

DEL MAR A LA TIERRA. LA INVERSIÓN INMOBILIARIA DE LAS EMPRESAS PORTUARIAS EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (1928-1960)

Daniel Castillo Hidalgo¹

INTRODUCCIÓN

Las empresas portuarias, por su influencia y peso, han sido uno de los elementos económicos más importantes de la historia económica de Canarias. Su intervención en la economía trascendió más allá de los límites portuarios, insertándose de lleno en las propias ciudades. En Las Palmas de Gran Canaria, las empresas portuarias conformaron un *pool* empresarial poderoso, con múltiples actividades que alcanzaban desde la propia estiba y consignación de buques hasta la banca y el negocio de las mutuas aseguradoras. En este grupo de empresas, algunas de ellas llevarán el peso de la actividad y de hecho pueden ser consideradas los ejes rectores en torno a los cuales se estructuraba la actividad portuaria. Empresas como *Miller & Cía*, *Elder Dempster*, *Blandy & Cía*. y *Cory Brothers* son fundamentales para comprender el desarrollo del Puerto de Las Palmas así como su actividad comercial y empresarial.

Los objetivos del siguiente artículo son:

1.- Analizar la evolución de la inversión inmobiliaria de las empresas portuarias en el período de tiempo (1928-1960) en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. A través de ese análisis podrá realizarse una situación espacial y geográfica en el plano urbano de la ciudad, siguiendo el modelo propuesto por Tobal (2000).

2.- Estudiar la influencia y el peso relativo de las empresas portuarias en la configuración urbana y, a su vez, analizar el rango de incidencia de cada una de ellas en el sector portuario.

Una vez analizados los datos de la contribución urbana, contrastaremos que la inversión inmobiliaria de las empresas portuarias en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria se localiza en una serie de puntos concretos que se distribuyen en dos grandes distritos: *Shipping District* (SD), *Central Business District* (CBD) y el *Terciario Portuario* (TP) que sería una categoría para definir las empresas vinculadas esencialmente con la actividad portuaria pero que no se encuentran localizadas en el propio puerto. A estas empresas se las conoce como “empresas hard”. Las empresas del *Terciario Portuario* son inseparables de la actividad portuaria, pero pueden estar alejadas del recinto portuario (Tobal, 2000). Este modelo, si bien no es aplicable en su totalidad a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, sí que es un buen punto de partida para estudiar la realidad portuaria y su interacción en la ciudad (*hinterland* inmediato) donde se emplaza. Partimos de la idea que, bajo este esquema teórico, el Puerto de Las Palmas correspondería con un nuevo *Shipping District*, que comienza su actividad en 1893 y se encuentra separado del CBD donde se concentraría la actividad comercial y financiera (Triana). Observando otros estudios que se han realizado en diversas ciudades del mundo (Ducruet, 2005; Gleave, 1997), puede llegarse a la conclusión de que el desarrollo del binomio puerto-ciudad es un fenómeno único, que se presenta de muy diversas maneras

dependiendo del contexto socioeconómico y de la trayectoria histórica. Sin embargo tienen elementos en común que hacen que los modelos puedan homologarse hasta cierto punto (Hoyle, 1997).

La justificación cronológica elegida para este estudio (1928-1960) se corresponde con el hecho de que para estos años podemos tener unas series estadísticas fiables, que coinciden con una mayor eficacia fiscal por parte de la Administración de Hacienda. En este sentido, la documentación primaria que sustenta este artículo se fundamenta en las Estadísticas de la Delegación Provincial de Hacienda, en la sección de Contribución Urbana. Esta documentación se encuentra en el Archivo Histórico Provincial de Las Palmas (AHPLP). A su vez, hemos elaborado bases de datos que incluyen a todas las empresas consignatarias, navieras, armadoras o estibadoras a través de las Memorias Anuales de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas que nos permiten definir meticulosamente un entramado empresarial en este sector fundamental de la economía.

