp. 387-418, 1995.
- Carnero Lorenzo, Fernando: “Empresas de seguros en Canarias entre 1879 y 1936. Una primera aproximación”, *Investigaciones históricas sobre el seguro español, coord. Pons Pons, Jerònia, Pons Brías, María Ángeles*, pp. 131-156, 2010.
- Carnero Lorenzo, Fernando: “Las Cajas de Ahorros en Canarias: una perspectiva histórica”, *Empresa e historia de Canarias, coord. Carnero Lorenzo, Fernando, Nuez Yáñez, Juan Sebastián*, pp. 231-262, 2001.

- Carnero Lorenzo, Fernando: *Economía y banca en Canarias: el sistema financiero en el primer capitalismo c. 1850-1936*, Edit. Idea, Santa Cruz de Tenerife, 2007.
- Carnero Lorenzo, Fernando: *El sistema financiero de Canarias, 1850-1936*, Tesis doctoral dirigida por Macías Hernández, Antonio Manuel, Universidad de La Laguna, 2004.
- Carnero Lorenzo, Fernando; Cabrera Armas, Luis Gabriel y Díaz de la Paz, Álvaro: “El tejido empresarial isleño, 1870-2000: evolución y características”, en *Empresa e historia de Canarias*, coord. Carnero Lorenzo, Fernando Y Nuez Yáñez, Juan Sebastián, pp. 19-40, 2001.
- Carnero Lorenzo, Fernando; Nuez Yáñez, Juan Sebastián; Barroso Ribal, Cristino y Díaz de la Paz, Álvaro: *Canarias, base estratégica para las relaciones económicas internacionales de África c. 1850-2010*, Universidad de La Laguna, 2004.
- Castejón Arqued, Rosa María, *Principios teóricos y metodológicos sobre geografía portuaria. La proyección exterior del puerto de Barcelona*, Universitat de Barcelona, Barcelona, 1992.
- Castejón Arqued, Rosa María, *Principios teóricos y metodológicos sobre geografía portuaria. La proyección exterior del puerto de Barcelona*, Tesis doctoral dirigida por Vilà Valentí, J., Universitat de Barcelona, 1990.
- Castejón Arqued, Rosa María: “El análisis portuario de la geografía española”, *Revista de Geografía*, Número 24, pp. 61-68, 1990.
- Castejón Arqued, Rosa María: “El frente marítimo de Barcelona: el puerto urbano y la ordenación del litoral”, *Bulletin de la Sociéte de Géographie: Espaces et territoires*, Volumen 124, Número 34, pp. 55-69, 2001.
- Castejón Arqued, Rosa María: “Las relaciones Ciudad-Puerto: El caso de Sevilla”, *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, Número 43, pp. 189-208, 1997.
- Castillo Hidalgo, Daniel y Mohamed-Cherif, Fátima-Zohra: “La configuración de las redes de transporte marítimo en África Occidental (1880-1939)”, en *Investigaciones de Historia Económica = Economic History Research*, Volumen 13, Número 2, pp. 81-92, 2017.
- Castillo Hidalgo, Daniel y Valdaliso Gago, Jesús María: “Path dependence and change in the Spanish port system in the long run (1880-2014): A historical perspective”, en *International Journal of Maritime History*, Volumen 29, Número 3, pp. 569-596, 2017.
- Castillo Hidalgo, Daniel y Valdaliso Gago, Jesús María: “Puertos y regiones marítimas en España en perspectiva histórica: movimiento comercial y transformaciones económicas (c.1880-2009)”, en *Los puertos mediterráneos: contactos, multiculturalidad e intercambios: estrategias socioeconómicas, políticas y ecológicas: PHICARLA IV Encuentros Internacionales del Mediterráneo*, coord. Ramallo Asensio, Sebastián, Ros Sala, María Milagrosa Y Gianfrotta, Piero, pp. 57-75, 2016.
- Castillo Hidalgo, Daniel, Valdaliso Gago, Jesús María: *Puertos y regiones marítimas de España en perspectiva histórica: movimiento comercial y transformaciones económicas (c. 1880-2009)* en *Los puertos mediterráneos: contactos, multiculturalidad e intercambios: estrategias socioeconómicas, políticas y ecológicas*, 2017.

- Castillo Hidalgo, Daniel: “¿Vías para el Desarrollo Económico? Expansión de los cultivos de exportación en Senegal, 1880-1918”, en *TST: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, Número 27, pp. 198-224, 2014.
- Castillo Hidalgo, Daniel: “Buques, ferrocarriles y cacahuetes. Modernización de las infraestructuras en el puerto de Dakar y la introducción de Senegal en los mercados internacionales (1857-1936)”, en *TST: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, Número 23, pp. 130-154, 2012.
- Castillo Hidalgo, Daniel: “Dakar, un puerto al servicio del Imperio: infraestructuras, instituciones y administración portuaria en África Occidental (1857-1939)”, en *Passagens, Volumen 6, Número 1*, pp. 75-100, 2014.
- Castillo Hidalgo, Daniel: “Forjando imperios: La conferencia marítima de 1895 y su repercusión en Canarias y África Occidental (1895-1914)”, *Tst, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, Número 19, pp. 166-188, 2010.
- Castillo Hidalgo, Daniel; Quintana Navarro, Francisco y Solbes Ferri, Sergio: *La diferencia insular II. El modelo fiscal de Canarias en perspectiva histórica. Fiscalidad y gasto público en la etapa contemporánea: del sistema de franquicias comerciales al REF de 1972*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2023.
- Chaunu, Pierre: *Sevilla y el Atlántico (1504-1650)*. 1961.
- Coletes Blanco, Agustín: *Gijón, puerto anglosajón*, Autoridad Portuaria de Gijón, Gijón, 2005.
- Comellas García-Llera, José Luis: *Historia de España en el siglo XIX (Historia y Biografías)*, Edit. Rialp, Madrid, 2017.
- Corrales Zumbado, Cristóbal José, Corberlla Díaz, Dolores, Viña Brito, Ana: *Léxico azucarero atlántico (siglos XVI-XVII)*, Edit. Cabildo de Gran Canaria, 2014.
- Davies, Peter N.: “The British contribution to the economic development of the Canary Islands with special referente to the Nineteenth Century”, *VI Coloquios de Historia Canario-Americana*, pp. 353-379, 1984.
- Davies, Peter N.: *Elder Dempster: precursores del comercio en África Occidental 1852-1972/1973-1989*, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2012.
- Davies, Peter N; Fischer, John R.: “Relaciones comerciales entre Gran Bretaña y las Islas Canarias desde 1850 a nuestros días”, en *Canarias e Inglaterra a través de la historia*, coord. Fernández-Armesto, Felipe, Cabildo de Gran Canaria, pp. 251-277, 1995.
- Davies, Peter N: *Fyffes and the Banana Musa Sapientum A centenary history (1888-1988)*, Athlone, 1990.
- De la Puerta Rueda, Natividad: “Cien años del puerto de Bilbao, 1860-1960, *Itsas Memoria: Revista de estudios marítimos del País Vasco*, Número 4, pp. 445-454, 2003.
- De la Puerta Rueda, Natividad: “El puerto de Bilbao empresa de hierro y mar, en Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)”, *actas del Coloquio Internacional el Sistema Portuario Español: Madrid 19-21 de octubre, 1995*, coord. Romero, Dolores y Guimerá Gravina, Agustín, pp. 359-370, 1996.

- De la Puerta Rueda, Natividad: “El puerto de Bilbao en el siglo XIX: Un puerto de hoy para un mundo de ayer”, *Emaroa: Revista de historia de Euskal-Herria = Eusko historiazko aldizkaria*, Números 7-8, pp. 13-26, 1992.
- De la Puerta Rueda, Natividad: *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya (1857-1913)*, Autoridad Portuaria de Bilbao, Bilbao, 1994.
- De la Rosa Olivera, Leopoldo: “La colonia genovesa en Canarias en el siglo XVI”, *Estudios Canarios: Anuario del Instituto de Estudios Canarios*, Números 16-20, 24-27, 1970.
- De la Rosa Olivera, Leopoldo: “La emigración canaria a Venezuela en los siglos XVII y XVIII”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, Número 22, pp. 617-632, 1976.
- De la Rosa Olivera, Leopoldo: *Evolución del régimen local de las Islas Canarias*, Gobierno de Canarias, Santa Cruz de Tenerife, 1994.
- De la Rueda Puerta, Natividad: *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya 1857-1914*, Tesis doctoral dirigida por Fernández de Pinedo Fernández, Emiliano, Universidad del País Vasco – Euskal Herriko Unibertsitatea, 1993.
- De León y Castillo, Fernando Y Caballero González, Manuel: *Mis tiempos*, Edit. Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 2006.
- De Luxán Meléndez, Santiago y Bergasa Perdomo, Óscar: “Experiencias de industrialización en Canarias durante el siglo XIX. El caso del azúcar”, *Felipe V y el Atlántico. III Centenario del advenimiento de los Borbones: XIV Coloquios de Historia Canario-Americana*, pp. 669-686, 2002.
- De Luxán Meléndez, Santiago, Figueröa-Rêgo, Joao de, Sanz Rozalén, Vicente: *Grandes vicios, grandes ingresos: el monopolio del tabaco en los imperios ibéricos, siglos XVII-XX*, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2019.
- De Luxán Meléndez, Santiago: “En la periferia del conflicto. Canarias durante la lucha contra el francés”, *XVIII Coloquios de Historia Canario-Americana*, pp. 1805-1823, 2008.
- De Luxán Meléndez, Santiago: “La renta de tabacos en Canarias. Del arrendamiento a la administración directa 1717-1720”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, Número 49, pp. 447-473, 2003.
- De Luxán Meléndez, Santiago: *Economía y marco institucional: (siglos XVI-XX)*, Fundación MAPFRE, Las Palmas de Gran Canaria, 2014.
- De Luxán Meléndez, Santiago: El proceso de construcción del estado imperial hispánico 1620 – 1786. Las reformas borbónicas del siglo XVIII. *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 65:065-025. <http://anuariosatlanticos.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/10285>
- De Luxán Meléndez, Santiago: *Política, empresa e historia en Canarias*, Fundación MAPFRE, Las Palmas de Gran Canaria, 2012.
- De Luxán Meléndez, Santiago; Stubbs, Jean y Figueröa-Rêgo, Joao de: “Los monopolios ibéricos del tabaco”, *Millars: Espai i historia*, Volumen 49, Número 2, pp. 9-18, 2020.

- De Rus Mendoza, Ginés; Román García, Concepción y Trujillo Castellano, Lourdes: “Estructura de la actividad económica del puerto y análisis de costes: el caso del puerto de La Luz y de Las Palmas”, en *Perspectivas de análisis y desarrollo regional*, coord. Asociación Española de Ciencia Regional, pp. 787-808, 1994.
- Delgado Aguiar, Gerardo y Hernández Luis, José Ángel: “Puertos, conectividad en el Atlántico medio y su influencia en el desarrollo de la región”, *Transportes, movilidad y nuevas estrategias regionales en un mundo postcrisis: VIII Congreso de Geografía de los Servicios/ VII Congreso de Estudios Regionales*, 269-273, 2018.
- Delgado Aguiar, Gerardo y Hernández Luis, José Ángel: “Transporte marítimo, Redes portuarias Atlánticas y Mediterráneas. El ejemplo de Canarias”, *Revista de estudios andaluces*, Número 38, pp. 28-49, 2019.
- Delgado Aguiar, Gerardo: “El comercio exterior en el puerto de La Luz”, *VIII Coloquios de Historia Canario-Americana, Volumen 2*, pp. 225-250, 1991.
- Delgado Aguiar, Gerardo: “Las infraestructuras portuarias insulares: evolución y transformación de los puertos canarios”, en *Dinámica litoral-interior: actas del XV Congreso de Geógrafos Españoles, (15-19 de septiembre 1997)*, Volumen 2, pp. 597-598, 1997.
- Delgado Aguiar, Gerardo: “Las relaciones Puerto-Ciudad en Las Palmas de Gran Canaria: Tensiones y tendencias territoriales”, Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia, Número 3, pp. 243-254, 1998.
- Díaz Benítez, Juan José y Ponce Marrero, Javier: “La germanofilia de La Provincia durante las dos guerras mundiales”, *Boletín de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Tenerife, Número Extra-1*, pp. 489-504, 2010.
- Díaz Benítez, Juan José: “La defensa de Canarias tras la Guerra Civil: reorganización y adaptación a los nuevos retos internacionales”, *La organización de la defensa de Canarias en los siglos XIX y XX: estructura y recursos de las fuerzas armadas*, pp. 87-115, 2006.
- Díaz Benítez, Juan José: “Náufragos en Canarias durante la Batalla del Atlántico”, *Revista de Historia Naval, Año Número 20, Número 77*, pp. 35-52, 2002.
- Díaz Benítez, Juan José: “The Etappen Kanaren: A case of study of the secret supply of the German Navy in Spain during the Second World War”, *International Journal of Maritime History*, Volumen 30, Número 3, pp. 472-487, 2018.
- Ducruet, Cesar & Itoh, Hidekazu: “Regions and material flows: investigating the regional branching and industry relatedness of ports traffic in a global perspective”, en *Journal of Economic Geography*, Volume 16, pp. 805-830, 2016.
- Elliot, John: “En la Búsqueda de la Historia Atlántica”. *Conferencia de apertura del XIV, Coloquio de historia Canario-Americana*. Las Palmas de Gran Canaria. 2000.

- Fajardo Spínola, Francisco: “Comerciar con el enemigo: Canarias y la guerra contra Inglaterra (1625-1630)”, *XIII Coloquios de Historia Canario-Americana*, pp. 1927-1944, 2000.
- Fajardo Spínola, Francisco: “Guerra y contrabando en las Islas Canarias en el siglo XVII”, VII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna, coord. Aranda Pérez, Francisco José, Volumen 1, pp. 465-480, 2004.
- Fajardo Spínola, Francisco: “Los costes humanos de la emigración a América: Algunas importantes manifestaciones”, *Almogaren: revista del Centro Teológico de Las Palmas*, Número 50, pp. 155-177, 2004.
- Fajardo Spínola, Francisco: “Los prisioneros franceses de la Guerra de la Independencia: Canarias, 1809-1815”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, Número 60, pp. 175-236, 2014.
- Fajardo Spínola, Francisco: “Una comunidad mercantil atlántica: Los ingleses en las Islas Canarias”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, Número 59, pp. 383-430, 2013.
- Fajardo Spínola, Francisco: “Vino, velas y cañones, nuevos datos y consideraciones sobre la navegación con Canarias en la Edad Moderna”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, Número 50, pp. 395-429, 2004.
- Fariña González, Manuel Adolfo: “El derecho real de transporte de familias y su desarrollo en el comercio canario-americano (siglo XVIII), *XV Coloquios de Historia Canario-Americana*, pp. 862-881, 2004.
- Fariña González, Manuel Adolfo: “El retorno de los indianos en el marco de la navegación canario-americana (siglo XVIII), *X Coloquios de Historia Canario-Americana*, Volumen 1, pp. 235-272, 1994.
- Fariña González, Manuel Adolfo: “la emigración canaria a Indias, 1680-1717”, *la emigración española a Ultramar: 1492-1914*, coord. Eiras Roel, Antonio, pp. 293-310, 1991.
- Fariña González, Manuel Adolfo: “La emigración canario-americana y el derecho real de transportes de familias (siglo XVIII), *XVI Coloquios de Historia Canario-Americana*, pp. 527-551, 2006.
- Ferrer Muñoz, Manuel “Agitación social en Gran Canaria entre noviembre de 1933 y octubre de 1934”, en *IX Coloquios de Historia Canario-Americana*, Volumen 1, pp. 981-1008, 1992.
- Ferrer Muñoz, Manuel: “El asociacionismo obrero en Canarias durante la II República”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, Número 41, pp. 405-436, 1995.
- Ferrer Muñoz, Manuel: “El catolicismo social en Canarias durante la II República: las propuestas de Joaquín Artiles”, en *IX Coloquios de Historia Canario-Americana*, Volumen 1, pp. 1009-1024, 1992.
- Ferrer Muñoz, Manuel: “Gran Canaria ante la coyuntura histórica del 18 de julio de 1936”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, Número 40, pp. 345-390, 1994.
- Ferrer Muñoz, Manuel: *Conflictividad social y vida económica en Gran Canaria (1931-1936)*, Edit. Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, Colección: Temas de Gran Canaria, Número 6, Las Palmas de Gran Canaria, 1996.

- Ferrera Jiménez, José: *Historia del puerto de La Luz y Las Palmas*, Las Palmas de Gran Canaria, 1988.
- Fischer, John: “Free trade between the Canary Islands and Spanish America”, *VI Coloquios de Historia Canario-Americana*, pp. 387-404, 1984.
- Florido Castro, Amara: *Arqueología industrial en Las Palmas de Gran Canaria durante la Restauración (1869-1931)*, Tesis doctoral dirigida por Hernández Socorro, María de los Reyes, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 1999.
- Fraga González, María del Carmen: “La Casa comercial Cologan y las adquisiciones artísticas en torno a 1800”, *XII Coloquios de Historia Canario-Americana, Volumen 3*, pp. 203-218, 1996.
- Gárate Ojanguren, María Montserrat y de Luxán Meléndez, Santiago: “Ilustración y reformismo económico en América durante el reinado de Carlos III (Tabaco y Hacienda)”, *Urkia Etxabe, Volumen 2*, pp. 485-510, 2009.
- García Cabrera, Marta: “El control de la opinión pública canaria durante la Gran Guerra (1914-1918): propaganda y diplomacia extranjera”, *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia, Volumen 22, Número 1*, pp. 179-188, 2022.
- García Cabrera, Marta: *Filias y fobias en acción: propaganda británica en España durante la Primera y Segunda Guerra Mundial*, Tesis doctoral dirigida por Ponce Marrero, Javier Y Díaz Benítez, Juan José, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2021.
- García Delgado, José Luis: “Política económica y defensa de la industria nacional en España, 1898-1922”, *Papeles de economía española, Número 20*, pp. 203-215, 1984.
- García Merino, Luis Vicente: “Ría, puerto exterior y superpuerto: tres etapas de la proyección de Bilbao hacia el mar”, *Lurralde: Investigación y espacio, Número 4*, pp. 129-166, 1981.
- García-Baquero, Antonio y Serrera Contreras, Ramón: *Sevilla, Puerto y Puerta de Indias*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2005.
- Gómez Gómez, Juan Imeldo, Melón Rodríguez, Enrique, García Melón, Enrique: *El puerto de La Luz y de Las Palmas (1850-1980)*, Universidad de La Laguna, 2001.
- González Arce, José Damián: “Los flujos comerciales del puerto de Bilbao con la Europa Atlántica (1481-1501)”, *Cuadernos Medievales, Número 19*, pp. 82-110, 2015.
- González González, Jaime, Cruz Pérez, Noelia Y Santamarta Cerezal, Juan Carlos: Jaime J. González González, Noelia Cruz-Pérez, Juan C. Santamarta (2021). Evolución temporal de los diseños de grandes presas en Gran Canaria (Islas Canarias). *Informes de la Construcción*, 73(564): e423. <https://doi.org/10.3989/ic.81258>
- González Lemús, Nicolás: “El despegue del turismo en Canarias. El Puerto de la Cruz y el turismo británico de salud”, *Turismo: Revista de Estudios de Turismo de Canarias y Macaronesia, Números 3-4*, pp. 1-11, 2015.

- González Lemús, Nicolás: “Imperialismo británico y la invención del turismo isleño: Los transporte como impulsor”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, Número 65, pp. 41-48, 2019.
- González Lemús, Nicolás: “Los inicios del tomate, plátano y turismo en Canarias. Apuntes histórico-económicos”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, Número 51, pp. 50-59, 2005.
- González Rendón, Manuel y Flores Saborido, Ignacio: “Las agencias u oficinas de colocación como fuente de reclutamiento”, *Temas laborales: Revista andaluza de trabajo y bienestar social*, Número 35, pp. 183-198, 1995.
- González Santana, Álvaro y de Luxán Meléndez, Santiago: La transformación del paisaje agrario durante la segunda globalización y las consecuencias socioeconómicas y ambientales de las áreas habitadas. XXIV Coloquio de Historia Canario-Americana (2020), XXIV-016. <http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/CHCA/article/view/10630>.
- Guimerá Peraza, Marcos: “Sabino Berthelot y los Puertos Francos”, Homenaje a Sabino Berthelot en el centenario de su fallecimiento 1880-1980, pp. 49-63, 1980.
- Guimerá Peraza, Marcos: *El pleito insular (1808-1936)*, Servicio de Publicaciones de la Caja General de Ahorros de Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife, 1976.
- Guimerá Ravina, Agustín: “¿Por qué comercia Canarias con Indias en el siglo XVI?: incentivos y obstáculos?”, *I Coloquios de Historia Canario-Americana*, pp. 86-104, 1976.
- Guimerá Ravina, Agustín: “Canarias en la Carrera de Indias (1564-1778)”, *Jornadas de Estudios Canarias-América*, pp. 207-219, 1980.
- Guimerá Ravina, Agustín: “Guerra internacional y comercio Atlántico: el caso de Canarias en el siglo XVIII”, V Coloquios de Historia Canario-Americana, Volumen 4, pp. 445-472, 1982.
- Guimerá Ravina, Agustín: “La burguesía mercantil canaria en la etapa del libre comercio (1765-1824)”, *El comercio libre entre España y América: (1765-1824)*, coord. Bernal Rodríguez, Antonio-Miguel, pp. 261-288, 1987.
- Guimerá Ravina, Agustín: “Legislación borbónica y enclaves marítimos. La génesis del comercio libre para Canarias”, *El derecho y el mar en la España moderna*, coord. Martínez Shaw, Carlos, pp. 519-540, 1995.
- Guimerá Ravina, Agustín: *Burguesía extranjera y comercio atlántico: el comercio de Canarias con las Indias en el siglo XVIII (1703-1771)*, Tesis doctoral dirigida por Hernández Sánchez Barba, Mario, Universidad Complutense, 1982.
- Guimerá Ravina, Agustín: *La Casa Elder: empresa mutualidad y símbolo*, Mutua de Accidentes de Canarias, Santa Cruz de Tenerife, 2008.
- Guimerá Ravina, Agustín: *La Casa Hamilton, una empresa británica en Canarias (1837-1987)*, Litografía A. Romero, Santa Cruz de Tenerife, 1989.

- Harrison, Joseph: "Regional disparities in the contemporary Spanish economic, with special reference to the Canary Islands", *VI Coloquios de Historia Canario-Americana*, pp. 621-628, 1984.
- Hernández Gutiérrez, Antonio Sebastián: *El puerto de La Luz en la obra de Juan de León y Castillo*, Escuela Universitaria Politécnica, D.L., Las Palmas de Gran Canaria, 1991.
- Hernández Luis, José Ángel: "El papel de las infraestructuras portuarias en la reordenación de la movilidad interinsular de viajeros en Canarias", en *Dinámica litoral-interior, Volumen II, Departamento de Geografía de la Universidad de Santiago de Compostela*, pp. 627-636, 1997.
- Hernández Padrón, Alicia; Quintana Andrés, Pedro y Jiménez Medina, Antonio M.: La producción de materiales constructivos en Canarias durante los siglos XVI, XVII y XVIII: el caso de la cantería tradicional de Arucas (Gran Canaria, Islas Canarias). XXIII Coloquio de Historia Canario-Americana (2018), XXXIII-060.<http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/CHCA/article/view/10456>
- Jiménez Martel, Germán: "La carretera de Las Palmas de Gran Canaria a la ciudad de Telde. El instrumento del progreso y desarrollo de la zona sur-este de la isla", *Boletín Millares Carló, Número 21*, pp. 63-91, 2002.
- Khuete, Allan J.: "Las Canarias y la política del comercio libre de Carlos III", *XIII Coloquios de Historia Canario-Americana*, pp. 2021-2029, 2000.
- Krawietz Ramos, Eduardo; Baquero Pérez, Pedro Juan y Aguilar China, Rosa María: El papel de Canarias en las comunicaciones por cable submarino en el Atlántico. Historia reciente y regulación. Anuario de Estudios Atlánticos, nº 66: 066-0 19. <http://anuariosatlanticos.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/10552/9921> ISSN 2386-5571. <https://doi.org/10.36980/10552.9921>
- Lalinde Abadía, Jesús: "El Derecho Castellano de Canarias", *Anuario de Estudios Atlánticos, Número 16*, pp. 13-38, 1970.
- Le Brun, Nathalie, Díaz Rodríguez, Christian: *Informes y memorias consulares de Sabino Berthelot (1847-1874)*, Edit. Le Canarien ediciones, Santa Cruz de Tenerife, 2018.
- Lobo Cabrera, Manuel: "Canarias y Berbería: relaciones en los comienzos del siglo XVI", España y el norte de África: bases históricas de una relación fundamental: aportaciones sobre Melilla, coord. Olmedo Jiménez, Manuel, Volumen 1, pp. 317-324, 1987.
- Lobo Cabrera, Manuel: "Construcciones y reparaciones navales en Canarias en los siglos XVI y XVII", *Anuario de Estudios Atlánticos, Volumen 1, Número 31*, pp.345-374, 1985.
- Lobo Cabrera, Manuel: "El fraude: una constante en el comercio canario", El comerç alternatiu corsarisme i contraban (S. XV-XVIII): VIII Jornades d'Estudis Històrics Locals: Palma, 23-25 de Novembre de 1989, coord. López Nadal, Gonçal Artur, pp. 353-364, 1990.

