

Miguel Suárez Bosa

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

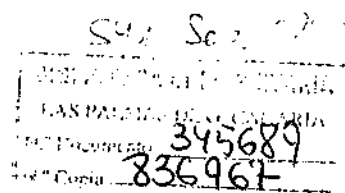
SEPARATA

**XIV COLOQUIO DE HISTORIA
CANARIO-AMERICANA
(2000)**



EDICIONES DEL CABILDO DE GRAN CANARIA

Las Palmas de Gran Canaria, 2002



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

Miguel Suárez Bosa

Introducción

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III.El predominio inglés entre las empresas carboneras del Atlántico

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

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

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

Cuadro II: Las empresas carboneras del puerto de Las Palmas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cuadro III: Cantidades aportadas por las empresas *Hamilton* y *Cory* al AIDA (en libras esterlinas). Fuente: Documentación interna de la compañía *Hamilton*, tomado de Guimerá Ravina (1989: 217).

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

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

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

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

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

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

V. Conclusiones

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

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

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

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

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

Cuadro V: Procedencia del carbón suministrado en canarias

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

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

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

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

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

BIBLIOGRAFÍA

- ANÓNIMO (1934): "Las Casas Carboneras establecidas en el Puerto de la Luz", *España Nueva*, abril de 1933, pp. XIV-XV.
- AIXALA PASTO, J. (199): *La peseta y los precios. Un análisis de largo plazo (1868-1915)*.
- BERNAL, A. M. (1992): "Los instrumentos del comercio en el sistema mercantil de las islas atlánticas ibéricas y caribeñas", en *Historia das Ilhas Atlânticas (Actas de Seção de Archivos do IV Coloquio Internacional de Historia das Ilhas Atlânticas)*, V1, Centro de Estudos de Historia do Atlântico/Secretaria Regional do Turismo e Cultura, Funchal, 1997, pp. 43-87.
- BLANDY (1961): *The Blandy family of companies. Our first 150 years, 1811-1961. Madeira*. (Auedición).
- BROWN, A. S. (1905) [1894]: *Madeira and the Canary Islands. A practical and complete Guide for the use of Tourist and Invalids with Twenty coloured Maps and Plans*. Sampson Low, Marston & Co., Limited, London.
- BROWNE, J. B. (1930): "Report on Economic conditions in Madeira", Anexo I en A. H. W. King Economic conditions in Portugal. Together with annexes on Madeira and The Cape Verde Islands. Department of Overseas Trade, H. M. Stationery Office, London, pp. 72-77.
- (1932): "Report on Economic conditions in Madeira", Anexo I en A. H. W. King Economic conditions in Portugal. Together with annexes on Madeira and The Cape Verde Islands. Department of Overseas Trade, H. M. Stationery Office, London, pp. 75-85
- CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN (1947): *Memoria comercial correspondiente al año 1946*. Las Palmas.
- (1955): *Memoria comercial correspondiente al año 1946*. Las Palmas.
- CARRERAS ODRIOZOLA, A. (Coord.) (1989): *Estadísticas histórica de España. Siglos XIX y XX*. Fundación del Banco Exterior, Madrid.
- COLL MARTÍN, S. y C. SUDRIÀ Y TRJAY (1987): *El carbón en España, 1770-1961. Una historia Económica*. Turner, Madrid.
- DAVIES, P. N. (1973): *The Trade Makers. Elder Dempster in West Africa, 1852-1972*. Alle and Unwin Ltd, London. (Reedición por International Maritime Economic History Association de 2000).
- (1978): Sir Alfred Lewis Jones, Shipping Entrepreneur Par Excellence. Eyropa Publications, London.
- (1990): *Fyffes and Banana. Musa sapientum. A Centenary Hystory, 1888-1988*. The Athone press Ltd, London.
- y J. R. FISHER (1995): "Relaciones comerciales entre G. B. y las Islas Canarias", VV. AA., *Canarias e Inglaterra a través de la Historia*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, pp. 217-269.
- FLETCHER, M. E. (1975): "From coal to oil in British shipping", *The Journal of Transport History*, New Series Vol. III, nº I, pp. 1-19.
- FRAILE BALBÍN, P. (1991): *Industrialización y grupos de presión. La economía política de la protección en España, 1900-1950*. Alianza Universidad, Barcelona
- GUIMERÁ RAVINA, A. (1989): *La Casa Hamilton. Una empresa británica en Canarias, 1837-1987*. Litografía Romero. Santa Cruz.
- JACKSON, G. (1983): "The ports", en Aldcroft and Freeman (eds.) *Transport in the Industrial Revolutions*. Manchester

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

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