EL PUERTO COMO FOCO DE LA INVERSIÓN CAPITALISTA

La economía global y el desarrollo del capitalismo industrial

El Puerto de Las Palmas ha sido uno de los principales factores de impulso y desarrollo económico de la historia de Gran Canaria. La inclusión de Canarias en los grandes flujos comerciales de finales del XIX gracias al desarrollo de la navegación a vapor (Headrick, 1989) supuso la revalorización de las Islas como punto de escala logístico para las grandes compañías imperialistas (Herrera Piqué, 1984). El comienzo de las obras del puerto de abrigo de La Luz en 1893 se rodea de un contexto histórico en ebullición. Las grandes potencias europeas lanzadas a la conquista del mundo requerían de estaciones de suministro y carboneo (Quintana Navarro, 1983) que satisficieran sus apetencias. En este proceso histórico, los archipiélagos macaronésicos jugaron un papel fundamental, sirviendo como base estratégica para las empresas europeas (Suárez Bosa, 2004).

El establecimiento de redes comerciales que se extienden por el Atlántico a través de los diversos intermediarios (Brayshay et alii, 2005) es un elemento que puede identificarse con el desarrollo del capitalismo industrial. Esas redes atlánticas que venían implantándose desde el siglo XV bajo el modelo de Wallerstein, llegan a su punto álgido a comienzos del siglo XX, con un entramado realmente imponente de empresas, franquicias e intermediarios. Empresas navieras como *Elder Dempster Company* suponían auténticos imperios comerciales con presencia en África, América y Europa (Brayshay et alii, 2005). En espacios más reducidos y localizados, como en el caso de la costa occidental africana, su presencia implicaba un control casi monopolístico de las actividades de intercambio y comercio (Davies, 1973; Olukoju, 1992; Sherwood, 1997).

Las Islas Canarias no se mantuvieron al margen de esta actividad. Las empresas británicas dominaban dos aspectos clave de la economía: actividad portuaria y exportación de productos agrícolas. La implantación del sistema de franquicias en 1852 y la ampliación de libertades comerciales en 1900 (Bourgon Tíno, 1982) hicieron que las empresas extranjeras vieran en las Islas un buen lugar para invertir sus capitales. La construcción del Puerto de La Luz supuso un acicate para esta inversión. Un marco jurídico seguro y librecambista, unido a unas buenas condiciones geográficas y a la abundante y barata mano de obra, fueron los pilares donde se sustentó esta actividad privada.

De esta manera, fueron llegando a las Islas las grandes compañías extranjeras, principalmente británicas que, en torno al carboneo (Herrera Piqué, 1984) comenzaron a ampliar sus redes comerciales. En 1900 puede contabilizarse un total de 16 empresas en Las Palmas de Gran Canaria dedicadas a la consignación de buques, que englobaban la mayor parte de la actividad portuaria.² Hay que tener en cuenta además el valor y potencialidad de las diferentes agencias, puesto que algunas de ellas tenían una cuota muy baja de consignaciones mientras que otras dominaban ampliamente el sector (esencialmente las británicas). Entre estas empresas de gran porte económico se localizan algunas de origen y capital canario pero que juegan un papel casi testimonial en la actividad portuaria (Quintana Navarro, 1985).

Desde entonces, salvando las graves coyunturas de crisis (guerras mundiales, Guerra Civil española), el número de empresas consignatarias así como el tráfico marítimo y por consiguiente su actividad, no han cesado de aumentar (Tabla 1). Un aumento escalonado y progresivo de la actividad empresarial tiene su reflejo en el contexto social y urbano donde se localiza (Cabrera Armas y Suárez Bosa, 2005).

Los datos que hemos obtenido nos han permitido observar la distribución espacial de la inversión inmobiliaria en cuatro décadas. Esta inversión sigue el modelo propuesto por Tobal (2000) en el sentido de que la actividad en los diversos aspectos de una ciudad-puerto se organiza en torno a diversos espacios que hemos señalado anteriormente. En términos generales, puede observarse cómo, con anterioridad a la creación del Puerto de refugio de La Luz, la mayor parte de la actividad portuaria tenía como punto fijo el antiguo y poco eficiente Muelle de San Telmo.

| Año | Tráfico (Buques) | Tráfico Total (Tnm) | Empresas Consignatarias |
|------|------------------|---------------------|-------------------------|
| 1900 | 3.162 | | 16 |
| 1910 | 6.170 | 9.230.974 | 17 |
| 1920 | 3.515 | 4.523.845 | 24 |
| 1930 | 5.890 | 8.433.234 | 33 |
| 1940 | 3.276 | 2.808.062 | 27 |
| 1945 | 3.363 | 1.637.129 | 30 |
| 1950 | 6.035 | 17.129.533 | 18 |
| 1958 | 8.543 | 27.632.044 | 26 |
| 1960 | 10.274 | 29.072.771 | 38 |
| 1970 | 16.018 | 64.338.633 | 31 |
| 1980 | 14.687 | 50.824.012 | 47 |
| 1990 | 14.174 | 45.482.790 | 120 |
| 1998 | 12.704 | 74.290.343 | 114 |
| 2006 | 8.456 | 107.093.000 | 88 |

Tabla 4. Buques, Tráfico y Empresas Consignatarias en Las Palmas.