- Lobo Cabrera, Manuel: “Gran Canaria e Indias hasta la creación del juez de registros, 1566”, *IV Coloquios de Historia Canario-Americana, Volumen 1*, pp. 109-156, 1982.
- Lobo Cabrera, Manuel: “Los comienzos de la industria de la cal en Canarias”, Homenaje a Francisco Navarro Artiles, coord. Díaz Alayón, Carmen Y Morera Pérez, Marcial, pp. 273-288, 2004.
- Lobo Cabrera, Manuel: “Los mercaderes franceses en Canarias en el siglo XVI: Pablo Reynaldos”, *VI Coloquios de Historia Canario-Americana, Volumen 1*, pp. 25-46, 1987.
- Lobo Cabrera, Manuel: “Los primeros canteros de Gran Canaria”, *El Pajar: Cuadernos de Etnografía Canaria, Número 36*, pp. 219-225, 2022.
- Lobo Cabrera, Manuel: *El comercio de vino entre Gran Canaria y las Indias en el siglo XVI*, Edit. Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1993.
- Lobo Cabrera, Manuel: *Monedas, pesas y medidas en Canarias en el siglo XVI*, Edit. Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1989.
- Lynn, Martin: “From Sail to Steam: The impact of the Steamship Services on the British Palm Oil Trade with West Africa, 1850-1890” en *The Journal of African History*. Vol. 30, N°2. 1989, pp. 227-245.
- Macías Hernández, Antonio Manuel: “Canarias en el siglo XVIII: una sociedad en crisis”, *España en el siglo XVIII: Homenaje a Pierre Vilar*, coord. Fernández Díaz, Roberto, pp. 413-433, 1985.
- Macías Hernández, Antonio Manuel: “Canarias, 1800-2000: La singularidad de la historia económica isleña”, *Historia Económica, Número 42*, pp. 225-260, 2011.
- Macías Hernández, Antonio Manuel: “Economía y política en el librecambismo isleño”, *Cuadernos del Ateneo, Número 10*, pp. 29-38, 2001.
- Macías Hernández, Antonio Manuel: “El dinero de América: Remesas indianas y economía canaria (siglos XVI-XVII y XVIII)”, en *Homenaje a Antonio Bethencourt Massieu, Ediciones Cabildo Insular de Gran Canaria, Volumen 2*, pp. 253-320, 1995.
- Macías Hernández, Antonio Manuel: “Panorama histórico de la economía canaria (Siglos XV-XX)”, *Cuadernos del Ateneo, Número 1*, pp. 8-13, 1996.
- Macías Hernández, Antonio Manuel: “Reforma monetaria e integración política: La Real Pragmática de 1776”, *Estudios Canarios: Anuario de Instituto de Estudios Canarios, Número 38*, pp. 69-82, 1993.
- Macías Hernández, Antonio Manuel: “Un siglo de emigración canaria: 1830-1930”, *Espanoles hacia América: la emigración en masa, 1880-1930*, coord. Sánchez-Albornoz, Nicolás, pp. 166-204, 1995.
- Macías Hernández, Antonio Manuel: *Economía y sociedad en Canarias durante el Antiguo Régimen (circa 1500-1850)*, Tesis doctoral dirigida por Bethencourt Massieu, Antonio, UNED Universidad Nacional de Educación a Distancia, 1984.

- Macías Hernández, Antonio Manuel: *La agricultura de Canarias en el siglo XVIII: estrategias para una crisis*, en Estructuras agrarias y reformismo ilustrado en la España del siglo XVIII, Edit. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medioambiente, Madrid, pp. 25-45, 1989.
- Madoz e Ibáñez, Pascual: *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid, 1845-1850.
- Manzano Cabrera, Jorge Luis: *Los hornos de cal en Gran Canaria: historia, evolución y tipología*, Tesis doctoral dirigida por Martínez Quintana, Lucía Y Ortega Andrade, Francisco, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2016.
- Marrero Cabrera, José Luis: *Los labrantes de Arucas*, FEDAC, Cabildo de Gran Canaria y Excelentísimo Ayuntamiento de Arucas, Las Palmas de Gran Canaria, 2000.
- Martín del Castillo, Juan Francisco: *Grúas en el puerto de La Luz y Las Palmas (1883-1983). Un capítulo de la historia técnica e industrial contemporánea*, Tesis doctoral dirigida por Bethencourt Massieu, Antonio, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 1994.
- Martín Galán, Fernando: *La formación de Las Palmas, ciudad y puerto: cinco siglos de evolución*, Junta del Puerto de La Luz y Las Palmas, Las Palmas de Gran Canaria, 1984.
- Martínez Millán, Jesús María; Suárez Bosa, Miguel; de Luxán Meléndez, Santiago y Solbes Ferri, Sergio: “Auge y crisis de los productos de exportación en el primer tercio del siglo XX en Canarias”, en *Boletín Millares Carló, Número 14*, pp. 101-117, 1995.
- Mederos Martín, Alfredo y Escribano Cobo, Gabriel: “Ensenadas y puertos de Gran Canaria”, *Anuario de Estudios Atlánticos, Número 48*, pp. 365-410, 2002.
- Millares Cantero, Agustín: “Luchas por las papas y el pan, los disturbios populares de Las Palmas en 1851 y 1856”, *Anuario de Estudios Atlánticos, Volumen 1, Número 50*, pp. 319-356, 2004.
- Minchinton, Walter: “The Canaries as ports of call”, *VI Coloquios de Historia Canario-Americana*, pp. 273-299, 1984.
- Miranda Calderín, Salvador: *Orígenes y evolución del Régimen Económico y Fiscal de Canarias (REF)*, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 2020.
- Miranda Guerra, José: *Los Puertos Francos de Canarias*, Edit. Idea, Santa Cruz de Tenerife, 2004.
- Mirás Araujo, Jesús: “El puerto y la actividad económica en la ciudad de A coruña, 194-1935”, *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, Número 8*, pp. 157-180, 2004.
- Mirás Araujo, Jesús: “El tráfico mercantil portuario en una etapa de transición: A coruña, 1913-1960”, *Investigaciones geográficas (España), Número 33*, pp. 119-140, 2004.
- Mireles Betancor, Francisco y Manzano Cabrera, Jorge Luis: “Evolución de los hornos de cal a través del tiempo en las ciudades de Canarias”, *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia, Volumen 21, Número 1*, pp. 81-103, 2021.

- Mireles Betancor, Francisco: “Incidencias de la cal en el paisaje tradicional de Gran Canaria”, I Jornadas del Agua en Canarias: El Agua en Canarias, una visión histórica, coord. Santana Ramírez, Juan Ismael, Casa Museo-León y Castillo, pp. 41-60, 2011.
- Morales Padrón, Francisco: “Canarias en el Archivo de Protocolos de Sevilla”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, Número 7, pp. 239-338, 1961.
- Morales Padrón, Francisco: “Canarias en el Archivo de Protocolos de Sevilla (continuación)”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, Número 8, pp. 355-492, 1962.
- Morales Padrón, Francisco: “Fondos existentes en el Archivo de Indias sobre las Islas Canarias”, *V Coloquios de Historia Canario-Americana*, Volumen 3, pp. 103-184, 1982.
- Morales Padrón, Francisco: “Inventario de fondos existentes en el Archivo de Indias sobre las Islas Canarias”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, Número 24, pp. 419-472, 1978.
- Morales Padrón, Francisco: “Las canarias y la política emigratoria a Indias”, *I Coloquios de Historia Canario-Americana*, pp. 210-291, 1976.
- Morales Padrón, Francisco: “Los descubrimientos en los siglos XIV y XV, y los archipiélagos atlánticos”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, Número 17, pp. 429-465, 1971.
- Morales Padrón, Francisco: *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Casa de Colón, Las Palmas de Gran Canaria, 2011.
- Moré Aguirre, David: “De torreros de faros a técnicos de señales marítimas: Metodología para la historia de una profesión (1847-2008)”, *Drassana: revista del Museu Maritim*, Número 16, pp. 70-84, 2008.
- Moreno Medina, Claudio y Santana Santana, Antonio: “El territorio y los caminos en Gran Canaria”, XII Coloquios de Historia Canario-Americana, Volumen 1, pp. 181-204, 1996.
- Moreno Medina, Claudio, *Los caminos de Gran Canaria*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1997.
- Moreno Medina, Claudio: “Apuntes sobre las técnicas constructivas en los caminos de Gran Canaria”, *El Museo Canario*, Número 50, pp. 309-331, 1995.
- Moreno Medina, Claudio: *Articulación del territorial en espacios insulares: las vías de comunicación terrestres en Canarias, siglos XVI-XIX*, Tesis doctoral dirigida por Santana Santana Antonio, Morales Matos, Guillermo, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2005.
- Nuez Yáñez, Juan Sebastián y Carnero Lorenzo, Fernando: “La importancia de los capitales indios en la economía canaria. c.1850-1936”, *Viejas y nuevas alianzas entre América Latina y España: XII Encuentro de Latinoamericanistas españoles*, Santander, 21 al 23 de septiembre de 2006, pp. 71-96, 2006.
- Nuez Yáñez, Juan Sebastián: “La organización del trabajo en el cultivo del plátano en las Islas Canarias durante el primer tercio del siglo XX”, *Historia agraria: Revista de agricultura e historia rural*, Número 24, pp. 153-172, 2001.

- Olivé, Sebastián: *Telégrafos. Un relato de travesía centenaria*, Fundación Telefónica, Barcelona, 2013.
- Pacheco Morales-Padrón, Marcos: “Barcos y tipos de navegación en el puerto de Sevilla (1920-1935)”, *Erebea: Revista de ciencias de Humanidades y Ciencias Sociales*, Número 8, pp. 209-230, 2018.
- Pacheco Morales-Padrón, Marcos: “Breve historia de la navegación por la ría del Guadalquivir y puerto de Sevilla”, *Tabularium edit, Volumen 1, Número 11*, pp. 339-354, 2024.
- Peraza de Ayala, José: *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Edit. Sevilla: Servicio de Publicaciones de la Universidad, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1977.
- Pérez Jiménez, Rafael: “La llegada del telégrafo a Canarias”, *Revista de la Academia Canaria de Ciencias = Folia Canariensis Academiae Scientiarum*, Volumen 27, Número 2, pp. 141-156, 2015.
- Piqueras Haba, Juan: *La agricultura de exportación valenciana y su formación histórica*, Ministerio de Agricultura, Madrid, 1985.
- Platt, D.C.: “Economic Factors in British Policy during the “New Imperialism”, *Past & Present*, Número 39, pp. 120-138, 1968.
- Polónia, Amélia; “Les petits ports dans le système portuaire européen a L’ Âge Moderne: (XVIe.-XVIIIe. Siecles)”, *Revista da Faculdade de Letras. Historia, Volumen 19, Número 1*, pp. 27-52., 2008.
- Ponce Marrero, Francisco: “La política exterior española de la I Guerra Mundial a la antesala de la Guerra Civil (1914-1936): pacifismo e ilusiones regeneracionistas”, *Historia de la política exterior española en los siglos XX y XXI*, coord. Hernández Ruiz, Marta, Beneyto Pérez, José María Y Pereira Castañares, Juan Carlos, Volumen 1, pp. 139-168, 2015.
- Ponce Marrero, Francisco: “Allied blockade in the Mid-East Atlantic during the First World War: cruisers against commerce-raiders”, *International Journal of Maritime History, Volumen 32, Número 4*, pp. 882-899, 2020.
- Ponce Marrero, Francisco: “El bloqueo aliado y el control de la navegación en Canarias durante la Primera Guerra Mundial”, *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia, Número 0*, pp. 132-148, 1992.
- Ponce Marrero, Francisco: “La política exterior española de 1907 a 1920: entre el regeneracionismo de intenciones y la neutralidad condicionada”, *Historia Contemporánea, Número 34*, pp. 93-116, 2007.
- Ponce Marrero, Francisco: “Prensa y germanofilia en Las Palmas durante la Gran Guerra”, *Anuario de Estudios Atlánticos, Número 32*, pp. 581-602, 1992.
- Ponce Marrero, Francisco: España en la Primera Guerra Mundial: política exterior, neutralidad y algunos apuntes sobre Canarias. XXI Coloquio de Historia Canario-Americana (2014), XXI-097. <http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/9576>

- Ponce Marrero, Javier: *Canarias en la Gran Guerra, 1914-1918: estrategia y diplomacia. Un estudio de la política exterior de España*, Edit. Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 2006.
- Ponce Marrero, Javier: *Canarias y la política exterior española en la primera guerra mundial, 1914-1918: el protagonismo internacional de las islas en el escenario de confrontación diplomática y estratégica*, Tesis doctoral dirigida por Quintana Navarro, Francisco, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2001.
- Quintana Andrés, Pedro C.: “Las manufacturas artesanales y el abastecimiento a la población en Gran Canaria durante el seiscientos”, *XII Coloquios de Historia Canario-Americana, Volumen 2*, pp. 99-119, 1996.
- Quintana Navarro, Francisco: *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz, 1883-1913*, Confederación Española de Cajas de Ahorros, D.L., Madrid, 1985.
- Quintana Navarro, Francisco: *Informes consulares británicos sobre Canarias (1856-1914)*, Volúmenes 1 y 2, La Caja de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria, 1992.
- Ramírez Muñoz, Manuel: “En el centenario de los Cabildos Insulares: reflexión sobre un reglamento que cambió a Canarias”, *XX Coloquios de Historia Canario-Americana*, pp. 739-750, 2014.
- Ramírez Muñoz, Manuel: “La constitución de los Cabildos Insulares dentro del conflicto isla-región”, *Boletín Millares Carló, Número 15*, pp. 267-282, 1996.
- Ramírez Muñoz, Manuel: “La Ley de Cabildos de 1912 y su Reglamento: un paso firme hacia la División Provincial”, *Boletín Millares Carló, Número 23*, pp. 75-89, 2004.
- Ramírez Muñoz, Manuel: *El Cabildo de Gran Canaria y sus presidentes. Noventa años al servicio de la Isla*, Edit. Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 2003.
- Ramírez Muñoz, Manuel: *Historia del Cabildo Insular de Gran Canaria (1913-1936)*, Edit. Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1996.
- Ramírez Muñoz, Manuel: *Historia del Cabildo Insular de Gran Canaria (1913-1936)*, Tesis doctoral dirigida por Bethencourt Massieu, Antonio, UNED Universidad Nacional de Educación a Distancia, 1992.
- Risk, James, “The Fresnel Affair: Manufacturing, Technology Transfer, Republicanism and the adoption of the fresnel lighthouse lens in the United States, 1819-1852”, *The Norther Mariner/ Le Marin du nord, XVIII, Número 4 (Autumn 2018)*, pp. 363-384, 2018.
- Robinson, Ross: “Modelling the Port as an Operational System: A perspective for Research” en *Economic Geography*. Vol.52. Nº1. 1976, pp. 71-86.
- Rodgers, Allan, L.: “The Port of Genova: External and internal relations”, *Annals of the Association of American Geographers*, 48(4), pp. 319-351, 1958.
- Rodríguez Batllori, Francisco, Rodríguez Batllori, Antonio: *Sardina, puerto del Atlántico*, Edit. Fragua, Madrid, 1979.

- Rodríguez Macario, José Iván: en (Rodríguez Macario, J. I. (2016). Un cabildo republicano. La presidencia de Miguel Alonso Jiménez en el Cabildo Insular de Gran Canaria (1933-1936). XXI Coloquio de Historia Canario-Americana (2014), XXI-058. <http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/9540>).
- Rodríguez Molina, Antonio y De Armas Morales, Inmaculada: “La cal en Fuerteventura”, *Revista Aguayro*, Número 211, pp. 7-13, 1995.
- Rodríguez Zaragoza, Daniel: *Embarcaciones históricas y tradicionales de Canarias: construcción naval y carpintería de ribera en las Islas*, Conserjería de Turismo, Industria y Comercio, Gobierno de Canarias, Santa Cruz de Tenerife, 2022.
- Roldán Verdejo, Roberto: “¿Carlismo en Canarias? El proceso Argibay”, *Homenaje a Antonio Bethencourt Massieu*, Volumen 3, pp. 279-306, 1995.
- Roldán Verdejo, Roberto: “Canarias y sus instituciones históricas”, en *Estudios Jurídicos: libro conmemorativo del bicentenario de la Universidad de La Laguna*, Volumen, 2, pp. 781-806, 1993.
- Roldán Verdejo, Roberto: “Concejos y ciudades medievales en las Islas Canarias: perspectivas del conjunto”, *Concejos y ciudades de la Edad Media hispánica: II Congreso de Estudios Medievales*, pp. 275-320, 1990.
- Roldán Verdejo, Roberto: “Consideraciones sobre el fuero de Gran Canaria”, *Homenaje a Francisco Navarro Artilles*, coord. Díaz Alayón, Carmen, Morera Pérez, Marcial, pp. 435-452, 2004.
- Ruiz Ojeda, Francisco: *Faros de las Islas Canarias*, Edit. La Caja de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria, 2006.
- Ruiz Ojeda, Francisco: *La red de faros marítimos de Canarias: viabilidad y aportación a la seguridad de la navegación*, Tesis doctoral dirigida por Bermejo Díaz, Antonio Ceferino, Padrón Armas, Isidro, Universidad de La Laguna, 2001.
- Rumeu de Armas, Antonio: *Canarias y el Atlántico: piraterías y ataques navales*, Edit. Viceconserjería de Cultura y Deportes, Gobierno de Canarias, Santa Cruz de Tenerife, 1991.
- Rumeu de Armas, Antonio: *España en el África Atlántica, Volúmenes I y II*, Edit. Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1996.
- Salazar Arechalde, José Ignacio: “El Arenal: puerto y paseo de Bilbao en el XVIII”, *Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía*, Número 33, pp. 361-373, 2010.
- Sánchez Hernández, José María: “Los faros: edificaciones entre lo innovador y lo poético”, *Basa*, Número 16, pp. 118-121, 1994.
- Sánchez Hernández, José María: “Los primeros faros de Canarias: unos edificios iluminadores del progreso”, *X Coloquios de Historia Canario-Americana*, Volumen 2, pp. 1017-1030, 1994.

- Sánchez Padrón, Miguel, Rodríguez Martín, José Antonio: “La economía canaria”, *Información comercial española, ICE: Revista de economía, Número 543*, pp. 12-39, 1979.
- Sánchez Padrón, Miguel: *Tecnología y desarrollo. El estudio de un caso: el riego por goteo en el cultivo de la platanera en Canarias*, Universidad de La Laguna, 1985.
- Sánchez Padrón, Miguel: *Tecnología y desarrollo: el estudio de un caso: el riego por goteo en el cultivo de la platanera en Canarias*, Conserjería de Agricultura y Pesca, Gobierno de Canarias, Santa Cruz de Tenerife, 1993.
- Serra Ráfols, Elías y De la Rosa Olivera, Leopoldo: “Las exenciones de Canarias”, *Revista de Historia Económica, Números 165-168*, pp. 63-64, 1970.
- Serrano Abad, Susana: “El puerto de Bilbao en la configuración y organización espacial de la ciudad del despegue (1876-1930)”, en *La ciudad contemporánea, espacio y sociedad*, coord. Beascoechea Gangoiti, José María; Novo López, Pedro Alberto y González Portilla, Manuel, pp. 705-736, 2006.
- Serrano Abad, Susana: “El puerto de Bilbao: poder local y transformaciones urbanas (1876-1936)”, *Itsas Memoria: Revista de estudios marítimos del País Vasco, Número 7*, pp. 229-248, 2012.
- Simpson, James Patrick: “La producción y la productividad agraria españolas, 1890-1936”, *Revista de Historia Económica = Journal of Iberian and Latin American Economic History*, Año 12, Número 1, pp. 43-84, 1994.
- Solbes Ferri, Sergio y Castillo Hidalgo, Daniel: *La diferencia insular. El modelo fiscal de Canarias en perspectiva histórica. El Antiguo Régimen: La Real Hacienda y el proceso de construcción del Estado*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2022.
- Solbes Ferri, Sergio y De Luxán Meléndez, Santiago: “Empresas consignatarias y estibadoras en el Puerto de La Luz y de Las Palmas: estrategias y organización”, *Parabiblos: cuadernos de biblioteconomía y documentación, Número 10*, pp. 35-50, 1998.
- Solbes Ferri, Sergio: “La necesaria construcción de un puerto marítimo para Las Palmas de Gran Canaria como complemento a los decretos de puertos francos (1852-1883)”, *XV Coloquios de Historia Canario-Americana, Volumen 1*, pp. 1823-1847, 2004.
- Solbes Ferri, Sergio: “La organización del régimen impositivo de las Islas Canarias en el siglo XVIII”, *Hacienda Canaria, Número 32*, pp. 7-40, 2010.
- Solbes Ferri, Sergio: “Privilegios territoriales en la España borbónica del siglo XVIII: reforma o consolidación”, *Mélanges de la Casa de Velázquez, Número 46, 1*, coord. Dubet, Anne, Solbes Ferri, Sergio, pp. 117-126, 2016.
- Solbes Ferri, Sergio: “Uniformidad fiscal versus territorios privilegiados en la España del siglo XVIII: los casos de Navarra y Canarias”, *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna, Número 27*, pp. 135-160, 2014.

- Solomon, R.J.: “External Relations of the port of Hobart, 1804-1961”, *Australian Geographer*, Volumen 9, Issue 1, 1963.
- Stockley, George F.: “The wine economy of Tenerife in the Seventeenth Century: Anglo-Spanish partnership in a luxury trade”, *The Economic History Review*, Volumen 33, Número 3, pp. 335-350, 1980.
- Stone, Olivia: *Tenerife y sus seis satélites*, Edit. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 2024.
- Suárez Bosa, Miguel, Cabrera Armas, Luis Gabriel: “La competencia en los servicios portuarios entre Cabo Verde y Canarias (1850-1914)”, en *Anuario de Estudios Atlánticos*, Número 58, pp. 363-414, 2012.
- Suárez Bosa, Miguel, Sánchez Silva, Carlos: “Evolución de la producción y el comercio mundial de la grana cochinilla, siglos XVI-XIX”, en *Revista de Indias*, Volumen 66, Número 237, pp. 473-490, 2006.
- Suárez Bosa, Miguel: “Economía e instituciones canarias: La Cámara de Comercio y Navegación de Las Palmas”, en *Anuario de Estudios Atlánticos*, Número 49, pp. 509-533, 2003.
- Suárez Bosa, Miguel: “Empresas y empresarios franceses en Canarias en el siglo XIX”, en *Boletín Millares Carló*, Número 27, pp. 157-180, 2008.
- Suárez Bosa, Miguel: “Las islas Canarias en la ruta del carbón del Atlántico, entre el final del XIX principios del XX: Las estrategias empresariales”, en *Felipe V y el Atlántico: III Centenario del advenimiento de los Borbones*, XIV Coloquios de Historia Canario-Americana, pp. 741-765, 2002.
- Suárez Bosa, Miguel: “Las organizaciones agrarias en Canarias: los sindicatos agrícolas”, en *Homenaje a Celso Martín de Guzmán (1946-1994)*, coord. Millares Cantero, Agustín; Lobo Cabrera, Manuel y Atoche Peña, Pablo, pp. 419-441, 1996.
- Suárez Bosa, Miguel: “Los sindicatos agrícolas en Canarias en el primer tercio del siglo XX”, en *Agricultura y sociedad*, Número 78, pp. 113-138, 1996.
- Suárez Bosa, Miguel: “Puertos francos y empresas en Canarias”, en *XV Coloquios de Historia Canario-Americana*, pp. 1905-1922, 2004.
- Suárez Bosa, Miguel: *Llave de la Fortuna: instituciones y organización del trabajo en el Puerto de Las Palmas, 1883-1990*, Fundación Caja Rural de Canarias, 2003.
- Suárez Bosa, Miguel; Castillo Hidalgo, Daniel; Cabrera Armas, Luis Gabriel y Maziane, Leïla: “Modernización de las infraestructuras y administración en África Occidental; Canarias, Casablanca y Dakar”, en *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX: políticas y estructuras portuarias*, coord. Amélia Polónia, Rivera Medina, Ana María, pp. 43-66, 2016.