Fuentes: Memorias de la Junta de Obras de Las Palmas, Memorias Comerciales de la COCINLP, Suárez Bosa (2003). (Elaboración propia).

La construcción de un nuevo Distrito portuario (S.D.)

La configuración y el desarrollo de la actividad portuaria hasta 1893 corresponden a los parámetros de un puerto del Antiguo Régimen, inserto en el núcleo comercial que coincide con la “ciudad vieja”. Este ejemplo lo hemos observado en los estudios de diversas ciudades-

puerto y sobre todo en las aportaciones de Hoyle (1997) al respecto del tránsito del Antiguo Régimen a la contemporaneidad en el ámbito urbano. Con el nacimiento del puerto en 1893 se abre una nueva etapa de desarrollo económico (Cabrera Armas, Díaz de la Paz, 1991) que inserta de lleno a Canarias en el gran tablero de juego del capitalismo internacional.

La dotación de un puerto moderno y competitivo sirvió como puntal para el auténtico nacimiento de una nueva ciudad emplazada en la zona de Las Isletas (Martín Galán, 1984) asistiendo a su vez a un renacimiento de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Con ello, el *Shipping District* (Distrito portuario) se desvinculaba casi definitivamente del *Central Business District* (Distrito financiero) al que estaba unido desde la fundación de la ciudad. De esta manera, pueden establecerse tres grandes núcleos urbanos donde se concentra la inversión inmobiliaria de las empresas portuarias una vez establecido el Puerto de La Luz. Siguiendo el esquema de Martín Galán en la formación contemporánea de Las Palmas de Gran Canaria, localizamos un *Shipping District* en la zona del Puerto que alberga desde la calle Juan Rejón hasta el Parque/Muelle de Santa Catalina, donde se concentrará el núcleo de las actividades portuarias. El *Central Business District* se mantendría inalterable, con eje motor en Triana. Los límites de este CBD abarcarían desde Bravo Murillo (antiguo Muelle de Las Palmas) hasta la calle Peregrina. En este distrito se localizarían las principales agencias aseguradoras con estrecha vinculación con la actividad portuaria (quizá el caso más evidente sea el de *Miller & Cía.* establecida en Triana). Asimismo, otras empresas tenían oficinas y agencias consignatarias en este núcleo comercial (destacaríamos aquí a Juan Bordes Claveríe). El nexo de unión entre el SD y el CBD lo compondría la conocida como Carretera de León y Castillo donde, entre otras propiedades inmobiliarias (como las fincas agrícolas de la Vega de Santa Catalina), se encontrarían numerosos almacenes de empresas esencialmente británicas (Herrera Piqué, 1984).

Los datos de esta inversión son ilustrativos. En 1928 hemos contabilizado un total de 106 propiedades en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria que suponían una contribución anual de 32.003,66 pesetas para el erario público. En 1936, las propiedades habían ascendido hasta un total de 124, con una contribución anual de 56.023,79 pesetas. Para 1939 se observa un notable incremento que llega hasta las 134 propiedades, con una contribución total de 61.352,26 pesetas.

Con el paso de los años (1950) se observa un descenso en el número de propiedades (117) pero una mayor concentración de las mismas en el *Shipping District*, y sobre todo la puesta en uso de nuevos espacios con gran valor económico como los adquiridos por *Cory Brothers* en la Explanada de Tomás Quevedo. El total de la contribución para 1950 asciende a la cantidad de 204.550,40, lo que representa un aumento del 639% en apenas 22 años (teniendo en cuenta la inflación interanual)³ (Tabla 2).

| Años | Nº Propiedades | Valor Imponible | Contribución Total |
|------|----------------|-----------------|--------------------|
| 1928 | 106 | 152.803 | 32.003,66 |
| 1933 | 143 | 274.025,05 | 58.505,77 |
| 1936 | 124 | 261.521 | 56.023,79 |
| 1939 | 142 | 308.482,95 | 66.169,60 |
| 1945 | 111 | 361.456,58 | 76.963,72 |
| 1950 | 117 | 604.581,84 | 204.550,40 |
| 1960 | 110 | 1.456.989 | 383.859,27 |

Tabla 5. Propiedades y Contribución Urbana de las empresas portuarias (1928-1960).

Fuente: Delegación Provincial de Hacienda. Contribución Urbana de Las Palmas de Gran Canaria. AHPLP. (Elaboración propia).

Sobre la división espacial de la inversión, y teniendo en cuenta la segregación a la que hemos aludido anteriormente, en 1933 el 60,94% de la inversión inmobiliaria de las empresas portuarias se concentraba en el SD. Al CBD le correspondía el 12,78%. En 1950, el 64,13% de las propiedades de las empresas portuarias estaban en el SD, aumentando en casi 7 puntos las propiedades insertas en el CBD (19,76%). En 1960, el 63,39% de las inversiones inmobiliarias estaban en el SD. El CBD recupera parte de importancia en detrimento de la zona intermedia (Carretera de León y Castillo) y alcanza el 26,42% del total (Tabla 3). Esto nos lleva a la siguiente conclusión: durante el período estudiado, aproximadamente un 60% de las inversiones inmobiliarias realizadas por las empresas portuarias se concentra en el SD.

Por lo que respecta al valor relativo de la inversión de las empresas portuarias, hemos obtenido los datos sobre la contribución total en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria para comprender el impacto económico de este grupo en este apartado concreto. En este sentido, la contribución de las empresas portuarias supone aproximadamente un 3,86% de media en el período de tiempo 1928-1960 sobre el total de la ciudad. La cifra máxima se observa en 1928, con una contribución sobre el total del 5,33%. El mínimo está cifrado en un 2,73% en 1945.

| | | | |
|---------------------------|-----------|-----------|------------|
| Shipping District | 1933 | 1950 | 1960 |
| Nº de Propiedades | 64 | 61 | 57 |
| Contribución | 32.957,78 | 130.611,6 | 222.025,96 |
| % Sobre el Total | 60,94 | 64,13 | 63,39 |
| Central Business District | 1933 | 1950 | 1960 |
| Nº de Propiedades | 10 | 8 | 10 |
| Contribución | 6.915,66 | 40.247,91 | 92.552,50 |
| % Sobre el Total | 12,78 | 19,76 | 26,42 |
| Distrito Intermedio | 1933 | 1950 | 1960 |
| Nº de Propiedades | 39 | 26 | 26 |
| Contribución | 14.206,38 | 32.804,77 | 35.638,77 |
| % Sobre el Total | 26,26 | 16,1 | 10,17 |

Tabla 6. Distribución de la Inversión por Distritos (1933-1960).

Fuente: Delegación Provincial de Hacienda. Contribución Urbana de Las Palmas de Gran Canaria. AHPLP. (Elaboración propia).

La importancia de la inversión británica: el imperio de la libra

Un análisis en mayor profundidad de estos datos nos permite llegar a puntos de reflexión profundos que ya han sido abordados en el pasado (Quintana Navarro, 1985; Morales Lezcano, 1979). Observando la nacionalidad de la inversión, se llega a la conclusión empírica del absoluto predominio del capital foráneo en este sector estratégico de la economía canaria. En líneas generales, las empresas británicas superan con creces el 68% sobre el total de las propiedades, llegando a topes del 78%. La iniciativa española en esta faceta aparece siempre en segundo lugar y en una posición marginal (Herrera Piqué 1984; Quintana Navarro, 1985), alcanzando cotas del 29,05% en el mejor de los casos (1938).