- Suárez Bosa, Miguel; Jiménez González, Juan Luis y Castillo Hidalgo, Daniel: “Puerto, empresas y ciudad: una aproximación histórica al caso de Las Palmas de Gran Canaria”, en *Revista de Historia Industrial*, Número 46, pp. 73-96, 2011.
- Suárez Moreno, Francisco y Suárez Pérez, Amanhuy: *Guía del patrimonio etnográfico de Gran Canaria*, Edit. Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 2005.
- Suárez Moreno, Francisco: *Aspectos etnohistóricos del litoral del Noroeste de Gran Canaria*, en *I Curso seminario: El litoral y la mar. Concurrencias a través del tiempo*. Escuela de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria en Gáldar, Aula Celso Martín de Guzmán de Humanidades y Ciencias Sociales, Noviembre de 2011. Puerto de Sardina, 2011.
- Suárez Moreno, Francisco: *Ingenierías históricas de La Aldea*, Ediciones Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1994.
- Suárez Moreno, Francisco: *La mar en el oeste de Gran Canaria: aspectos físicos, históricos y etnográficos*, Infonorte digital, 2004.
- Suárez Moreno, Francisco: *Mogán. De pueblo aislado a cosmopolita*, Ilustre Ayuntamiento de Mogán, Madrid, 1997.
- Verlinden, Charles: “Les Origines Coloniales de la Civilisation Atlantique” en *Journal of World History*, N°1. 1953.
- Viña Brito, Ana del Carmen y de Luxán Meléndez, Santiago: Canarias en la larga duración. Una perspectiva desde la historia económica. Una perspectiva desde la historia económica. XXV Coloquio de Historia Canario-Americana (2022), XXV-044. <https://revistas.grancanaria.com/index.php/chca/article/view/10881>.
- Viña Brito, Ana: “Canarias en el comercio atlántico de esclavos”, *Esclavos*, pp. 15-25, 2006.
- Viña Brito, Ana: “Canarias en el primer ciclo del azúcar”, Semillas y letras: historia de la agricultura en Tenerife a través de los documentos escritos: exposición bibliográfica y documental, coord. Galván Alonso, Delfina, pp. 33-50, 2012.
- Viña Brito, Ana: “Canarias en Europa. Del redescubrimiento al siglo XVI”, Isabel la Católica la magnificencia de un reinado: Quinto centenario de Isabel la Católica, 1504-2004, pp. 201-214, 2004.
- Viña Brito, Ana: “Canarias, sociedad de frontera”, Las fronteras en la edad media hispánica, siglos XIII-XVI, edit. García Fernández, Manuel, Galán Sánchez, Ángel, Peinado Santaella, Rafael Gerardo, pp. 433-450, 2019.
- Viña Brito, Ana: “El azúcar canario y la cultura flamenca: un viaje de ida y vuelta”, España y las 17 provincias de los Países Bajos: una revisión historiográfica (XVI-XVIII), coord. Herrero Sánchez, Manuel, Crespo Solana, Ana, Volumen 2, pp. 615-640, 2002.

Viña Brito, Ana: “El azúcar: base económica para la consolidación de una élite”, *XI Coloquios de Historia Canario-Americana*, Volumen 1, pp. 357-372, 1996.

Viña Brito, Ana: *Azúcar y mecenazgo en Gran Canaria: el oro de las Islas, siglos XV-XVI*, Edit. Cabildo de Gran Canarias, Las Palmas de Gran Canaria, 2014.

Viña Brito, Ana: *Islas y voces del azúcar*, Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife, 2014.

## Apéndices

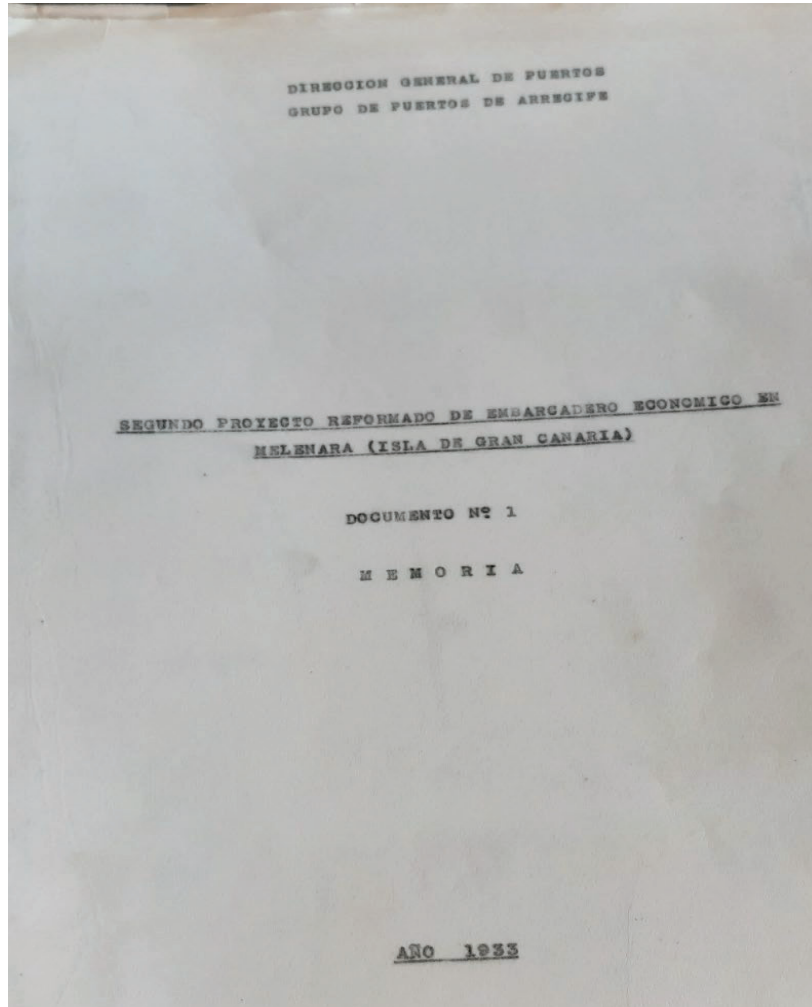


## A) Imágenes de archivo

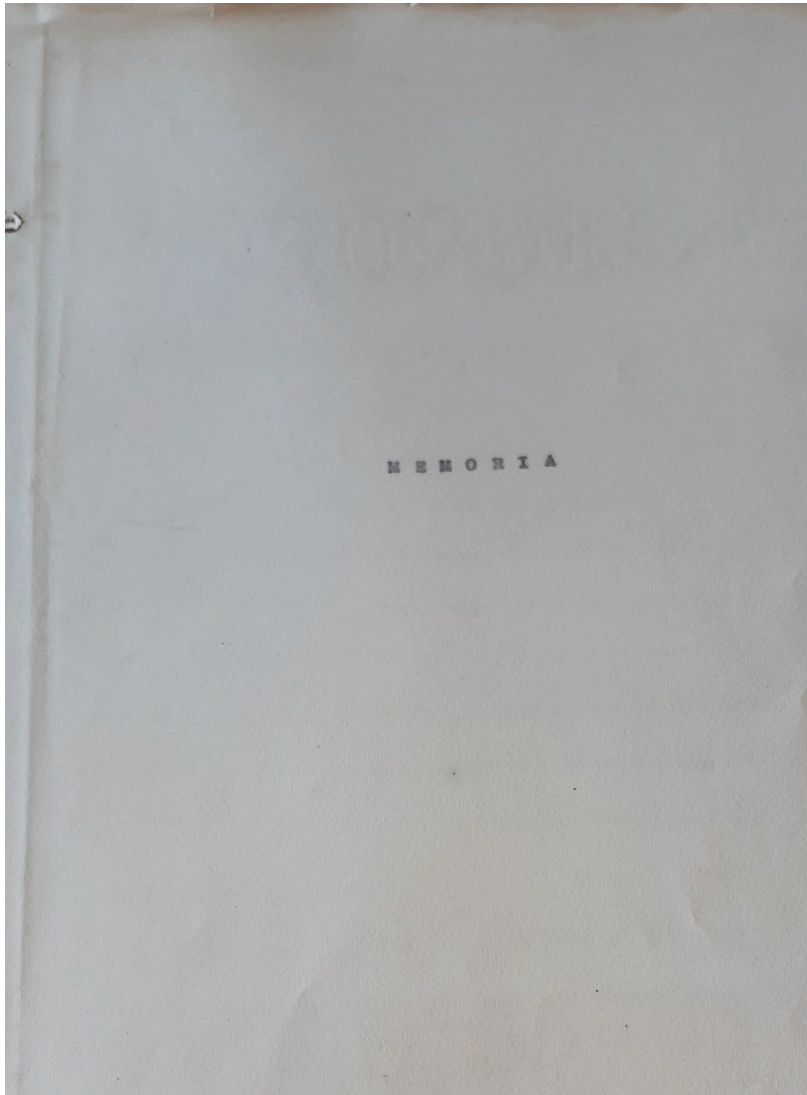
1) Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife (AHP SCT):

Demarcación de Costas en Santa Cruz de Tenerife, serie 4.1.02, Puertos de Canarias, Puertos Económicos

“Proyecto de un embarcadero en Melenara” (Telde, Gran Canaria), sig. 98”.



Portada del segundo proyecto reformado del embarcadero de Melenara, 1933.



Memoria del segundo proyecto reformado del embarcadero de Melenara, 1933.

MEMORIA

Por disposición ministerial de fecha 7 de Abril ANTECEDENTE  
del año en curso, se ordenó pasaran al Grupo de  
Puertos de Arrecife las obras y proyectos de todos  
los puertos de la Isla de Gran Canaria que estaban  
a cargo de la Dirección facultativa de los Puertos  
de La Luz y de Las Palmas, con excepción de estos.  
Incumbenos por tanto por tanto, el dar curso a las  
mejoras pendientes en ellos, siendo objeto del pre-  
sente proyecto el estudiar las del de Melenara. El  
contenido que interesa de su expediente, a grandes  
rasgos es como sigue:

En 5 de Junio de 1924 es aprobado el proyecto  
reformado estudiado por Don Antonio Muñoz en vir-  
tud de la siguiente comunicación:

"Visto el proyecto reformado de embarcadero  
económico en Melenara, Isla de Gran Canaria.

"Visto lo informado por la Sección 3<sup>a</sup>. Sub-  
sección de Puertos del Consejo de Obras Públicas.  
S.M. el Rey (q.D.G.) conformandose con lo

Primera página del segundo proyecto reformado del embarcadero de Melenara, 1933.

DIRECCION GENERAL DE PUERTOS  
GRUPO DE PUERTOS DE ARRIBO

SEGUNDO PROYECTO REFORMADO DE EMBARCADERO ECONOMICO EN  
MELENARA ( ISLA DE GRAN CANARIA)

DOCUMENTO Nº 4

P R E S U P U E S T O

	PESETAS
Presupuesto de ejecución material.....	120.800,59
"    "    "    per administracion.....	120.840,61
"    "    "    per contrata.....	140,336,66

AÑO 1933.

Segundo proyecto reformado del embarcadero de Melenara, presupuesto, 1933.

MEMORIA

PRIMERA PARTE

CONSIDERACIONES RELATIVAS AL PROYECTO EN GENERAL

En telegrama de 6 de Agosto de 1918 se ordenó a la ANTECEDENTES Jefatura de Las Palmas que, sin prejuzgar la cuestión, ni la resolución que en su día se tome, se proceda al estudio del proyecto de un embarcadero económico en Melenara, Gran Canaria, redactando al efecto el presupuesto de gastos de estudio.

Remitido y aprobado con fecha 21 de Septiembre del año último dicho presupuesto de Gastos se procedió lo más rápidamente posible a tomar datos de campo necesarios para la redacción de este proyecto.

Faltos de observaciones meteorológicas hechas en el puerto de Melenara, nos hemos valido para el estudio de los vientos, de los datos tomados en el Colegio de San Agustín de Las Palmas y en el observatorio del vicario Agronómico. Estos datos, con una aproximación muy grande son aplicables al puerto de Melenara, por ser su proximidad a Las Palmas (15 kilómetros en línea recta) y por el poco relieve de las costas.

Unicamente hay que tener en cuenta que la población de Las Palmas se haya muy abrigada de los vientos comprendidos entre las direcciones N y NE por la Isleta, cosa que sucede aunque no en tanto grado en el puerto

DATOS PARA  
EL ESTUDIO  
DE LAS O-  
BRAS.  
VIENTOS, CA  
RRERA DE MA  
REA Y NATU  
RALEZA DEL  
SUELO.

Memoria y antecedentes de justificación de la ejecución del embarcadero de Melenara, 1933.

-2-

que estudiamos por la punta de Taliarte que proporciona un abrigo relativo para los vientos antes señalados a la bahía de Melenara.

De los datos antedichos resulta que los vientos reinantes en Las Palmas son los comprendidos en el cuadrante N.O. al N.E. soplando algunos días en la entrada del Invierno los del N.E. al S.E. y rara vez los restantes.

En las visitas hechas a la carretera de Telde al Puerto de Melenara he comprobado que el abrigo que proporciona la punta de Taliarte para los vientos que soplan del primer cuadrante a la bahía de Melenara es suficiente para poder efectuar con una comodidad relativa las operaciones de embarque y desembarque, a pesar de estar el mar fuera de la bahía relativamente agitado. Cuando los vientos soplan del N. o del S. es completamente imposible practicar operación alguna, pero esto sucede raras veces en el año.

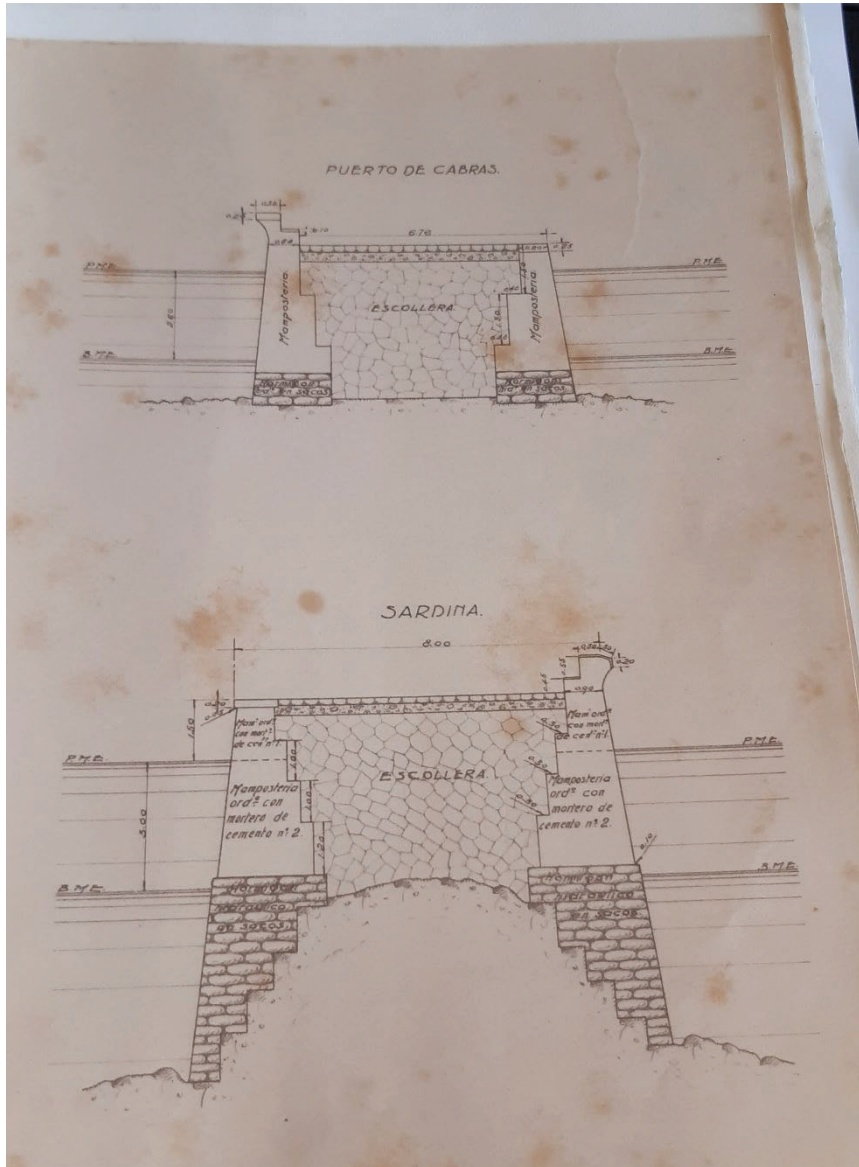
No existiendo observaciones en Melenara para la carrera de marea hemos tomado para esta la de tres metros, igual a la que se tomó para el puerto de la Luz, y para el de Arinaga; el que proyectamos está comprendido entre los dos.

La naturaleza del fondo de la bahía de Melenara es de roca basáltica dura y recubierta de arena de espesores variables, pero siempre pequeños.

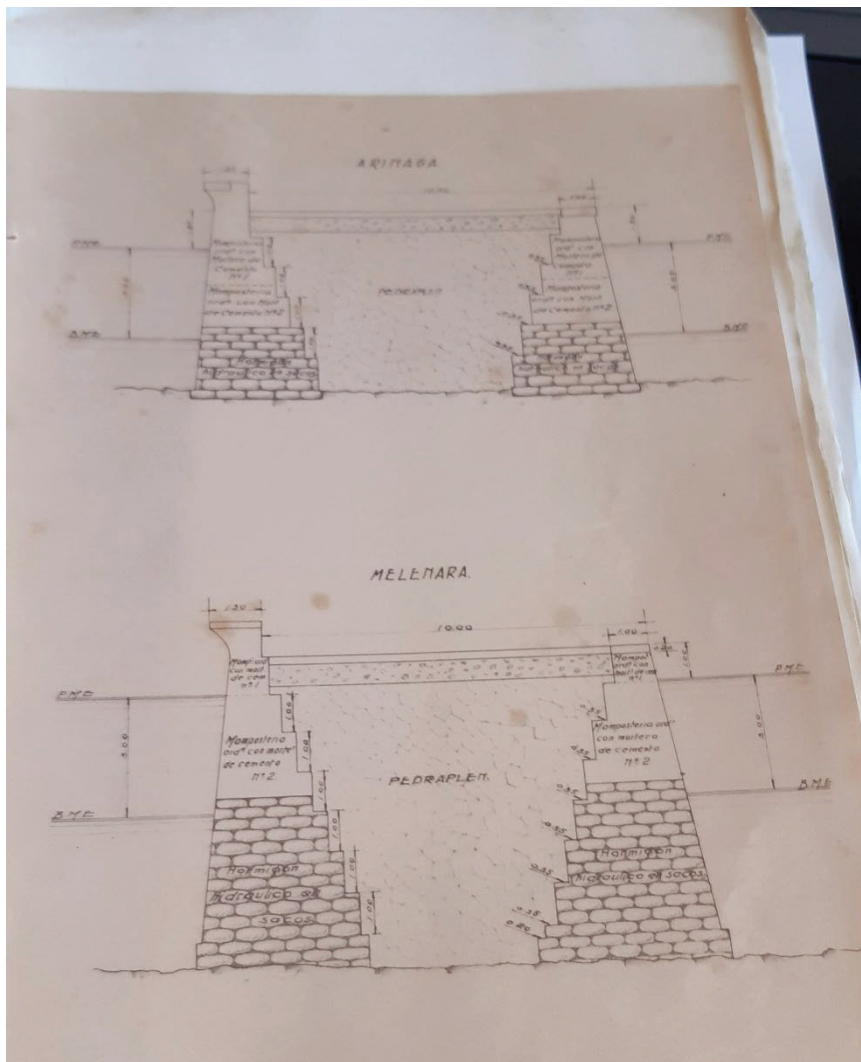
GRAFICO MA  
RITIMO DE  
MELENARA.

No hay ninguna estadística de la importación y exportación que se haga en Melenara, pero teniendo presente que solo dista 4 kilómetros de la riquísima vega de Telde; que la carretera ya construída de este pueblo a Melenara proporciona entre dichos puntos un medio de comunicación fácil, y que la distancia de Telde

Segunda página de la memoria y antecedentes de justificación del embarcadero de Melenara, 1933.

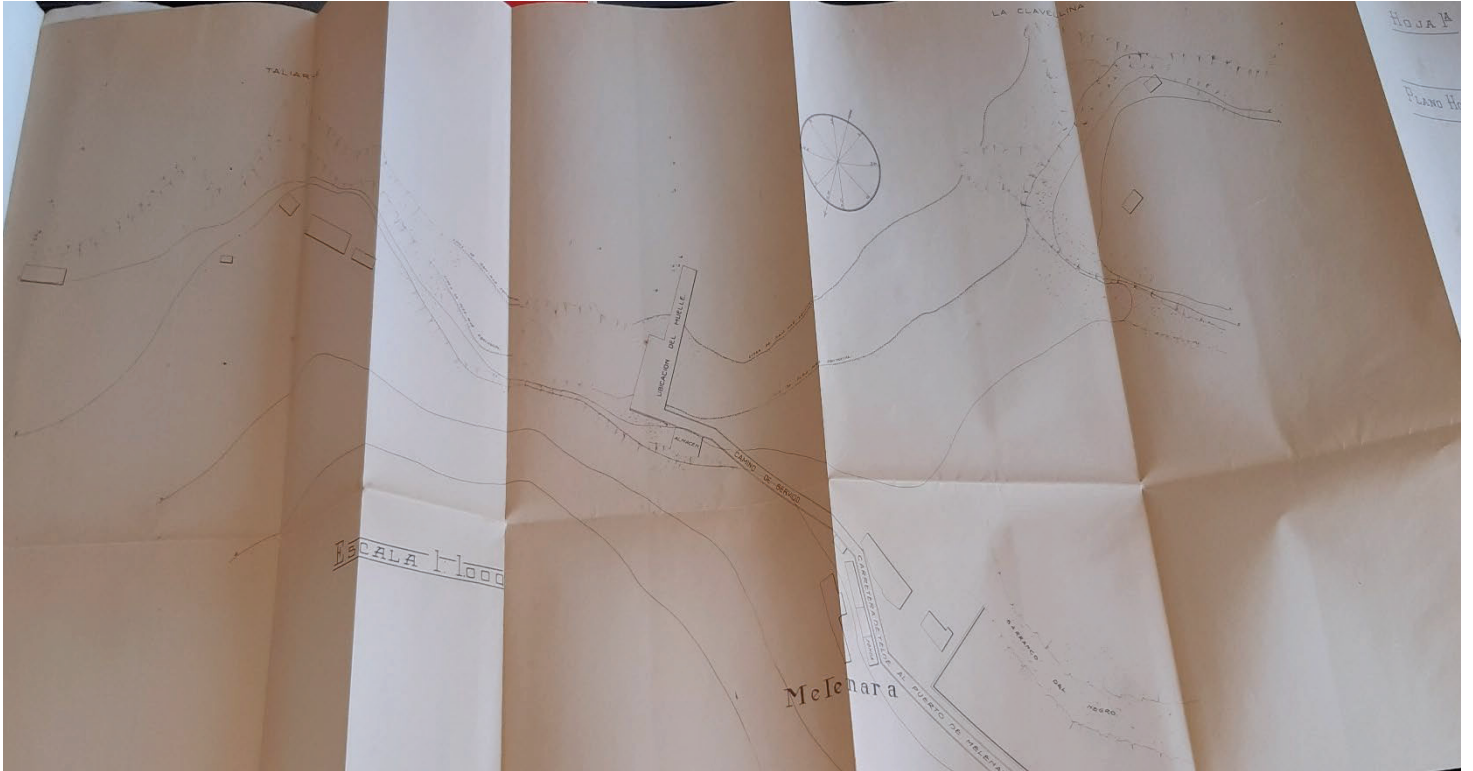


Comparación de los muros de los embarcaderos de Sardina del Norte, Puerto Cabras, Arinaga y Melenara, 1933.