Otro aspecto destacable sobre esta cuestión es el mantenimiento de la titularidad de las propiedades en tiempos de evasión de capitales foráneos. Nos referimos en este sentido al período que va desde 1936 hasta mediados de los años cincuenta (Quintana Navarro, 1992). En este tiempo, y como dato ilustrativo, el porcentaje medio de propiedades bajo titularidad británica es del 72,78%. Una vez restablecidos los lazos comerciales, y sobre todo tras el cierre del Canal de Suez en 1957 que conllevó el resurgimiento portuario de Las Palmas, las empresas británicas retomaron posiciones afianzadas en las bases que ya estaban asentadas en Canarias. Atendiendo a los datos que hemos recogido, puede observarse cómo sus propiedades se mantuvieron prácticamente inamovibles y bajo su propia titularidad. Hay que tener en cuenta que algunas de ellas entraron en fusiones con capital español, lo cual no hizo de ningún modo que perdieran su personalidad británica (Tabla 4). Un claro ejemplo de ello es la empresa *Miller & Cía*. Dedicada a un gran campo de actividades en el mundo portuario, hasta su desmantelamiento a finales del XX, la gerencia era ejercida por directores canarios bajo un modo de gestión mixto, pero con una gran influencia de la directiva británica en constante relación con la sede de Londres (Rodríguez y Díaz de Quintana, 1989).

| EMPRESA | 1936 | 1937 | 1938 | 1939 | 1940 | 1941 | 1942 | 1943 | 1944 | 1945 |
|------------------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Elder Dempster/ Fyffes | 67.281,4 | 64.380,4 | 67.319,25 | 55.603,28 | 53.442,65 | 75.972,55 | 71.003,95 | 69.557,7 | 63.825,4 | 63.840,4 |
| Blandy Brothers | 34.530,15 | 34.769,95 | 34.707,9 | 34.698,5 | 34.797,8 | 37.647,5 | 71.903,8 | 77.578,35 | 84.408,7 | 81.411,45 |
| Miller & Cía | 32.397,83 | 32.610,23 | 30.443,15 | 37.859,8 | 38.154,35 | 44.580,7 | 46.278,8 | 46.278,8 | 42.747,4 | 46.355,9 |
| Grand Canary Coaling | 11.715,34 | 14.951,15 | 14.951,15 | 14.887,5 | 14.886,9 | 18.592,5 | 14.236,05 | 17.784,5 | 18.393,25 | 9.202 |
| Cory Brothers | 16.364,6 | 16.559,6 | 16.394,6 | 16.394,6 | 16.419,6 | 16.473,7 | 16.452,65 | 16.452,65 | 16.452,65 | 13.017,25 |
| Fyffes | 2.891,7 | 5.498,35 | 5.273,3 | 5.273,3 | 5.273,3 | 7.121,9 | 7.444,05 | 7.444,05 | 7.444,05 | 8.614,45 |
| Yeoward Brothers | 4.358,95 | 4.358,95 | 4.358,95 | 4.358,95 | 4.378,95 | 4.375,28 | 5.935,25 | 4.355,25 | 4.375,25 | 4.375,25 |
| Vacuun Oil Company | 3.955,65 | 3.952,65 | 3.952,65 | 3.952,65 | 3.952,65 | 16.227,5 | 17.648,75 | 17.648,75 | 17.648,75 | 17.648,75 |
| Woermann Linie | 349,15 | 349,15 | 231,35 | 231,35 | 231,35 | 232,2 | 232,2 | 232,2 | 232,2 | 232,2 |
| | 173.844,77 | 177.430,4 | 177.632,3 | 173.259,9 | 171.537,6 | 221.223,8 | 251.135,5 | 257.332,3 | 255.527,7 | 244.697,7 |

Tabla 7. Valor líquido de las inversiones inmobiliarias de las principales empresas portuarias extranjeras (1936-1945).

Fuente: Delegación Provincial de Hacienda. Contribución Urbana de Las Palmas de Gran Canaria. AHPLP. (Elaboración propia).

Sin embargo, la empresa que lideraba esta faceta del sector, y de facto ejercía su dominio en las actividades portuarias, era *Elder Dempster Grand Canary*. La enorme compañía británica aglutinaba en torno suyo a un auténtico emporio comercial en África (Davis, 1973; Brayshay et alii, 2005). Uno de sus principales promotores en Canarias, Alfred Lewis Jones,

se destacó por sus incesantes inversiones en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria en forma de fincas, almacenes y en el desarrollo del incipiente turismo en el siglo XIX (Herrera Piqué, 1984). *Elder Dempster* suponía un 14,16% de la inversión total de todas las empresas portuarias entre 1928 y 1950 (si bien en 1950 apenas alcanzaba un 3,5%), con picos anuales que alcanzaban el 20% (1928). *Miller & Cía.*, así como *Blandy Brothers*, rondan durante el período estudiado cotas del 11-12%. Teniendo en cuenta estos datos, la conclusión es evidente: *Elder Dempster*, *Miller & Cía.* y *Blandy Brothers* englobaban en torno a sí mismas aproximadamente un 35% de la inversión inmobiliaria total de las empresas portuarias entre 1928 y 1950.