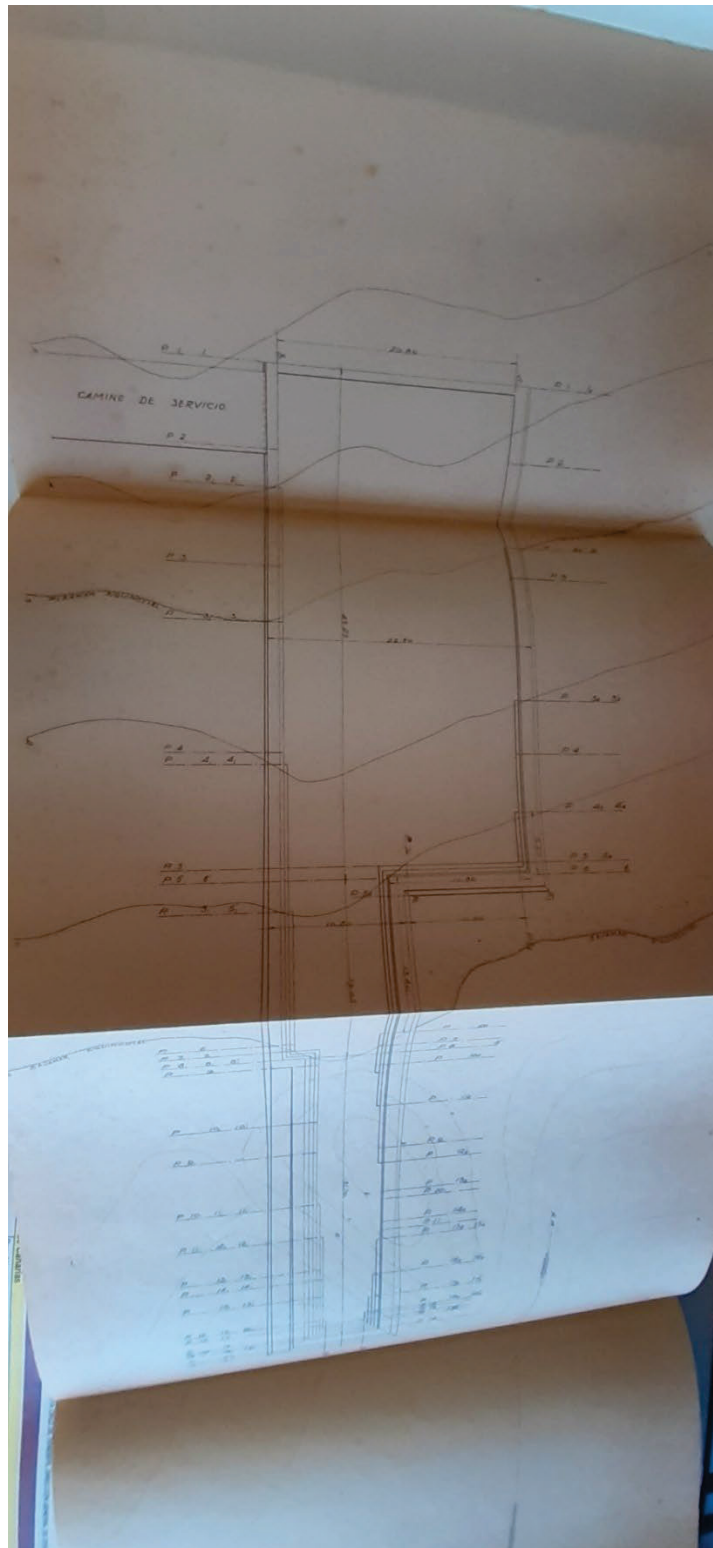


Comparación de los muros de los embarcaderos de Sardina del Norte, Puerto Cabras, Arinaga y Melenara, (continuación), 1933.

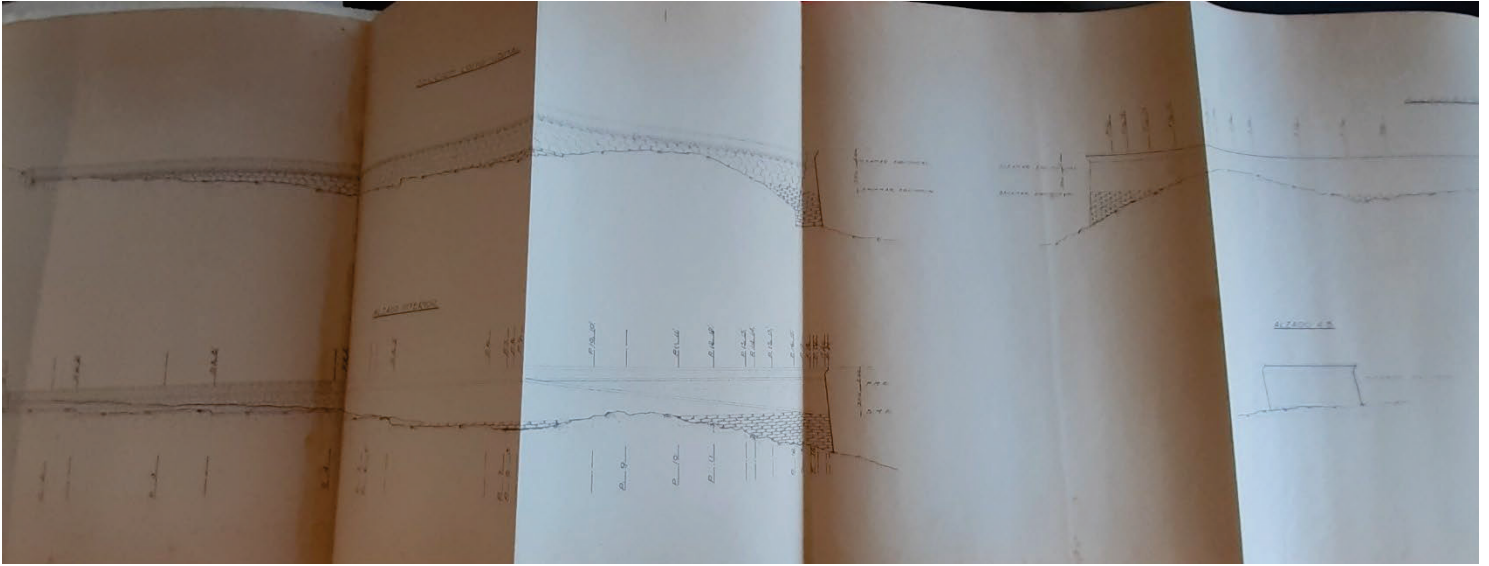
C



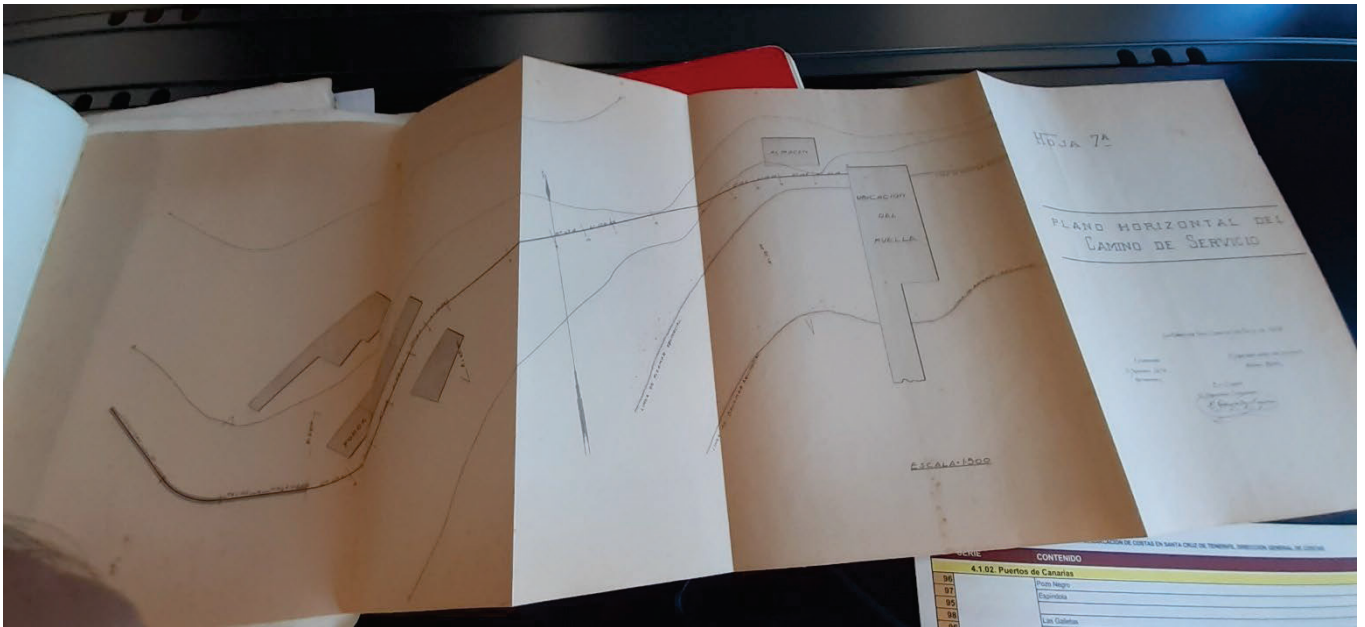
Plano horizontal de ubicación del embarcadero de Melenara y camino de servicio, 1933.



Plano longitudinal del embarcadero de Melenara y la rampa de acceso para las lanchas, 1933.



Plano horizontal del alzado del embarcadero de Melenara, 1933.

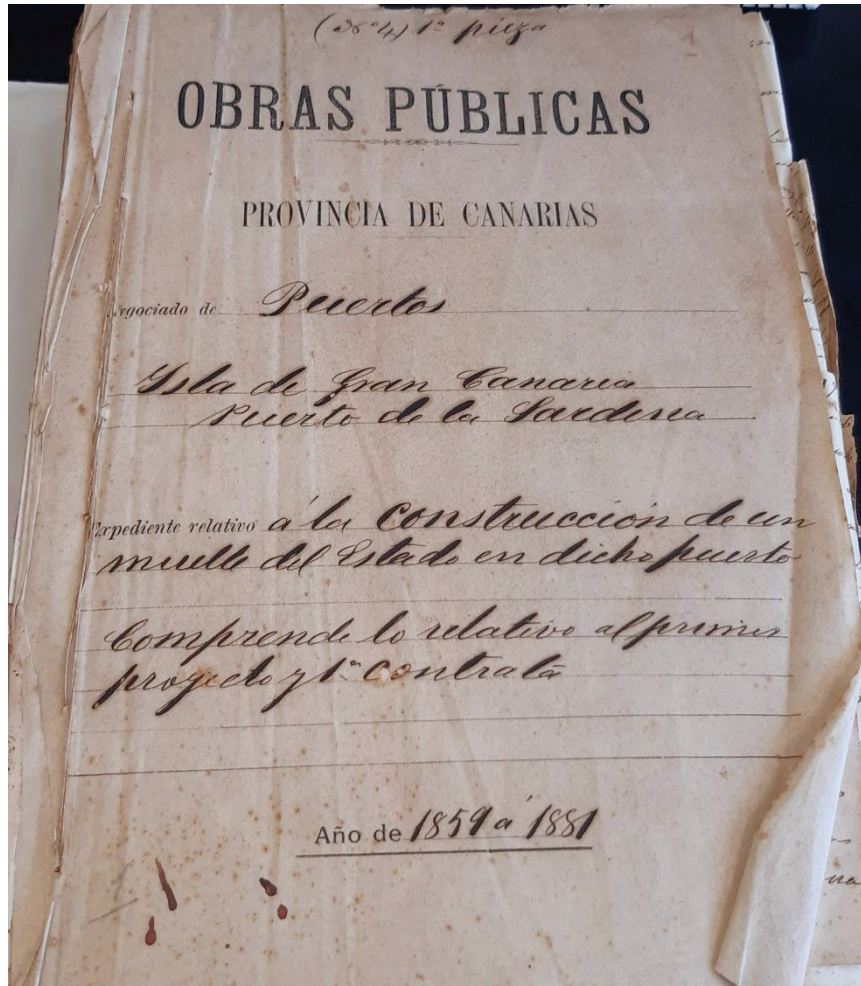


Plano de ubicación del embarcadero de Melenara, camino de servicio y almacén, 1933.

2) Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife (AHPSTC):

Demarcación de Costas en Santa Cruz de Tenerife, serie 4.1.02, Puertos de Canarias,  
Puertos Económicos

Proyecto de un embarcadero en Sardina” (Gáldar, Gran Canaria), sig. 99 y 100”).



Portada de la memoria del embarcadero de Sardina del Norte, 1859-1881.

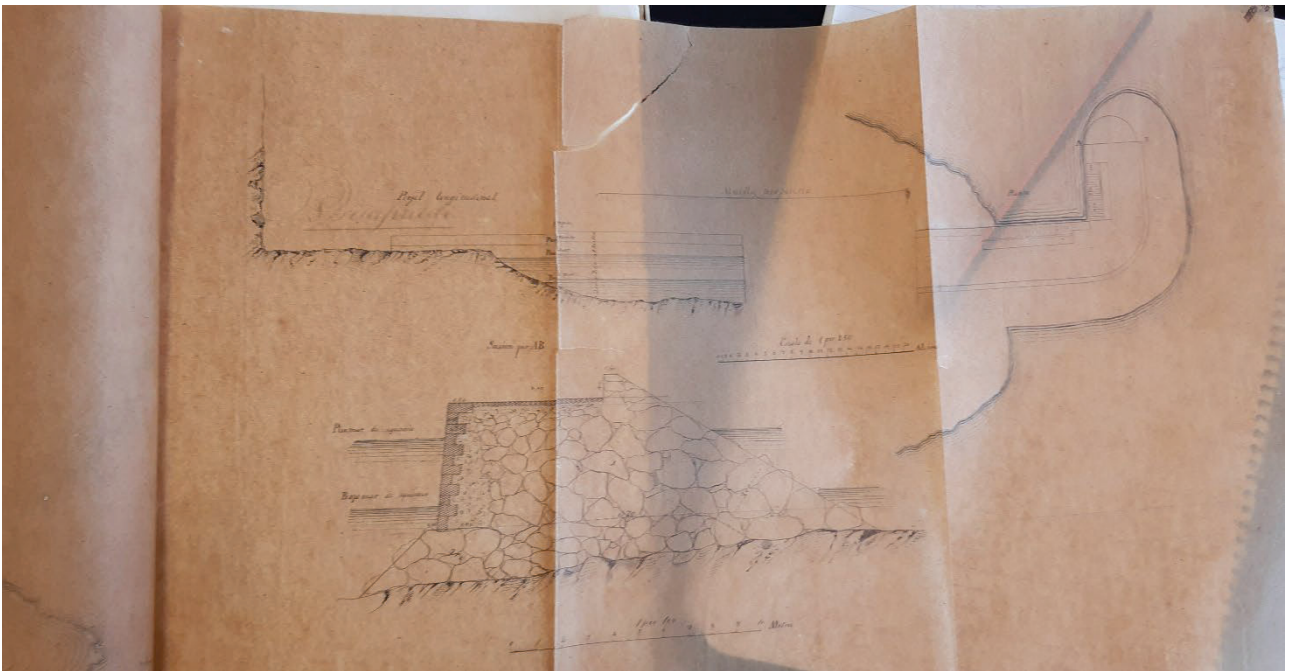
Vino Lot.

El Ayuntamiento Constitucional de la Villa de Paldas a D<sup>h</sup> con la consideracion debida, el pone: Que en esta demarcacion existen cuatro puertos maritimos, en donde fondean los buques del cabotaje que importan y exportan frutos y por un cu mas in mede esta comunicacion a estos habitantes con los otros puertos litorales de esta Pro<sup>va</sup> y con especialidad con esa plaza. Aquellos se denominan Caleta de arriba Anquilla Caleta de abajo y Punta de Sardina; y uno que respecto de todos debiera hacerse merito para el fin a que tiene esta exposicion, concretase sin embargo a manifestar las razones de conveniencia publica que exigen que la Autoridad Superior del archipelago dispusese su proteccion al ultimo Puerto expresado atendida su situacion, sus circunstancias, y el bien que con su mejora indefectiblemente reportaria a la generalidad, y particularmente a los pueblos del norte de esta Y<sup>l</sup>as. El Puerto de Sardina se situa en una muy larga ensenada que hace la tierra, a media legua escasa de esta poblacion, rodeado de elevadas serranas por la parte del na-

Primera página de la memoria del proyecto del embarcadero de Sardina del Norte, 1863.

ante, sur y poniente, teniendo su entrada  
al noroeste: la mara allí es casi siempre  
alta, siendo solo y muy escasamente inferior  
esta condicion por los raras tiempos de otros  
Por el mismo tiempo se hace y se ha hecho  
también un frecuente tránsito, según queda  
con los otros del resto de la provincia y mar  
con el de esa Capital ofortandose los buques  
lo ocupan en el tránsito de frutos y pasajeros  
no pocas consideracion. Con tal motivo  
gran parte de estos vecinos se han dedicado  
a la marineria y forma una matrícula  
cuya circunstancia ha tenido en cuenta el  
Gobierno al dictar la Real orden de 16 de Nov  
ultimo, por la cual S. M. (Q. D. G.) se sirvió  
el establecimiento en esta localidad de una  
de Marina según ya se ha verificado.  
Conociendo esta Municipalidad y  
ventaja de la posesion de un puerto de tan ex  
cualidades, no es por si sola suficiente a prop  
las mejoras que apetese p<sup>a</sup> esta poblacion, se  
do con esmero a reparar y mejorar los caminos  
a el conducen y lo acaba de lograr por el  
mejor estado posible la mayor parte y de  
cultos, que parecia imposible por las condi  
buto que usaban, encontrandose hoy en el  
de tránsito por el, no solo caballerias si

Segunda página de la memoria del proyecto del embarcadero de Sardina del Norte, 1863.



Plano de ubicación y sección del alzado del embarcadero de Sardina del Norte, 1863.

Presupuesto alzado del atracadero.

Escollera		„ 35.000,00
Murallas	{ Lilleria	„ 20.000,00
	{ Mamposteria	„ 4.000,00
Carapeto	Mamposteria	„ 3.600,00
Empedrado		„ 2.500,00
	Suma	„ 75.100,00
Incremento Del 17 por 100		„ 12.767,00
	<u>Total</u>	<u>„ 87.867,00</u>

Asiende este presupuesto a la cantidad de ochenta y siete mil ochocientos sesenta y siete reales.

Las Palmas de Gran Canaria Noviembre 24 de 1863

El Ingeniero

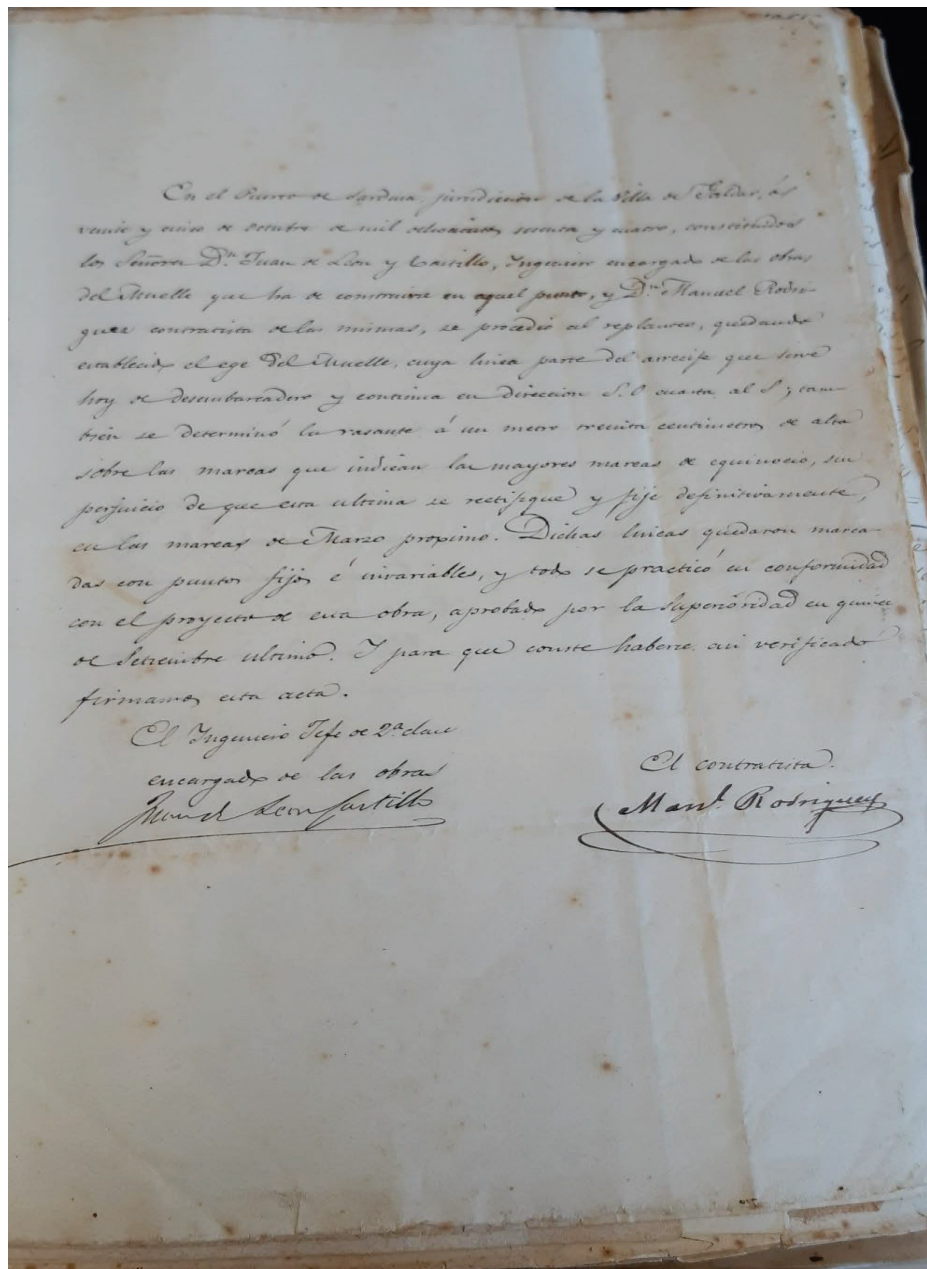


Examinado  
El Ingeniero D. Felipe  
García Carbajal

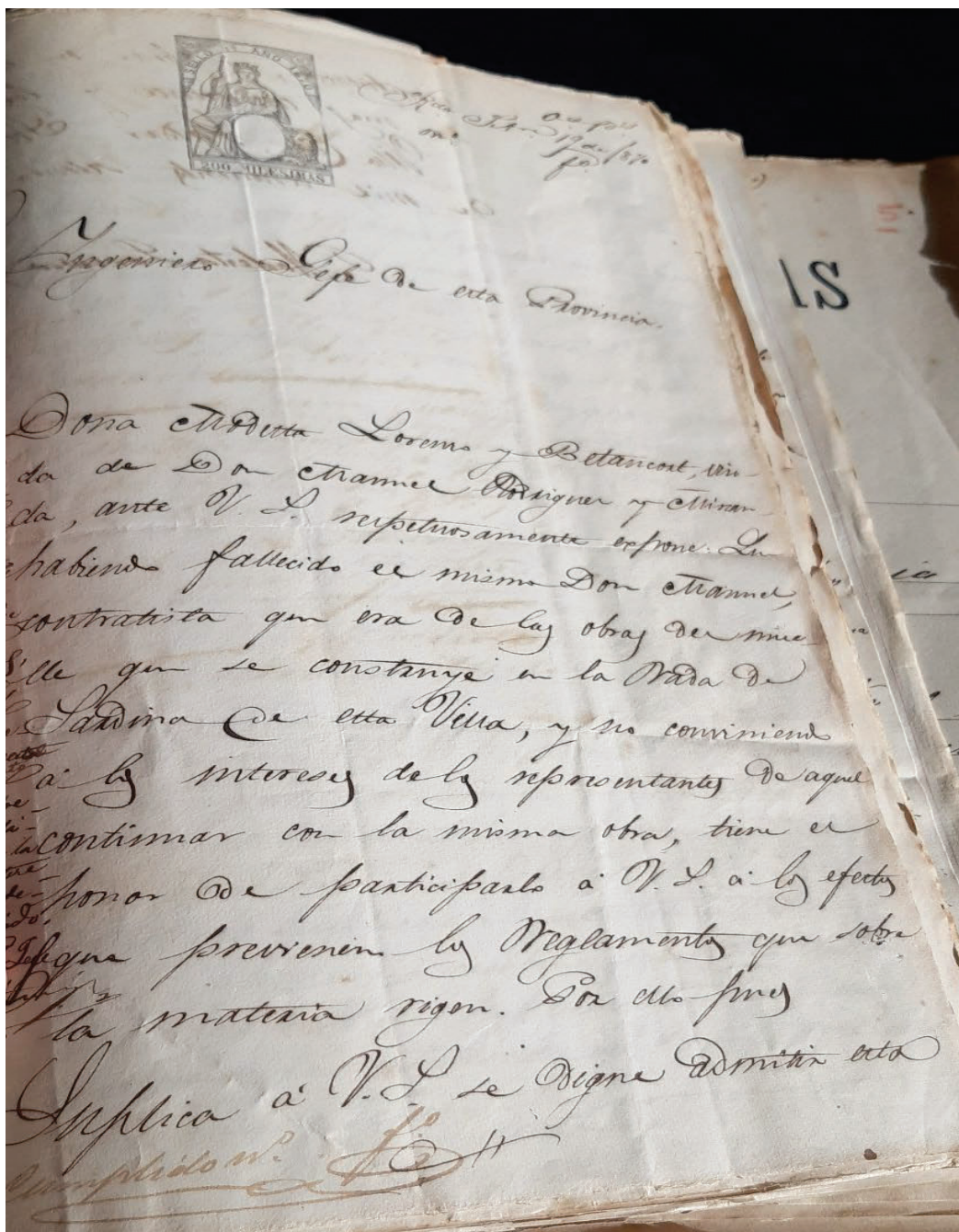
*Francisco J. J. J. J.*

Presupuesto del embarcadero de Sardina del Norte, 1863.

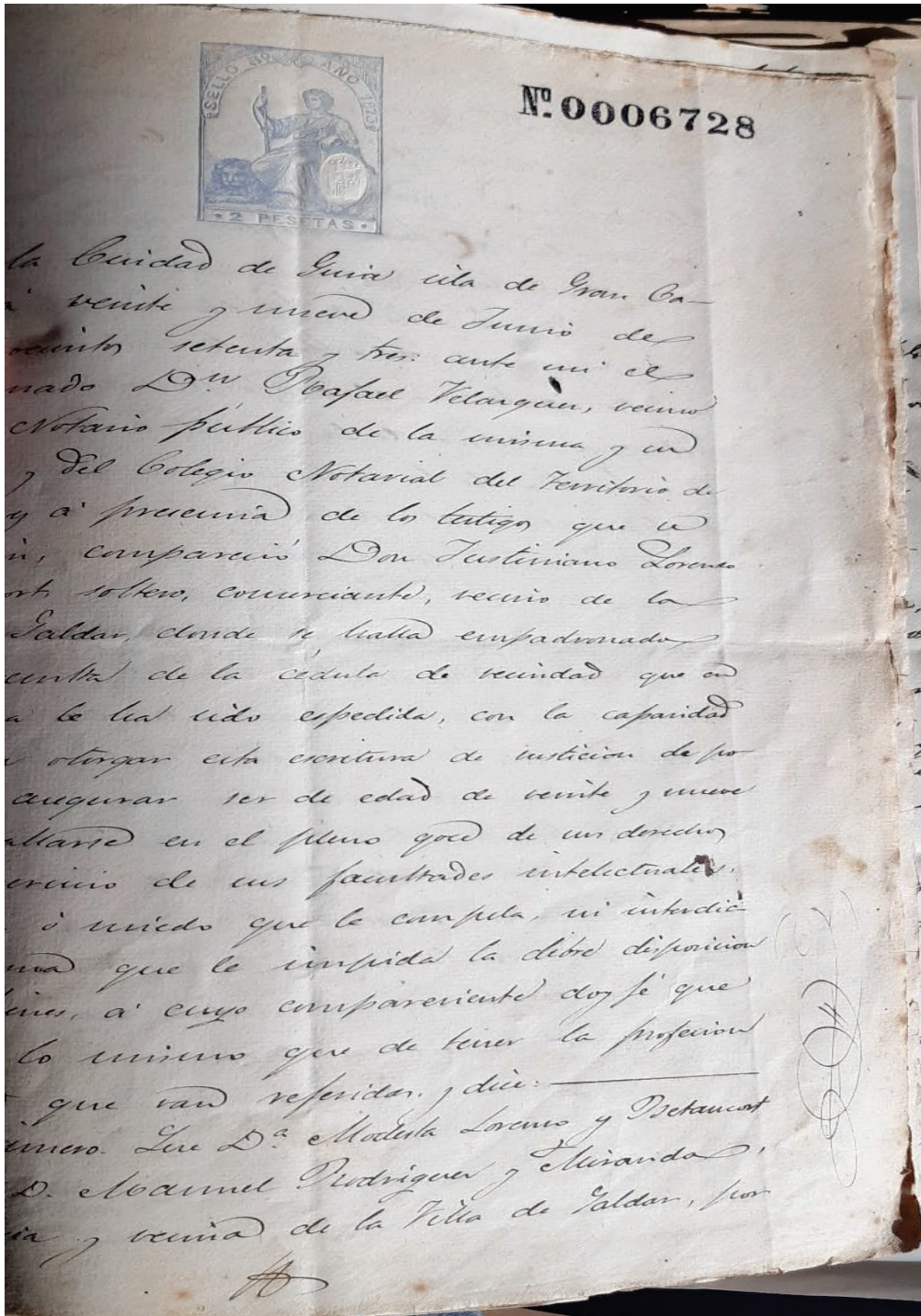
3) "Proyecto de un embarcadero en Sardina" (Gáldar, Gran Canaria), sig. 100.



Contrato de ejecución de las obras del embarcadero de Sardina del Norte entre Juan de León y Castillo, ingeniero del embarcadero y Manuel Rodríguez, contratista de las obras del embarcadero, 1870.



Poder notarial de Modesta Lorenzo, viuda del contratista de las obras del embarcadero Manuel Rodríguez, nombrando a su hermano Justiniano Lorenzo, para que pueda representarla en los derechos que le corresponde, 1873.



Poder notarial de Modesta Lorenzo nombrando a su hermano Justiniano Lorenzo para que la represente en sus derechos como viuda y heredera de las obras del embarcadero de Sardina del Norte 1874.

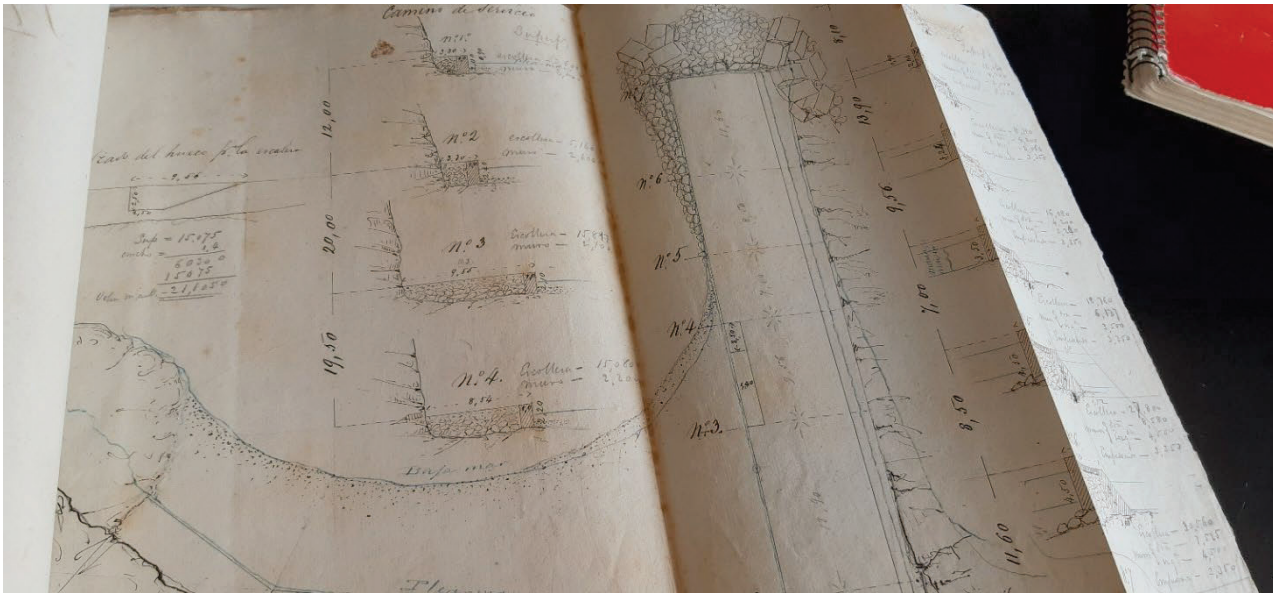




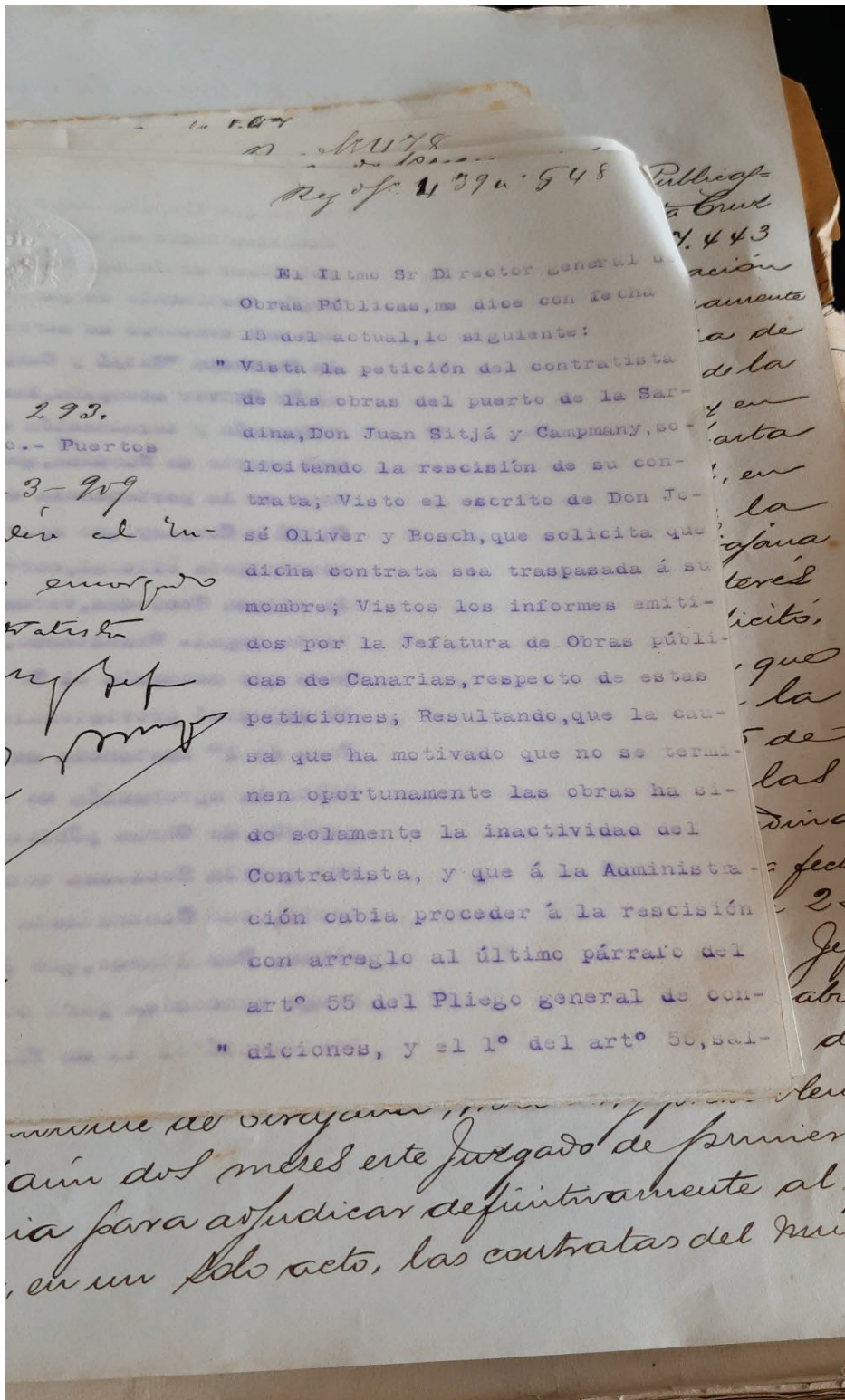
Plano horizontal de ubicación del embarcadero de Sardinia del Norte, 1863.



Plano detallado de la ubicación del embarcadero de Sardinia del Norte, 1863.



Plano de ubicación y detalles del embarcadero de Sardina del Norte, 1863.



Petición de la cesión de la contrata de obra del embarcadero de Sardina del Norte de Juan Sitja Campmany a José Oliver Bosch, 1909.

JEFATURA DE LAS PALMAS  
PROVINCIA DE CANARIAS  
ISLA DE GRAN CANARIA

**PROYECTO**  
**reformado de las obras de reparación**  
**y terminación del Muelle del Puerto**  
**de interés general de 2.º orden**  
**de Sardina.**

---

INGENIERO: **Don Enrique Meléndez Cadalso**

---

*Año de 1913*

---

Portada del proyecto de reforma y terminación del embarcadero de Sardina del Norte por el ingeniero Enrique Meléndez Cadalso, 1913.

27 Febrero 1928

OBRA PÚBLICA

PROYECTO DE DON PEREZ DE LA SALA

PUERTOS

*aprobado en 25 abril 1928*

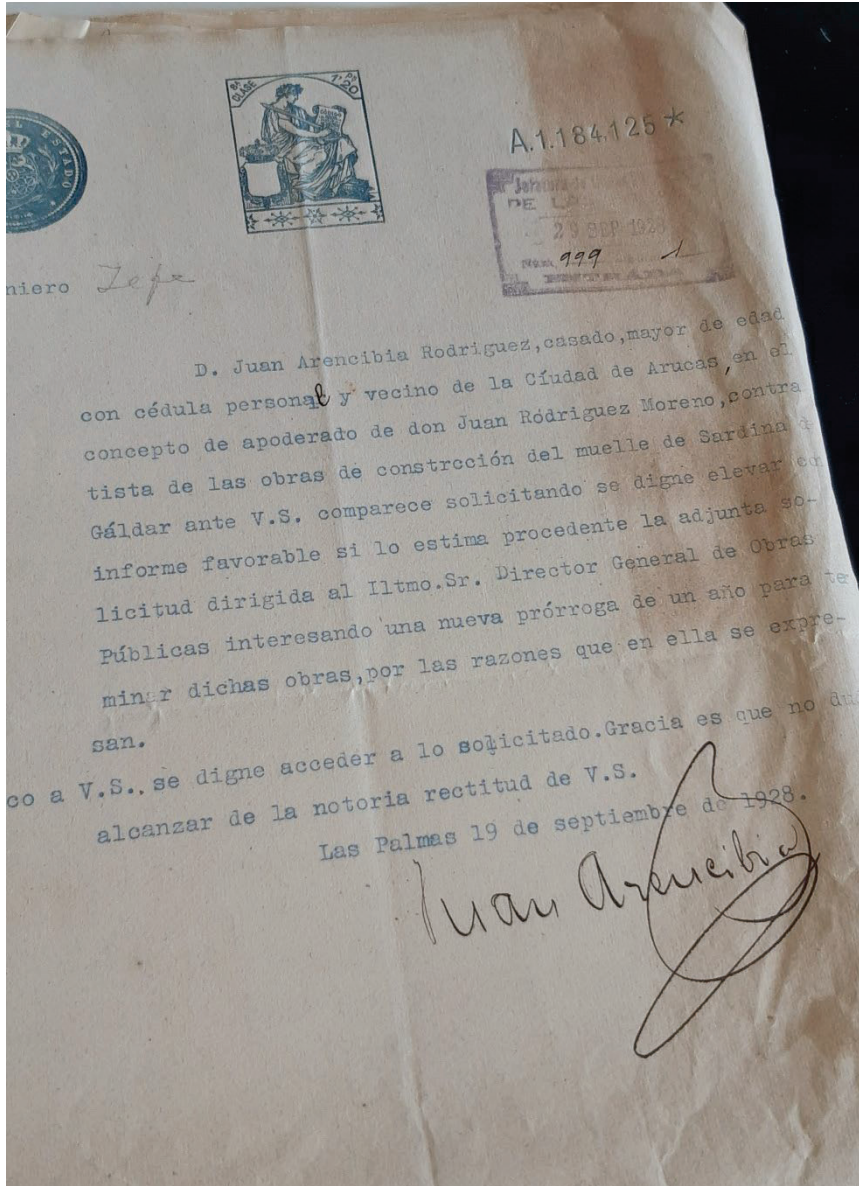
P R E S U P U S T O

LOS GASTOS QUE ORIGINARÁ LA TOMA DE DATOS Y REDACCIÓN DE UN  
PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE LAS OBRAS DEL MUELLE EMBARCADERO DEL  
PUERTO DE SARDINA EN LA ISLA DE GRAN CANARIA

INGENIERO: DON CELESTINO PEREZ DE LA SALA

NO 1928

Presupuesto del proyecto de reforma y ampliación del proyecto del embarcadero de Sardina del Norte por el ingeniero Celestino Pérez de la Sala, 1928.



Poder notarial nombrando a Juan Arencibia como representante legal de Juan Rodríguez Moreno, contratistas de las obras del embarcadero de Sardinia del Norte, 1928.

DIRECCION GENERAL DE PUERTOS  
GRUPO DE PUERTOS DE ARBOCLES

MUELLE EN EL PUERTO DE INTERES GENERAL DE 2º ORDEN DE  
SARDINA

"DATOS PARA LA LIQUIDACION" DE LAS OBRAS EJECUTADAS  
Y "JUSTIFICANTES DE LOS MISMOS"

INGENIERO: DON RAFAEL YNZEAGA CARAMANZANA

AÑO 1934.

Portada de los datos y liquidación de las obras ejecutadas del proyecto del embarcadero de Sardinia del Norte por Rafael Ynzenga Caramanzana, 1934.

PLIEGO DE OBSERVACIONES

ANTECEDENTES  
GENERALES.

Por la Dirección General del Ramo, con fecha 17 de Diciembre de 1921 fué aprobado el "Proyecto de muelle en el puerto de interés general de 2º orden de Sardinia" por su presupuesto de contrata de 248.704,58 pesetas, siendo subastadas y adjudicadas definitivamente las obras al mejor postor Don Rafael Betancor Cabrera, como mandatario de Don Juan Rodríguez Moreno, en 21 de Noviembre de 1923, que se comprometió a efectuar las obras en el plazo señalado por la cantidad de 243.699,00 pesetas que producían en el presupuesto de contrata la baja de 5.005,58 pesetas en beneficio del Estado, representativa de 0,0201266 por unidad.

Las Obras fueron replanteadas en 5 de Enero de 1924, habiéndose aprobado el acta correspondiente por orden de 6 de Febrero siguiente.

En curso de ejecución las obras, la Jefatura de Obras Públicas, observando que por la naturaleza y disposición de los cimientos habrían de ocasionarse aumentos de obra y variaciones en las clases de obras no previstas en el proyecto, solicitó de la Superioridad autorización para redactar un proyecto reformado que le fué concedida en 5 de Septiembre de 1925.

Elevado a la Superioridad este "Proyecto reformado de las obras en construcción de un muelle en el puerto de Sardinia", fué aprobado por R.O. de 8 de Noviembre de 1926, por su presupuesto de contrata de 332.000,02 pesetas que producía un adicional de 85.295,44 pesetas sobre el primitivo que sirvió de base a la subasta.

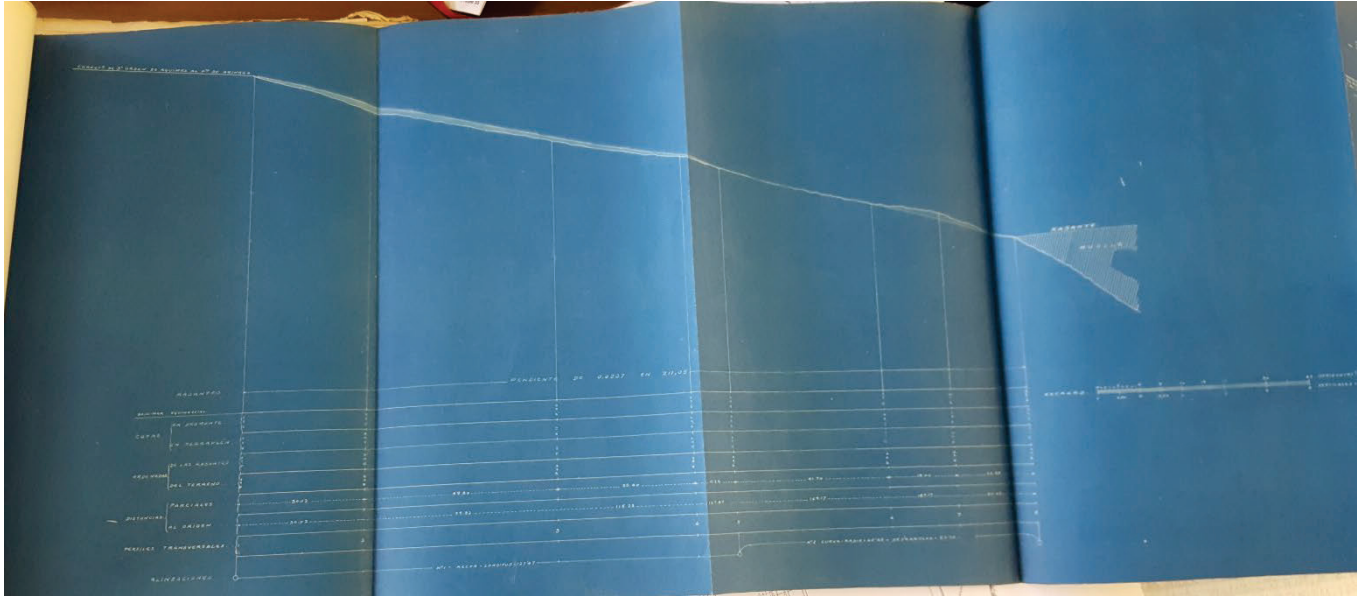
A causa de las vicisitudes sufridas durante el curso de ejecución de las obras, fué necesario a la Contrata

Memoria de los datos y liquidación de las obras ejecutadas del proyecto del embarcadero de Sardinia del Norte por Rafael Ynzenga Caramanzana, 1934.