La aportación española estaba encabezada por Miguel Curbelo, con una media del 5,18% a lo largo del período estudiado. Juan Bordes Claverie adquiere una mayor importancia a finales de los años 30, con una media sobre el total del 5,72% entre 1939 y 1950.

Otra empresa británica con importantes inversiones era *Cory Brothers*, que fue ampliando sus actividades portuarias en Las Palmas hasta convertirse en una de las empresas más influyentes en este sector. Distribuidores de combustible en las Islas (Pérez Hernández, 2002), *Cory* contaba con numerosas propiedades. Su inversión se focalizaba en el núcleo portuario, contando incluso con concesiones otorgadas por la Junta de Obras de Las Palmas en el propio Puerto. La contribución media de *Cory Brothers* entre 1928 y 1950 alcanza el 6,48%, disparándose en 1950 cuando encabeza el listado de contribuyentes con un 15,8% sobre el total general.

Mención aparte merecen las bajas inversiones de la *Woermann Linie* en la ciudad. Inversiones que no llegan al 1% no pueden llevar a la errónea conclusión de una escasa competitividad. En este sentido, la Sociedad Anónima de Depósitos de Carbón de Tenerife alquiló sus dependencias de la calle Albareda con un alto valor económico (Pérez Hernández, 2002). La *Woermann Linie*, desde sus disputas con la *Elder Dempster* por el dominio comercial en el África occidental y el establecimiento de acuerdos comerciales entre ellas, siempre tuvo en Las Palmas un punto de paso en sus rutas entre África y Europa. De igual forma, la mayoría de barcos alemanes consignados hacia Río de Janeiro y Buenos Aires tenían como agencia consignataria a la *Woermann*.

CONCLUSIONES

El impacto del desarrollo portuario sobre la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria es fundamental para comprender su evolución morfológica. La irrupción del puerto en el panorama económico internacional sirvió como punto de atracción para la inversión de capitales que en torno a él organizaron una actividad empresarial con múltiples ramas. Estas empresas, algunas de las cuales conformaban redes económicas a nivel mundial, se aglutinaron en torno al *Shipping District* (núcleo portuario) donde focalizaron sus inversiones inmobiliarias y sus principales actividades portuarias. A su vez, establecieron agencias en el antiguo *Shipping District* que se convertiría en el *Central Business District* (Distrito Financiero Central) donde desarrollarían una amplia variedad de actividades comerciales y financieras. A su vez, el dominio del capital foráneo (hasta un 75%) en este sector estratégico es un elemento más que sirve para comprender la importancia del puerto y de las Islas Canarias como plaza logística para las políticas comerciales e imperialistas de los Estados europeos.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