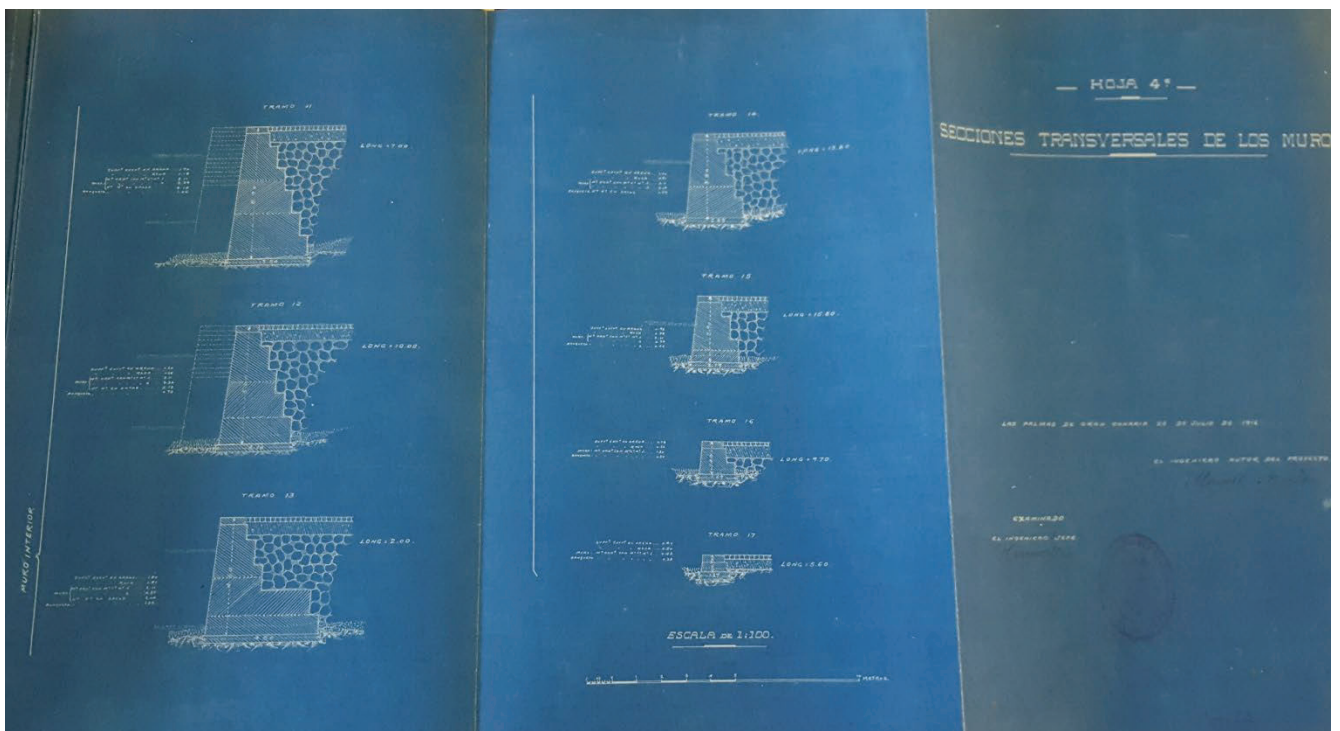
#### 4) Puertos Canarios (PC)

Expediente de construcción portuaria de Arinaga

(“Proyecto de embarcadero en Arinaga. Por el ingeniero don Manuel Aguilar López” (1916). Registro: R-90, Caja 3-1).



Plano y sección longitudinal del embarcadero de Arinaga, 1916.



Sección transversal de los muros del embarcadero de Arinaga, 1916.



Sección transversal de los muros y escalera de acceso del embarcadero de Arinaga, 1916.



Plano horizontal general de la bahía y ubicación del embarcadero de Arinaga, 1916.

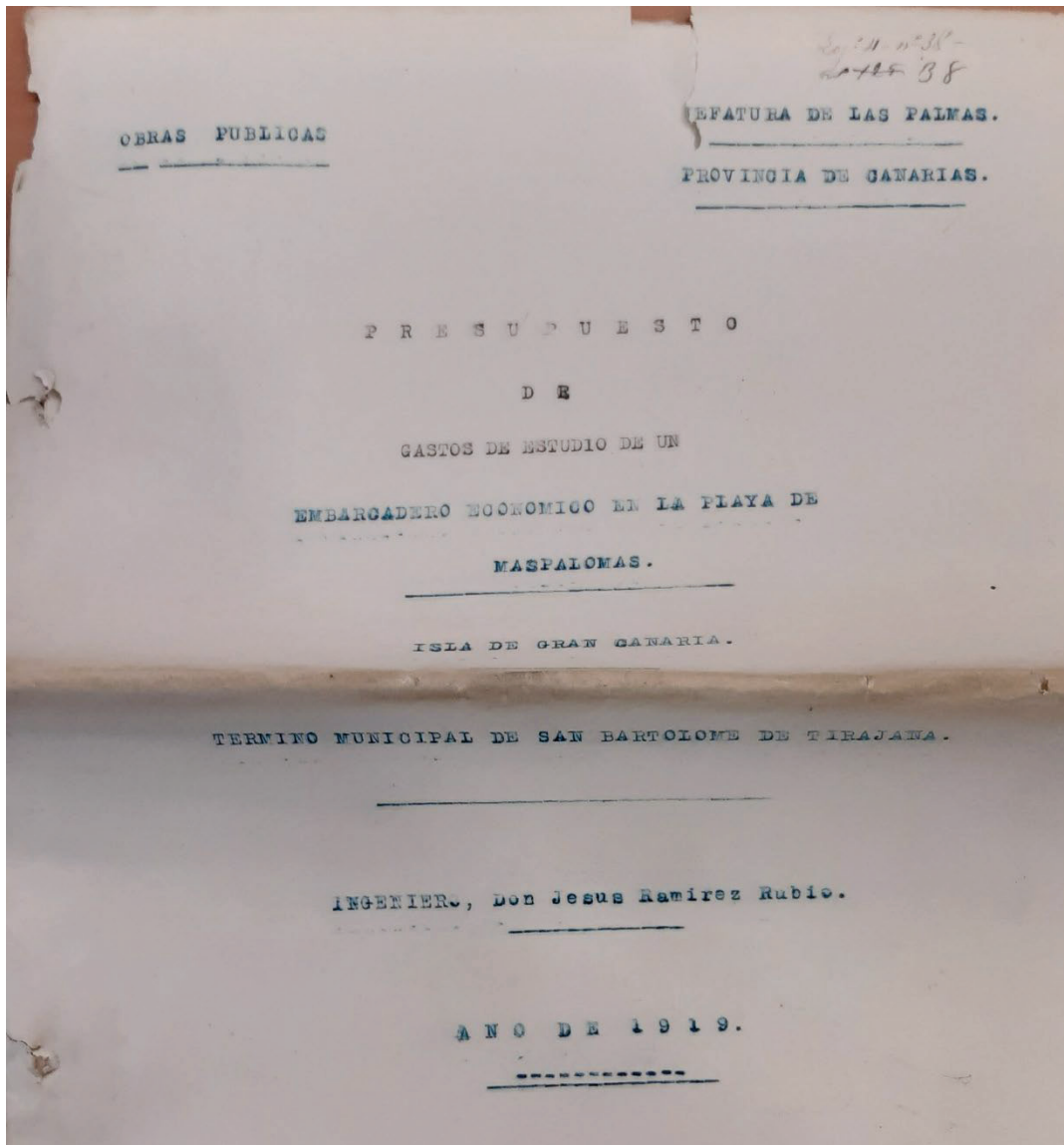




5) Archivo General de la Administración (AGA). Sección de Puertos

Expediente de construcción de embarcadero en Maspalomas (San Bartolomé de Tirajana, Gran Canaria)

“Expediente relativo a la construcción de un embarcadero en la rada de Maspalomas” (Gran Canaria; 1919); Caja: 24/1372).



Presupuesto y estudio de la bahía de Maspalomas para la construcción de embarcadero en la misma rada, 1919.

OBRAS PUBLICAS.

JEFATURA DE LAS PALMAS.

PROVINCIA DE CANARIAS.

EMBARCADERO ECONOMICO EN LA PLAYA  
DE MASPALOMAS.

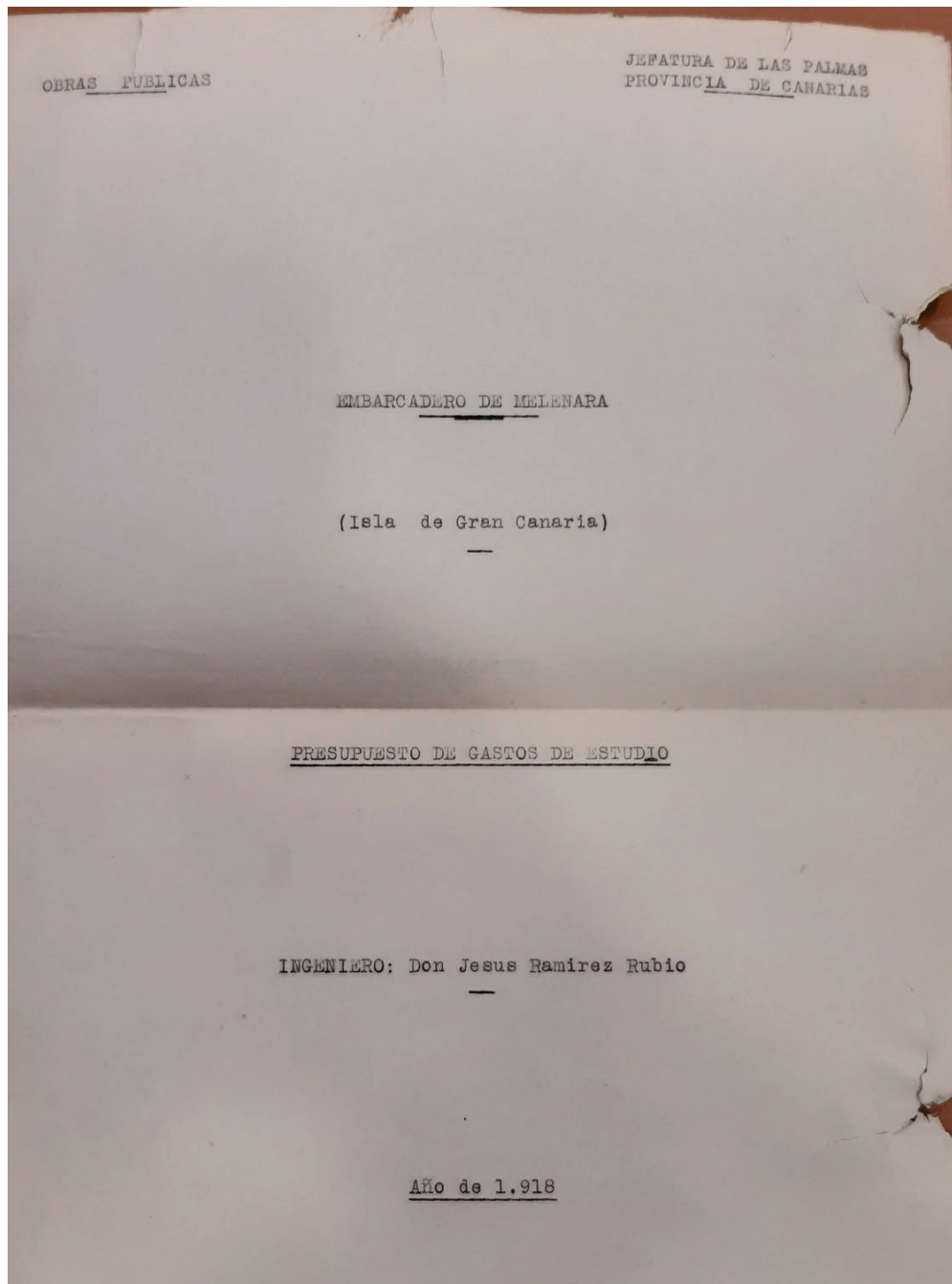
MEMORIA.

Ordenado estudiar por la Dirección General con fecha 1<sup>o</sup> de Octubre de 1919, un embarcadero económico en la playa de Maspalomas, tengo el honor de redactar el presupuesto de gastos para la ejecución de la superioridad.

Para efectuar este estudio creo sean necesarios diez días para el personal encargado de practicar los trabajos y repartidos en la forma siguiente: 4 días para el levantamiento topográfico de la costa: 3 días para el de la parte de mar, un día para reconocimiento del fondo y 2 días para el viaje de ida y vuelta desde la residencia a la zona de trabajos. Al Ingeniero Jefe le supongo necesarios 3 días: 1 para el reconocimiento de la costa y 2 para el viaje. Los tipos de indemnización señalados a cada uno, son los fijados en el Artículo 3<sup>o</sup> párrafo A)

Memoria del estudio de la bahía para la construcción de un embarcadero en la rada de Maspalomas, 1919.

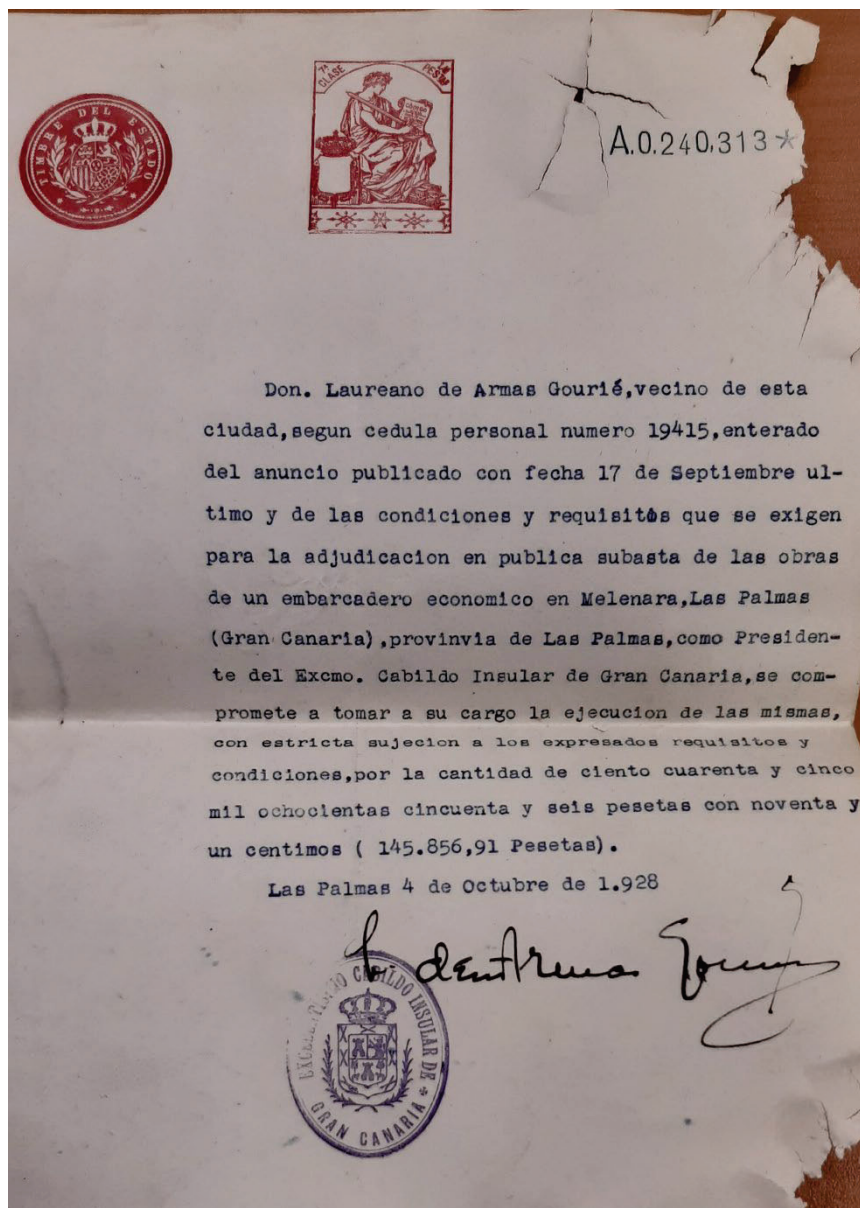
6) "Proyecto embarcadero económico Melenara" (1919); Caja: 24/311".



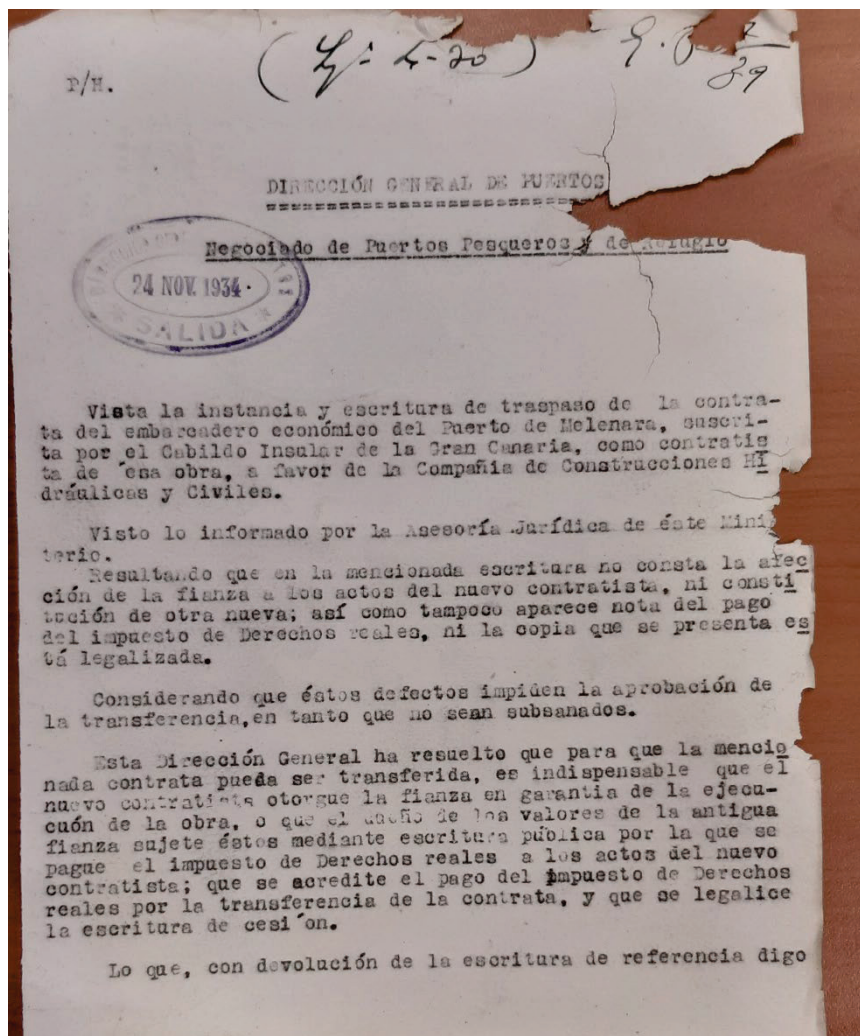
Presupuesto de estudio de la bahía y construcción de un embarcadero en la bahía de Melenara, 1918.



7) "Proyecto de un embarcadero en la rada de Melenara, isla de Gran Canaria", 1919-1941; Caja: 24/1372).



Carta formal de Laureano de Armas Gourié, presidente del Cabildo de Gran Canaria, como licitador en la subasta de las obras del embarcadero de Melenara, 1928.



Petición y respuesta de la Dirección General de Puertos a la propuesta del Cabildo de Gran Canaria para ceder la contrata de obras del embarcadero de Melanara a la empresa guipuzcoana Compañía de Construcciones Hidráulicas y Civiles, y la negativa de la dirección a dicha propuesta, 1934.

8) "Proyecto de embarcadero en Arinaga, presupuesto gasto de estudio" (1906); Caja: 24/279).

N.º 176 (P. 17) Legajo 2.º

MINISTERIO DE AGRICULTURA  
INDUSTRIA, COMERCIO Y OBRAS PÚBLICAS  
*Puertos del Estado.*  
DIRECCION GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

NEGOCIADO DE PUERTOS

*Expediente relativo al proyecto de embarcadero en Arinaga, Zib. de Gran Canaria, incluido en el plan por Real Decreto de 27 de Mayo último.*

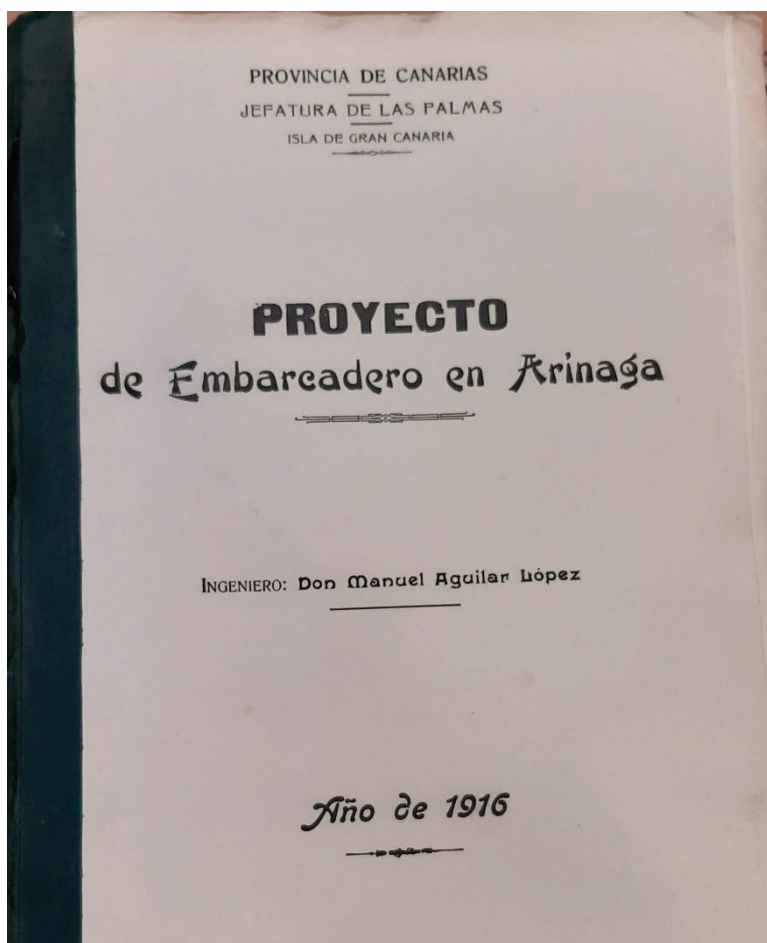
R 51 mº 18

Provincia de *Canarias*

Empieza el ..... de ..... de 190.....  
Concluye el ..... de ..... de 190.....

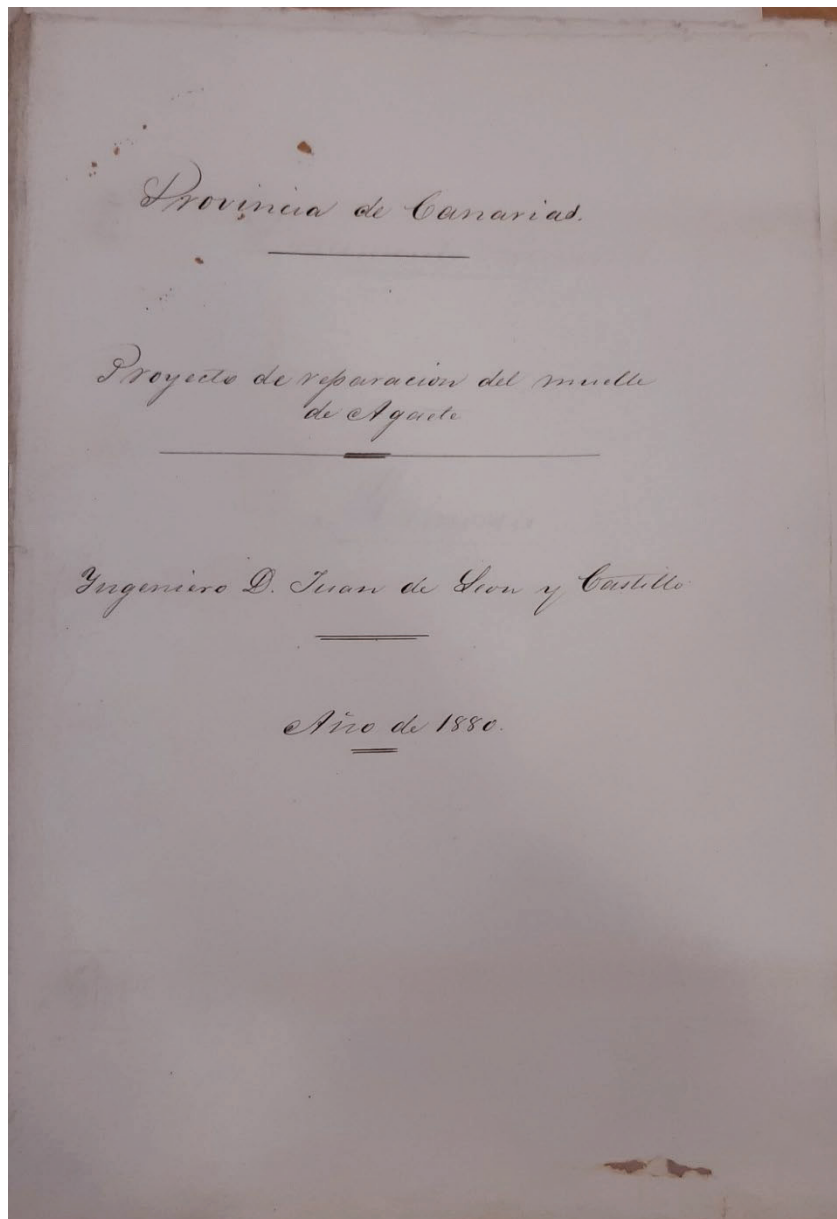
Presupuesto para el estudio de la bahía de Arinaga para la construcción de un embarcadero,  
1906.

9) “Proyecto de un embarcadero económico en Arinaga” (1916); Caja: 24/308).



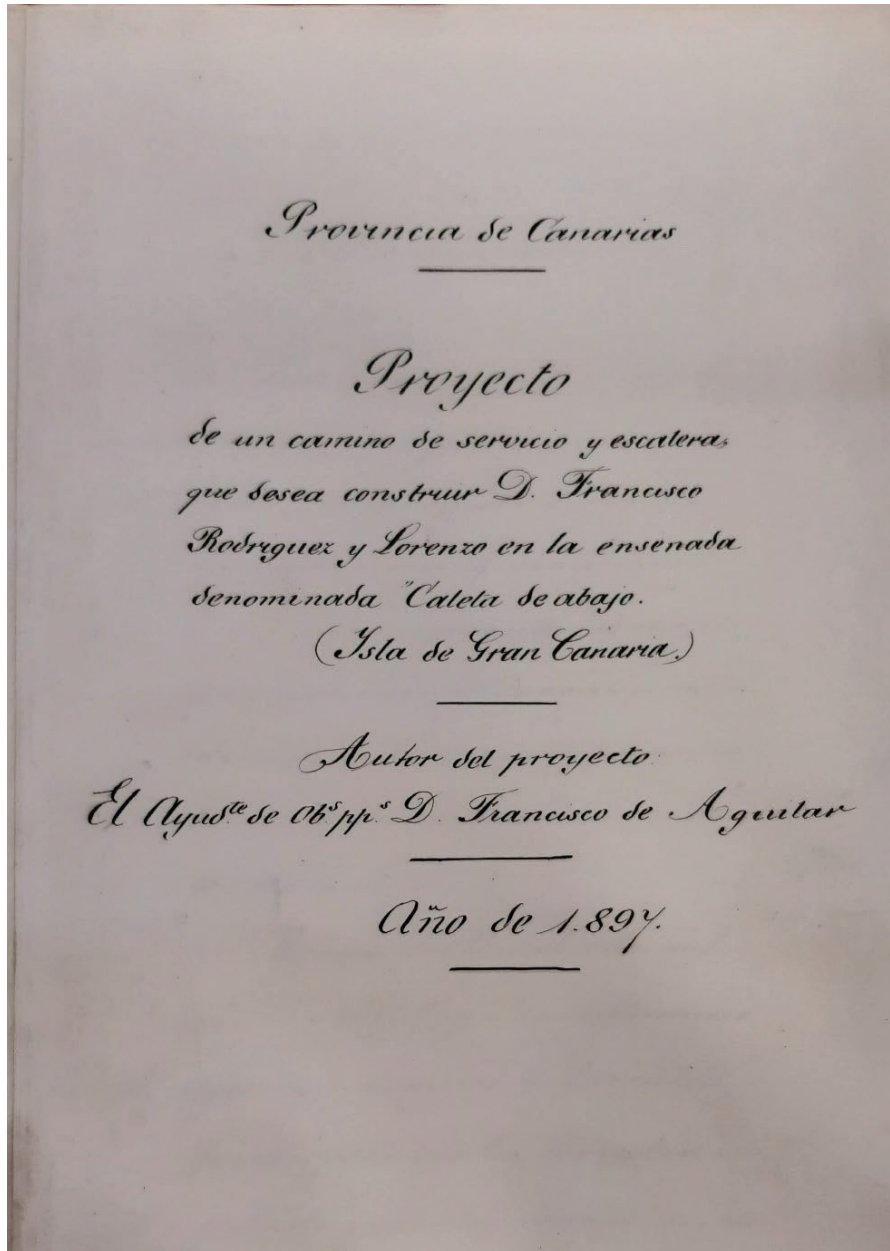
Portada del proyecto de embarcadero de Arinaga por el ingeniero Manuel Aguilar López, 1916.

- 10) Proyectos de construcción portuaria de Las Nieves (Agaete, Gran Canaria)  
“Proyecto de puerto de Las Nieves” (Agaete; 1862-1929; Caja:24/282).

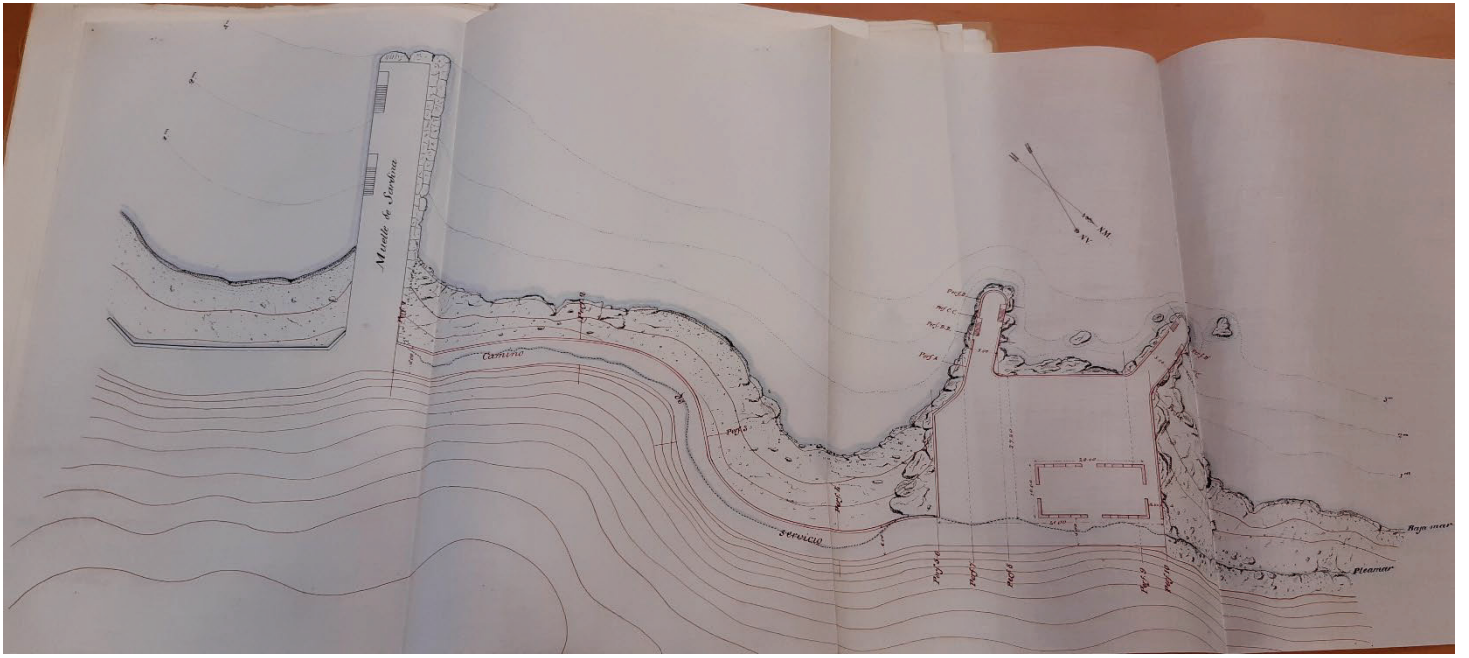


Portada del proyecto del embarcadero de Las Nieves de Agaete por el ingeniero Juan de León y Castillo, 1880.

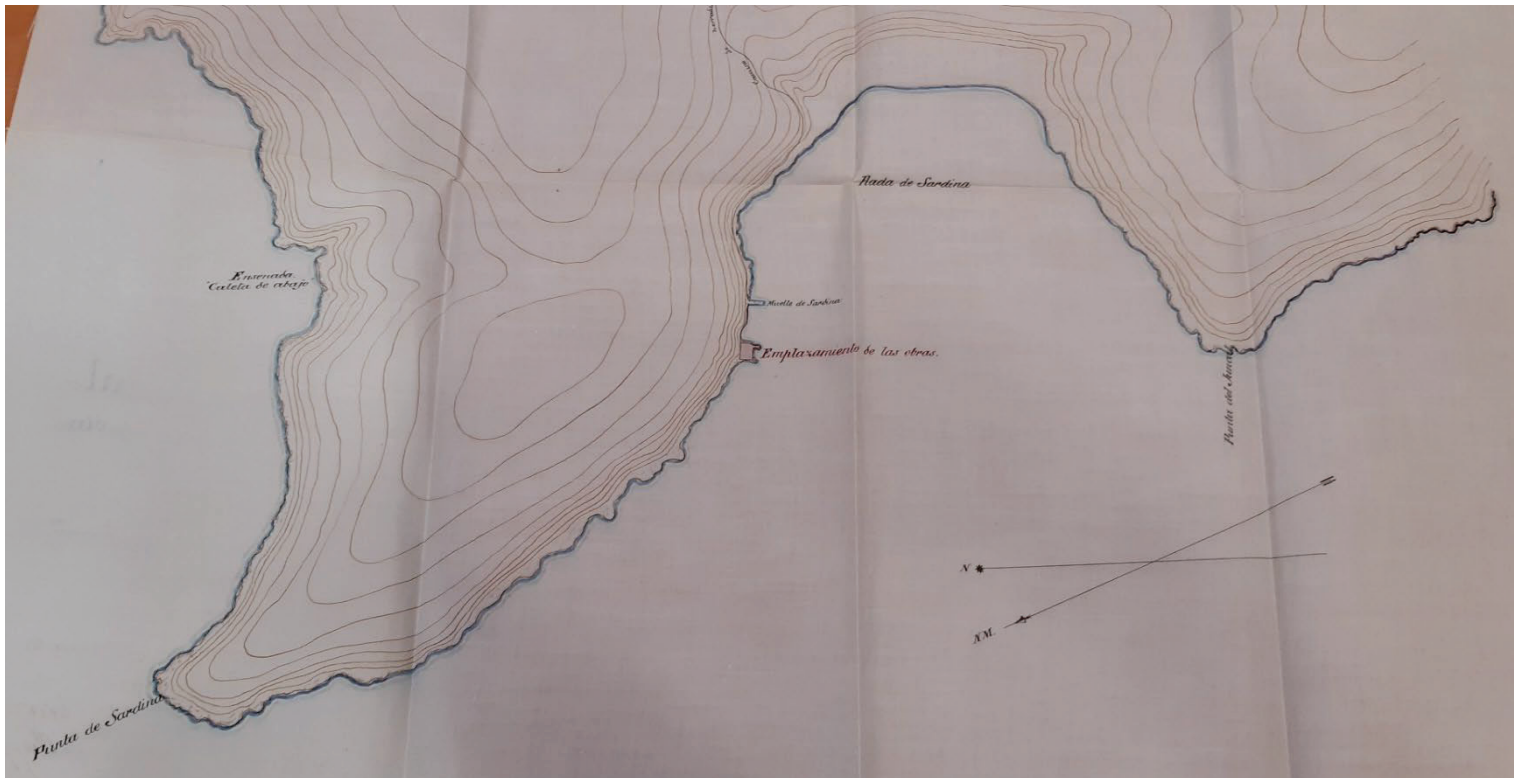
11) Proyectos de construcción y reparación portuaria de Sardina del Norte (Gáldar, Gran Canaria)  
“Francisco Rodríguez Lorenzo solicita autorización para construir una explanada y almacén en la rada de Sardina y camino de servicio y embarcadero en la ensenada de Caleta de Abajo”, (1897, Caja:24/1087).



Portada de la propuesta de construcción de muelle anexo al de Sardina del Norte por el comerciante Francisco Rodríguez Lorenzo, 1897.

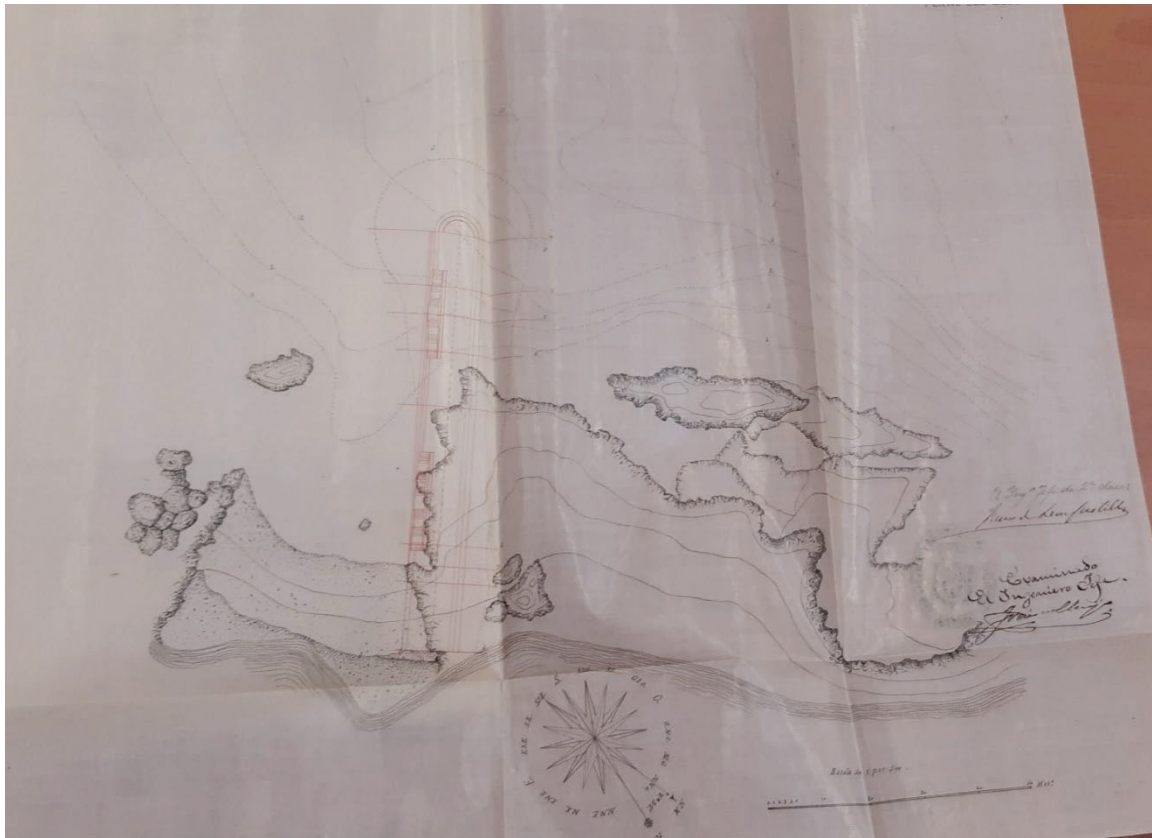


Plano del embarcadero de Sardina del Norte y ubicación de los muelles de Francisco Rodríguez Lorenzo y el propuesto por José Suárez Suárez, 1911.



Plano de ubicación de la bahía y situación del embarcadero de Sardina del Norte y los muelles anexos, 1911.

12) Proyecto de un muelle para la rada de Sardina, en la Villa de Gáldar (Gran Canaria", (1863).



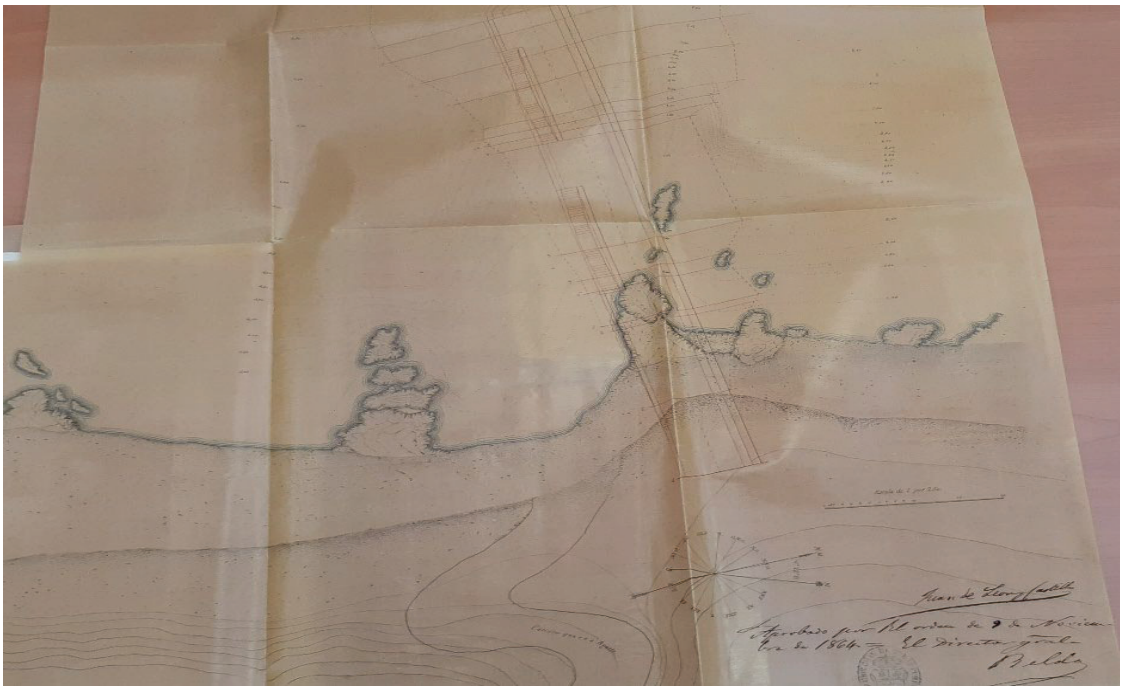
Plano y ubicación del embarcadero de Sardina del Norte por el ingeniero Juan de León y Castillo, 1863.

13) Proyectos de construcción portuaria de Las Nieves (Agaete, Gran Canaria)

“Proyecto de un muelle para la rada de Las Nieves, en la Villa de Agaete (Isla de Gran Canaria)”,  
(1864, Caja24/1070).



Plano de ubicación del embarcadero de Las Nieves, camino de servicio y la ermita de Las Nieves por el ingeniero Juan de León y Castillo, 1864.



Plano de ubicación y longitud del embarcadero de Las Nieves de Agaete, 1864.

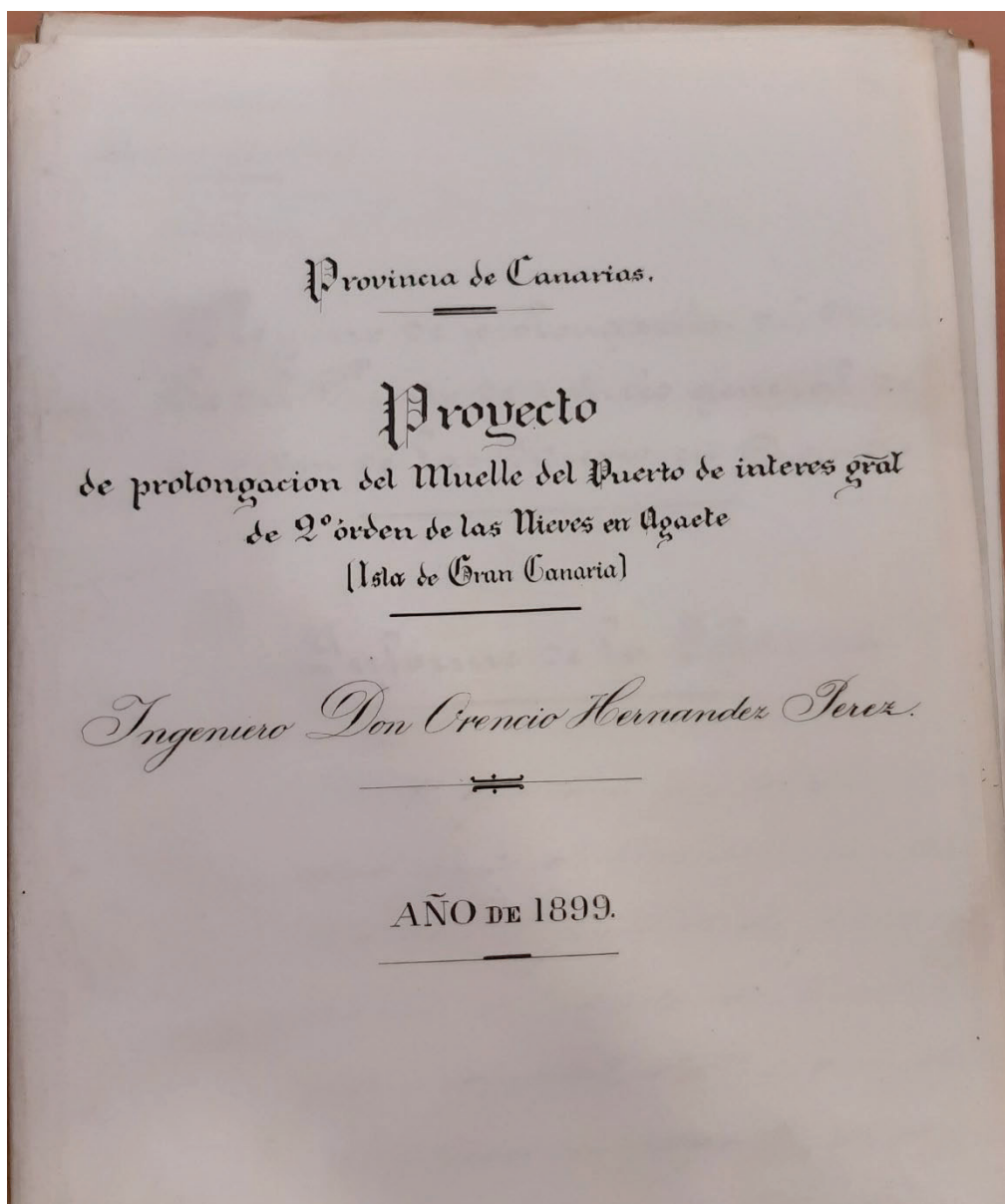
14) "Proyecto de un embarcadero en la rada de Melenara, isla de Gran Canaria", 1919-1941; Caja: 24/1372).



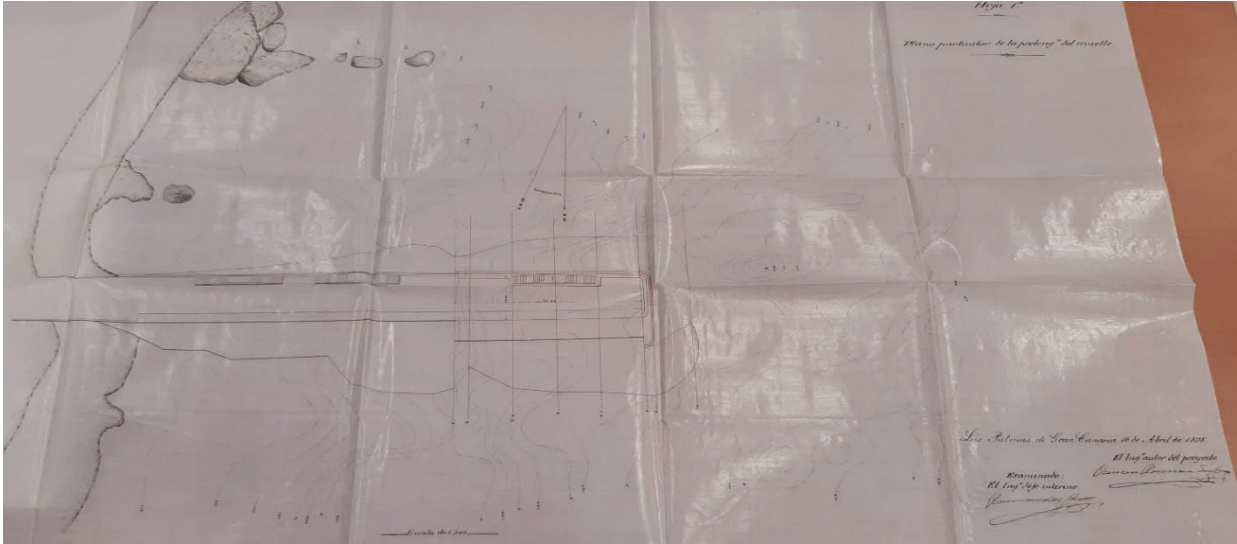
Plano de ubicación del embarcadero de Melenara y camino de servicio, 1924.