- BOURGON TINAO, J. P.: *Los Puertos Francos y el régimen especial de Canarias*, Madrid: Instituto de Estudios de la Administración Local, 1982.
- BRAYSHAY, Mark; CLEARY, Mark y SELWOOD, John: "Interlocking directorships and trans-national linkages within the British Empire, 1900-1930", *Area*, 37.2, 2005, pp. 209-222.
- CABRERA ARMAS, Luis Gabriel y DÍAZ DE LA PAZ, Álvaro: "La Economía Capitalista (I): El Proceso de Consolidación Capitalista", *Historia de Canarias*, Editorial Prensa Ibérica, 1991.
- CABRERA ARMAS, Luis Gabriel y SUÁREZ BOSA, Miguel: "El impacto del desarrollo portuario en el mundo urbano: Canarias, 1870-1914", *XXVI Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social*, 2005.
- Contribución Industrial de Las Palmas de Gran Canaria (series 1901-1995), Cámara Oficial de Comercio Industria y Navegación de Las Palmas.
- Contribución Urbana de Las Palmas de Gran Canaria (series 1928-1960), Archivo Histórico Provincial de Las Palmas.
- DAVIES, P. N.: *The Trade Makers. Elder Dempster in West Africa, 1852-1972*, Alle and Unwin, 1973.
- DUCRUET, César: "Typologie mondiale de 330 trajectoires urbano-portuaires, 1990-2000", *Septimes Rencontres de Théo Quant*, 2005.
- GLEAVE, M. B.: "Port Activities and the spatial structure of cities: the case of Freetown, Sierra Leone", *Journal of Transport Geography*, vol. 5, núm. 4, 1997, pp. 257-275.
- HEADRICK, Daniel R.: *Los instrumentos del Imperio*, Madrid: Alianza Universidad, 1ª edición (1ª edición en inglés, 1981), 1989.
- HERRERA PIQUÉ, Alfredo: *Las Palmas de Gran Canaria. Rucar*, 1ª edición 1978, 2ª edición 1984.
- HOYLE, B. S.: "Cities and Ports: Concepts and segues", *Vegueta*, 3, 1997, pp. 263-278.
- OLUKOJU, Ayodeji: "Elder Dempster and the Shipping Trade of Nigeria during the First World War", *The Journal of African History*, Cambridge University Press, 1992, vol. 33, núm. 2, pp. 255-271.
- MARTÍN GALÁN, F.: *La formación de Las Palmas: ciudad y Puerto. Cinco siglos de evolución*, Las Palmas: Autoridad Portuaria de Las Palmas, 1984.
- Memorias Anuales de la Junta de Obras del Puerto de Las Palmas (series anuales 1928-2006), Autoridad Portuaria de Las Palmas.
- MORALES LEZCANO, Víctor: "Capitalismo industrial e inversiones extranjeras en Canarias (1850-1945)", *Anuario del Centro Regional de la UNED de Las Palmas*, 5, 1979, pp. 141-162.
- PÉREZ HERNÁNDEZ, M. A.: "El Tráfico de productos petrolíferos en el Archipiélago canario, 1862-1973", *Revista de Estudios Regionales*, 2002.
- QUINTANA NAVARRO, Francisco: "La Luz, estación carbonera y despegue portuario. 1883-1913", *Aguayro*, 1983, núm. 146.
- *Barcos, Negocios y Burgueses en el Puerto de La Luz. 1883-1913*, Las Palmas: CIES, 1985.
- "Los intereses británicos en Canarias en los años treinta: una aproximación", *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 1992, núm. 0, pp. 149, 173.

RODRÍGUEZ y DÍAZ DE QUINTANA, M.: *Miller y Compañía: cien años de Historia*, Las Palmas: Artes Gráficas Clavileño, 1989.

SHERWOOD, Marika: "Elder Dempster and West Africa, 1891-c.1940: The Genesis of Underdevelopment?", *The International Journal of African Historical Studies*, 1997, vol. 30, núm. 2, pp. 253-276.

SUÁREZ BOSA, Miguel: *Llave de la Fortuna. Instituciones y Organización del trabajo en el Puerto de Las Palmas, 1883-1990*, Fundación Caja Rural, 2003.

— "The Role of the Canary Islands in the Atlantic Coal Route from the End of the Nineteenth Century to the Beginning of the Twentieth Century: Corporate Strategies", *International Journal of Maritime History*, 2004, vol. XVI, núm. 1, pp. 95-124.

TOBAL, Tófol: "El Terciario Portuario como indicador de innovación", *Scripta Nova*, 2000, núm. 69 (66).

NOTAS

¹ Este trabajo se inserta en el Grupo de Investigación sobre Estudios Atlánticos de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria y en el proyecto del Ministerio de Investigación y Universidades (HUM-2006-05963/HIST) dirigido por Miguel Suárez Bosa. El autor es becario de investigación del Cabildo de Gran Canaria.

² Las 14 empresas que hemos localizado en 1900 son: *Blandy Brothers, Grand Canary Coaling Company, Miller & Cía, Elder Dempster, Wilson and Sons, Juan Ladeveze, Swanston & Cía, Salvador Cuyás, Benson & Cía, Correos Interinsulares, Miguel Curbelo y Cía, Fernando González y Cía, Ildefonso Medina & Cía, Viuda de Bosch y Cía* y la británica *Forwood & Cía*.

³ Es suficientemente ilustrativo para evaluar el incremento del valor de las propiedades y el ingreso que recibía el erario público.