15) Proyectos de construcción portuaria de Las Nieves (Agaete, Gran Canaria)

“Proyecto de prolongación del muelle del puerto de interés general de 2º orden de Las Nieves de Agaete” (Gran Canaria; 1899).



Portada de la ampliación del embarcadero de Las Nieves de Agaete por el ingeniero Orencio Hernández Pérez, 1899.



Plano de ubicación del embarcadero de Las Nieves de Agaete con detalle de la ubicación de la terminación de este mediante una tercera escalera de acceso al muelle, 1899.

## **B) Fichas-Inventario de Puertos menores de Gran Canaria**



Puertos menores de Gran Canaria	
Datos Portuarios	
Código Ficha	001
Nombre	Puerto/Embarcadero de Sardina del Norte
Tipología	Puertos
Área de actividad	Económico/mercantil
Grupo	Puertos
Tipo de Entidad	Puertos económicos
Localización	
Isla	Gran Canaria
Localidad	Sardina del Norte
Calle	Avenida Sardina del Norte
Número	
Código Postal	35460
Municipio	Gáldar
Altura	2 metros
UTM	28-X: 431505 Y: 3114202
Toponimia	Sardina del Norte
Cartografía	Google Earth Pro y GRAFCAN
Observaciones	Puerto bien conservado tanto por el consistorio municipal como por el Gobierno de Canarias a través de la entidad pública Puertos Canarias.
Datos Asociados	
Antigüedad	1863
Historia	Puerto emblemático del barrio de Sardina del Norte, ubicado en el municipio de Gáldar. La particularidad radica en la composición de un triple sistema de embarcaderos económicos construido, el primero de ellos con participación de capitales estatales y los dos anexos con capitales privados. adquiridos por la empresa frutera británica <i>Fyffes</i> constituyendo la sede logística de esta compañía en Gran Canaria.
Parcela	Municipal
Uso actual	Patrimonio Municipal
Superficie Parcela	3000 metros cuadrados
Descripción	Triple sistema de embarcaderos económicos que ha sido el principal puerto de exportación de plátanos del municipio desde su construcción hasta mediados del siglo XX.
Estado de Conservación	
Alteraciones	No
Destrucción por obras	No
Saqueos	No
Naturales	No

Otras	No
Estado de Conservación	Muy Bueno
Fragilidad	Bajo
Valor científico patrimonial	Muy alto
Observaciones	Los embarcaderos económicos de Sardina del Norte, desde la crisis comercial y económica desde el final de la primera guerra mundial y hasta la liquidación de las franquicias comerciales en 1936 ha tenido un papel secundario en las exportaciones desde el municipio, tanto hacia los mercados internacionales como hacia el mercado peninsular.
Documentación	<p>Batllori, Antonio; Batllori, Francisco: <i>Sardina del Norte, Puerto del Atlántico</i>.</p> <p>Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife; Demarcación de Costas en Santa Cruz de Tenerife, serie 4.1.02, Puertos de Canarias, Puertos Económicos; (“Proyecto de un embarcadero en Sardina (Gáldar, Gran Canaria), sig. 99 y 100”).</p> <p>Archivos Nacionales; Archivo General de la Administración; Sección de Puertos;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- (“Proyecto de un muelle para la rada de Sardina, en la Villa de Gáldar (Gran Canaria)”, (1863).</li> <li>- (“Francisco Rodríguez Lorenzo solicita autorización para construir una explanada y almacén en la rada de Sardina y camino de servicio y embarcadero en la ensenada de Caleta de Abajo”, (1897, Caja:24/1087).</li> <li>- (“Proyecto de reparación y terminación del muelle del puerto de interés general de 2º orden de Sardina (Gran Canaria), (1903), Caja:24/1103).</li> <li>- (“Proyecto de reparación y terminación del muelle del puerto de interés general de 2º orden de Sardina (Gran Canaria), (1906), Caja:24/1091).</li> <li>- (“Proyecto de muelle en el puerto de interés general de 2º orden de Sardina”, (1921), Caja:24/312).</li> </ul>
<b>Situación Jurídico-Administrativa</b>	
Propietario	Gobierno de Canarias
Usuario	Municipio de Gáldar
Intervenciones permitidas	Restauraciones

## Fotografias



Puertos menores de Gran Canaria	
Datos Portuarios	
Código Ficha	002
Nombre	Puerto/Embarcadero de Las Nieves
Tipología	Puertos
Área de actividad	Económico/mercantil
Grupo	Puertos
Tipo de Entidad	Puertos económicos
Localización	
Isla	Gran Canaria
Localidad	Agaete
Calle	
Número	
Código Postal	35480
Municipio	Agaete
Altura	2 metros
UTM	28-X: 430202 Y: 3108466
Toponimia	Agaete
Cartografía	Google Earth Pro y GRAFCAN
Observaciones	Puerto bien conservado tanto por el consistorio municipal como por el Gobierno de Canarias a través de la entidad pública Puertos Canarias.
Datos Asociados	
Antigüedad	1874
Historia	Puerto emblemático del municipio de Agaete. Es contemporáneo del embarcadero de Sardina del Norte, ambos proyectados por Juan de León y Castillo. Las dificultades económicas y políticas derivadas de la revolución de la gloriosa impidieron la construcción del embarcadero hasta casi una década después del embarcadero de Sardina del Norte.
Parcela	Municipal
Uso actual	Patrimonio Municipal
Superficie Parcela	2000 metros cuadrados
Descripción	Embarcadero antiguo del municipio de Agaete construido sobre la misma playa homónima. Consta de varias ampliaciones y reparaciones desde su construcción. Actualmente se trata de un espacio testimonial del pasado agrícola y mercantil del municipio, teniendo un amplio tráfico marítimo por el macro muelle que tiene conexiones diarias con el puerto de Santa Cruz de Tenerife.
Estado de Conservación	
Alteraciones	No

<b>Destrucción por obras</b>	No
<b>Saqueos</b>	No
<b>Naturales</b>	No
<b>Otras</b>	No
<b>Estado de Conservación</b>	Muy Bueno
<b>Fragilidad</b>	Bajo
<b>Valor científico patrimonial</b>	Muy alto
<b>Observaciones</b>	Los embarcaderos económicos de Sardina del Norte, desde la crisis comercial y económica desde el final de la primera guerra mundial y hasta la liquidación de las franquicias comerciales en 1936 ha tenido un papel secundario en las exportaciones desde el municipio, tanto hacia los mercados internacionales como hacia el mercado peninsular.
<b>Documentación</b>	Archivos Nacionales; Archivo General de la Administración; Sección de Puertos: - (“Proyecto de un muelle para la rada de Las Nieves, en la Villa de Agaete (Isla de Gran Canaria)”, (1864, Caja24/1070). - (“Proyecto de puerto de Las Nieves (Agaete), (1862-1929), (Caja:24/282). - (“Proyecto de prolongación del muelle del puerto de interés general de 2º orden de Las Nieves de Agaete (Gran Canaria)”, (1899), Caja:24/1080).
<b>Situación Jurídico-Administrativa</b>	
<b>Propietario</b>	Gobierno de Canarias
<b>Usuario</b>	Municipio de Agaete
<b>Intervenciones permitidas</b>	Restauraciones

## Fotografias



Puertos menores de Gran Canaria	
Datos Portuarios	
Código Ficha	003
Nombre	Puerto/Embarcadero de Bañaderos
Tipología	Puertos
Área de actividad	Económico/mercantil
Grupo	Puertos
Tipo de Entidad	Puertos económicos
Localización	
Isla	Gran Canaria
Localidad	Arucas
Calle	
Número	
Código Postal	35414
Municipio	Arucas
Altura	2 metros
UTM	28-X: 44751388 Y: 3114104
Toponimia	Bañaderos
Cartografía	Google Earth Pro y GRAFCAN
Observaciones	PUERTO NATURAL DEL MUNICIPIO DE ARUCAS, SE TRATA DE UNA PROPUESTA DE PROYECTO QUE SE HA INTENTADO REALIZAR EN TRES OCASIONES, SIN ÉXITO.
Datos Asociados	
Antigüedad	1914 (estudio bahía)
Historia	Puerto natural emblemático del municipio de Arucas. Se ha intentado realizar en tres ocasiones diferentes proyectos de construcción portuaria desde inicios del siglo XX.
Parcela	Municipal
Uso actual	Ocio
Superficie Parcela	2000 metros cuadrados
Descripción	Playa y puerto natural cuya propuesta de construcción portuaria se iba a realizar en la playa de el puertillo en la localidad de bañaderos, en el municipio de Arucas. Por ser puerto alternativo ante adversidad climática desde el puerto de sardina del norte y a la cercanía con el puerto de la luz en Las Palmas de Gran Canaria.
Estado de Conservación	
Alteraciones	No
Destrucción por obras	No
Saqueos	No
Naturales	No
Otras	No
Estado de Conservación	Muy Bueno
Fragilidad	Bajo
Valor científico patrimonial	Muy alto
Observaciones	Los embarcaderos económicos de sardina del norte, desde la crisis comercial y económica desde el final de la primera guerra mundial y hasta la liquidación de las franquicias comerciales en 1936 ha tenido un papel secundario en las exportaciones desde el municipio, tanto hacia los mercados internacionales como hacia el mercado peninsular.

<b>Documentación</b>	Archivos Nacionales; Archivo General de la Administración; Sección de Puertos: - (“Proyecto un muelle para la rada de Bañaderos, presupuesto de estudio (1914); Caja: 24/285).
<b>Situación Jurídico-Administrativa</b>	
<b>Propietario</b>	Gobierno de Canarias
<b>Usuario</b>	Municipio de Arucas
<b>Intervenciones permitidas</b>	Restauraciones

Fotografias



Puertos menores de Gran Canaria	
Datos Portuarios	
Código Ficha	004
Nombre	Puerto/Embarcadero de La Aldea de San Nicolás
Tipología	Puertos
Área de actividad	Económico/mercantil
Grupo	Puertos
Tipo de Entidad	Puertos económicos
Localización	
Isla	Gran Canaria
Localidad	La Aldea de San Nicolás
Calle	
Número	
Código Postal	35470
Municipio	La Aldea de San Nicolás
Altura	2 metros
UTM	28-X: 419500 Y: 309820
Toponimia	La Aldea de San Nicolás
Cartografía	Google Earth Pro y GRAFCAN
Observaciones	Puerto y playa de exportación por excelencia del municipio de La Aldea de San Nicolás, aunque no se trata del puerto histórico del mismo, dado que este se encuentra en la playa del Perchel.
Datos Asociados	
Antigüedad	Siglo XX
Historia	Playa y puerto del municipio de La Aldea de San Nicolás, se trata de embarcadero construido en a partir de la década de 1920/1930 por R.D. de embarcaderos económicas de canarias que precisaba para la década de 1920 como puerto pendiente de construcción. sin embargo, la playa no era el puerto natural del municipio sino la playa del perchel. el primer intento de construir este embarcadero se hizo a fines del siglo XIX por iniciativa de Karl Ernst Jacks comerciante y representante de la firma comercial alemana WOERMAN LINIE. Aunque en 1904 la compañía cesa sus operaciones comerciales por desvinculación con la célebre finca la aldea.
Parcela	Municipal
Uso actual	Patrimonial/Museístico
Superficie Parcela	1500 metros cuadrados
Descripción	Se trata de un pequeño dique de contención con puerto de escasas dimensiones con escalera de acceso al mismo y un pequeño dársena para reparar y botar nuevos buques.
Estado de Conservación	
Alteraciones	No
Destrucción por obras	No
Saqueos	No
Naturales	No
Otras	No
Estado de Conservación	Muy Bueno
Fragilidad	Bajo
Valor científico patrimonial	Muy alto

<b>Observaciones</b>	El embarcadero económico de La Aldea de San Nicolás se encuentra en muy buen estado de conservación por estar bajo la vigilancia y protección de Puertos Canarios, entidad dependiente del Gobierno de Canarias.
<b>Documentación</b>	<p>Suárez Moreno, Francisco: Ingenierías históricas de La Aldea, Ediciones Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1994.</p> <p>- -----: La mar en el oeste de Gran Canaria: aspectos físicos, históricos y etnográficos, Infonorte digital, 2004.</p> <p>- -----: Aspectos etnohistóricos del litoral del Noroeste de Gran Canaria, en I Curso seminario: El litoral y la mar. Concurrencias a través del tiempo. Escuela de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria en Gáldar, Aula Celso Martín de Guzmán de Humanidades y Ciencias Sociales, noviembre de 2011. Puerto de Sardina, 2011.</p>
<b>Situación Jurídico-Administrativa</b>	
<b>Propietario</b>	Gobierno de Canarias
<b>Usuario</b>	Municipio de La Aldea de San Nicolás
<b>Intervenciones permitidas</b>	Restauraciones

## Fotografias



Puertos menores de Gran Canaria	
Datos Portuarios	
Código Ficha	005
Nombre	Puerto/Embarcadero de Maspalomas
Tipología	Puertos
Área de actividad	Económico/mercantil
Grupo	Puertos
Tipo de Entidad	Puertos económicos
Localización	
Isla	Gran Canaria
Localidad	Maspalomas
Calle	
Número	
Código Postal	35100
Municipio	San Bartolomé de Tirajana
Altura	0 metros
UTM	28-X: 441611 Y: 3068070
Toponimia	Maspalomas
Cartografía	Google Earth Pro y GRAFCAN
Observaciones	Puerto natural del municipio de San Bartolomé de Tirajana, se trata de una propuesta de proyecto que se ha intentado realizar en varias ocasiones, sin éxito.
Datos Asociados	
Antigüedad	1919 (estudio de bahía)
Historia	Puerto natural emblemático del municipio de San Bartolomé de Tirajana. se ha intentado realizar en varias ocasiones iniciar la construcción portuaria desde inicios del siglo XX.
Parcela	Municipal
Uso actual	Ocio
Superficie Parcela	1500 metros cuadrados
Descripción	Playa y puerto natural cuya propuesta de construcción portuaria se iba a realizar en la playa de Maspalomas en la localidad del mismo nombre, en el municipio de San Bartolomé de Tirajana. Se pretendía aumentar la capacidad de exportación de la zona sur de la isla, con gran aumento de la superficie cultivada de tomates.
Estado de Conservación	
Alteraciones	No
Destrucción por obras	No
Saqueos	No
Naturales	No
Otras	No
Estado de Conservación	No consta
Fragilidad	Bajo
Valor científico patrimonial	Muy alto
Observaciones	El embarcadero económico de Maspalomas fue una propuesta de construcción pretendía ser un puerto alternativo de salida de las producciones del sur de la isla de gran canaria con gran proyección de aumento de la superficie cultivada de esta zona de la isla.

<b>Documentación</b>	Archivos Nacionales; Archivo General de la Administración; Sección de Puertos: - (Expediente relativo a la construcción de un embarcadero en la rada de Maspalomas (Gran Canaria), (1919); Caja: 24/1372).
<b>Situación Jurídico-Administrativa</b>	
<b>Propietario</b>	Gobierno de Canarias
<b>Usuario</b>	Municipio de San Bartolomé de Tirajana
<b>Intervenciones permitidas</b>	Ninguna

## Fotografias



Puertos menores de Gran Canaria	
Datos Portuarios	
Código Ficha	006
Nombre	Puerto/Embarcadero de Mogán
Tipología	Puertos
Área de actividad	Económico/mercantil
Grupo	Puertos
Tipo de Entidad	Puertos económicos
Localización	
Isla	Gran Canaria
Localidad	Mogán
Calle	
Número	
Código Postal	35140
Municipio	Mogán
Altura	0 metros
UTM	28-X: 424848 Y: 307772
Toponimia	Maspalomas
Cartografía	Google Earth Pro y GRAFCAN
Observaciones	Puerto natural del municipio de Mogán, se trata de una propuesta de proyecto que se ha intentado realizar en varias ocasiones, sin éxito. Alternativamente se encuentra en la desembocadura del barranco de Veneguera los restos de un dique y puerto que sería el primer lugar de exportación construido por Marcelino Marrero quesada a fines del XIX.
Datos Asociados	
Antigüedad	1921 (estudio de bahía)
Historia	Puerto natural emblemático del municipio de San Bartolomé de Tirajana. se ha intentado realizar en varias ocasiones iniciar la construcción portuaria desde inicios del siglo XX.
Parcela	Municipal
Uso actual	Ocio
Superficie Parcela	1500 metros cuadrados
Descripción	Playa y puerto natural cuya propuesta de construcción portuaria se iba a realizar en la playa de Maspalomas en la localidad del mismo nombre, en el municipio de San Bartolomé de Tirajana. Se pretendía aumentar la capacidad de exportación de la zona sur de la isla, con gran aumento de la superficie cultivada de tomates.
Estado de Conservación	
Alteraciones	No
Destrucción por obras	No
Saqueos	No
Naturales	No
Otras	No
Estado de Conservación	No consta
Fragilidad	Bajo
Valor científico patrimonial	Muy alto

<b>Observaciones</b>	El embarcadero económico de Mogán fue una propuesta de construcción pretendía ser un puerto alternativo de salida de las producciones del sur de la isla de gran canaria con gran proyección de aumento de la superficie cultivada de esta zona de la isla.
<b>Documentación</b>	Archivos Nacionales; Archivo General de la Administración; Sección de Puertos: - (Expediente relativo a la construcción de un embarcadero y variación de la carretera de acceso al mismo en el puerto de Mogán (Gran Canaria), (1921); Caja: 24/285).
<b>Situación Jurídico-Administrativa</b>	
<b>Propietario</b>	Gobierno de Canarias
<b>Usuario</b>	Municipio de Mogán
<b>Intervenciones permitidas</b>	Ninguna

## Fotografias



Puertos menores de Gran Canaria	
Datos Portuarios	
Código Ficha	007
Nombre	Puerto/Embarcadero de Arinaga
Tipología	Puertos
Área de actividad	Económico/mercantil
Grupo	Puertos
Tipo de Entidad	Puertos económicos
Localización	
Isla	Gran Canaria
Localidad	Arinaga
Calle	Avenida de Los Pescadores
Número	
Código Postal	35118
Municipio	Agüimes
Altura	5 metros
UTM	28-X: 461211 Y: 308123
Toponimia	Arinaga
Cartografía	Google Earth Pro y GRAFCAN
Observaciones	Puerto natural del municipio de Agüimes, se trata de embarcadero construido en 1916 para ser el puerto de referencia de la zona sureste de la isla y de ser puerto alternativo de esta región que comprende desde Agüimes hasta Maspalomas.
Datos Asociados	
Antigüedad	1916
Historia	Puerto natural del municipio de Agüimes, se trata de embarcadero construido en 1916 que enlaza el sureste de la isla con Las Palmas de Gran Canaria por vía marítima.
Parcela	Municipal
Uso actual	Patrimonial
Superficie Parcela	1500 metros cuadrados
Descripción	Playa y puerto natural cuya propuesta de construcción portuaria se iba a realizar en la playa de Maspalomas en la localidad del mismo nombre, en el municipio de San Bartolomé de Tirajana. Se pretendía aumentar la capacidad de exportación de la zona sur de la isla, con gran aumento de la superficie cultivada de tomates.
Estado de Conservación	
Alteraciones	No
Destrucción por obras	No
Saqueos	No
Naturales	No
Otras	No
Estado de Conservación	Muy bueno
Fragilidad	Bajo
Valor científico patrimonial	Muy alto
Observaciones	El embarcadero de Arinaga se encuentra en un buen estado de conservación
Documentación	Archivos autonómicos; Puertos Canarios: Expediente de construcción portuaria de Arinaga

	<p>- (“Proyecto de embarcadero en Arinaga. Por el ingeniero don Manuel Aguilar López” (1916). Registro: R-90, Caja 3-1). Archivos Nacionales     Archivo General de la Administración Sección de Puertos Proyectos de construcción portuario de Arinaga (Agüimes, Gran Canaria)     “Proyecto de embarcadero en Arinaga, presupuesto gasto de estudio” (1906); Caja: 24/279.</p>
<b>Situación Jurídico-Administrativa</b>	
<b>Propietario</b>	Gobierno de Canarias
<b>Usuario</b>	Municipio de Agüimes
<b>Intervenciones permitidas</b>	Restauraciones

Fotografias



<b>Puertos menores de Gran Canaria</b>	
<b>Datos Portuarios</b>	
<b>Código Ficha</b>	008
<b>Nombre</b>	Puerto/Embarcadero de Melenara
<b>Tipología</b>	Puertos
<b>Área de actividad</b>	Económico/mercantil
<b>Grupo</b>	Puertos
<b>Tipo de Entidad</b>	Puertos económicos
<b>Localización</b>	
<b>Isla</b>	Gran Canaria
<b>Localidad</b>	Melenara
<b>Calle</b>	Avenida y Paseo Marítimo de Melenara
<b>Número</b>	
<b>Código Postal</b>	35214
<b>Municipio</b>	Telde
<b>Altura</b>	6 metros
<b>UTM</b>	28-X: 463250 Y: 309597
<b>Toponimia</b>	Melenara
<b>Cartografía</b>	Google Earth Pro y GRAFCAN
<b>Observaciones</b>	Playa y uno de los puertos naturales del municipio de Telde junto con el puerto natural de la madera (hoy barrio de la garita en el mismo municipio). Es el único embarcadero construido a mayor altitud sobre el nivel mar (6 metros), así como el único que, en vez de tener escaleras de acceso para subir o bajar mercancías, tiene un rampa de acceso para que arriben al embarcadero las lanchas, lanchones y otras embarcaciones al mismo.
<b>Datos Asociados</b>	
<b>Antigüedad</b>	1919-1941
<b>Historia</b>	Playa y puerto del municipio de Telde, el consistorio municipal intentó desde 1919 culminar la prolongación del tramo de carretera que une la ciudad de Telde con el barrio de Melenara mediante un embarcadero que permitiera dar salida a sus producciones agrícolas hacia el puerto de la luz con dirección a los mercados internacionales. A partir de 1933 siendo presidente del Cabildo de Gran Canaria, Miguel Alonso Jiménez, se acelera el proceso de construcción del embarcadero, paralizada su construcción por la guerra civil y terminado en 1941.
<b>Parcela</b>	Municipal
<b>Uso actual</b>	Patrimonial
<b>Superficie Parcela</b>	750 metros cuadrados
<b>Descripción</b>	Se trata de un pequeño muelle con muros de mampostería y piedra, con una rampa de acceso para las lanchas, lanchones y embarcaciones para descargar y cargar mercancías desde el mismo muelle. Este proceso de construcción ha tenido diferentes ingenieros y rectificaciones de los planos originales.
<b>Estado de Conservación</b>	
<b>Alteraciones</b>	No
<b>Destrucción por obras</b>	No
<b>Saqueos</b>	No
<b>Naturales</b>	No
<b>Otras</b>	No

<b>Estado de Conservación</b>	Muy bueno
<b>Fragilidad</b>	Bajo
<b>Valor científico patrimonial</b>	Muy alto
<b>Observaciones</b>	El embarcadero económico de Melenara desde mediados de la década de 1960 y 1970 estuvo abandonado y en un estado lamentable de conservación derivado de los sucesivos temporales que afectaron a la integridad de esta. En 1993 el Cabildo de Gran Canaria y el Ayuntamiento de Telde se pusieron de acuerdo para restaurar el embarcadero que se conserva hasta la actualidad.
<b>Documentación</b>	<p>Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife</p> <p>Demarcación de Costas en Santa Cruz de Tenerife, serie 4.1.02, Puertos de Canarias, Puertos Económicos</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- (“Proyecto de un embarcadero en Melenara (Telde, Gran Canaria), sig. 98”).</li> </ul> <p>Archivos Nacionales</p> <p style="padding-left: 40px;">Archivo General de la Administración</p> <p>Sección de Puertos</p> <p>Proyectos de construcción portuario de Melenara (Telde, Gran Canaria)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- (“Proyecto de un embarcadero en la rada de Melenara, isla de Gran Canaria, 1919-1941; Caja: 24/1372).</li> <li>- (“Proyecto embarcadero económico Melenara (1919); Caja: 24/311”).</li> </ul>
<b>Situación Jurídico-Administrativa</b>	
<b>Propietario</b>	Gobierno de Canarias
<b>Usuario</b>	Municipio de Telde
<b>Intervenciones permitidas</b>	Restauraciones

## Fotografias





