



PUERTOS MENORES DE GRAN CANARIA (1852-1930). ESTADO DE LA CUESTIÓN

MINOR PORTS OF GRAN CANARIA (1852-1930). STATUS OF THE ISSUE

Isaac Mendizábal Rodríguez* y Daniel Castillo Hidalgo**

Cómo citar este artículo/Citation: Mendizábal Rodríguez, I. y Castillo Hidalgo, D. (2023). Puertos menores de Gran Canaria (1852-1930). Estado de la cuestión. *XXV Coloquio de Historia Canario-Americana (2022)*, XXV-014. <https://revistas.grancanaria.com/index.php/chca/article/view/10846>

Resumen: Esta comunicación pretende abordar una revisión de la historiografía existente acerca de los puertos secundarios de la isla de Gran Canaria entre las décadas de 1850 y 1930. Para ello, se realizará un recorrido desde la bibliografía más general que afecta a los sistemas portuarios a nivel global, hasta los estudios más específicos relacionados con los puertos secundarios tratados en este trabajo. La intención de esta revisión aborda la necesaria aproximación bibliográfica en materia documental, en materia de expedientes de memorias de proyectos, contratos y reformas de los puertos de Gran Canaria. Por otro lado, este trabajo es un esbozo que se inserta dentro un proyecto más amplio de tesis doctoral. El sistema portuario canario, en el caso de Gran Canaria, ha tenido un recorrido particular, partiendo de una relativa dispersión con multiplicidad de funciones específicas a un modelo de centralización portuaria ya desde las últimas décadas del siglo XIX.

Palabras clave: Puertos, Sistema portuario, Historiografía, Gran Canaria.

Abstract: The aim of this article is to review of the existing historiography about the secondary ports of the island of Gran Canaria between the decades of 1850s and 1930s. To do this, a tour will be made from the most general bibliography that affects port systems at a global level. to the more specific studies related to the secondary ports treated in this work. The intention of this review deals with the necessary bibliographic approximation in documentary matter of files of project reports, contracts and reforms of the ports of Gran Canaria. On the other hand, this work is an outline that is inserted into a broader phd project. The Canarian port system, in the case of Gran Canaria, has had a particular path, starting from a relative dispersion with a multiplicity of specific functions to a model of port centralization since the last decades of the 19th century.

Keywords: Ports, Portuary Systems, Historiography, Gran Canaria.

El estudio de infraestructuras como los puertos naturales ha tenido un recorrido histórico y económico irregular, especialmente, debido a la escasez de especialistas en la materia, así como a la dispersión de las fuentes documentales y audiovisuales en diversos archivos y centros documentales. No obstante, su estudio nos permite acercarnos a una perspectiva o dinámica socioeconómica, política y, particularmente, patrimonial; el legado que nos ha llegado nos permite establecer una visión más amplia del contexto histórico en el que se inserta.

En este caso, el archipiélago canario desde la aprobación del Real Decreto de Puertos Francos, el 11 de julio de 1852, va a suponer un cambio en el paradigma canario hasta ese momento. La exención de diversos impuestos facilitaría el comercio internacional. Sin embargo, repercute en la escasa dinamización de la economía canaria, marcada por la acentuada dependencia del comercio exterior (principalmente con casas comerciales británicas). Por lo

* Doctorando. Programa de Doctorado Islas Atlánticas: Historia, Patrimonio y Marco Jurídico Institucional. Escuela de Doctorado. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, España. Teléfono: +34627165009; correo electrónico: isaac.mendizabal101@alu.ulpgc.es

** Profesor ayudante doctor. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Facultad de Economía, Empresa y Turismo, Edificio C, Despacho C.411, Campus de Tafira. 35007. Las Palmas de Gran Canaria, España. Teléfono: +34928458241; correo electrónico: daniel.castillohidalgo@ulpgc.es



que esta dependencia se traduce en la organización de un monopolio comercial controlado por empresas extranjeras.

El proceso de expansión e introducción de este primer capitalismo en las Islas Canarias se concretará en la inversión británica en infraestructuras portuarias que faciliten la circulación de los productos agropecuarios desde distintas localidades de la geografía de Gran Canaria en dirección al Puerto de la Luz y Las Palmas, cuya construcción desde 1883 originará un paulatino proceso de concentración mercantil en el entorno capitalino. Las infraestructuras menores de Gran Canaria se ubican en las áreas comarcales de gran relevancia; destacan por su importancia estratégica los puertos o muelles embarcaderos de Sardina del Norte (Gáldar), Las Nieves (Agaete), La Aldea de San Nicolás, Arinaga (Agüimes) y Melenara (Telde).

Por lo tanto, entre 1861 y 1916 se aprueban y proyectan los puertos mencionados anteriormente, es decir, podemos establecer un primer proceso de capitalización intensiva en la isla Gran Canaria en torno a unos ejes comerciales periféricos debido al intenso control comercial extranjero. En este presente trabajo abordamos el estado de la cuestión en torno a esta temática.

ESTADO DE LA CUESTIÓN. INTRODUCCIÓN GENERAL

Los estudios relacionados con la temática portuaria están enfocados al análisis de períodos concretos con especial relevancia en países como Estados Unidos, Inglaterra o Francia. En este caso, es a partir de finales del siglo XX cuando comienzan los primeros estudios procedentes de Estados Unidos, en este país los trabajos se han centrado en el análisis de las relaciones económicas. Estas relaciones no ahondan en el concepto de puerto como elemento clave en el desarrollo y expansión del país¹. Por lo que el concepto puerto pasa a ser el elemento clave de transformación urbana.

Los estudios portuarios en Europa han estado condicionados a los estudios económicos comparativos para permitir la expansión europea de los siglos XV, XVI y XVII.² Estas relaciones económicas han permitido contextualizar los elementos fundamentales de la expansión europea. La expansión hacia África y América tendrán en los puertos el principal conector con la metrópolis. Sin embargo, para el desarrollo del expansionismo comercial por el Atlántico ha sido necesario el establecimiento de redes o nodos transaccionales en el continente europeo. En efecto, las relaciones o circuitos comerciales desarrollados en Europa permitieron el impulso de un proto capitalismo que demandaba la arribada de nuevos productos.

En España los estudios dedicados a esta temática comienzan a desarrollarse desde mediados de la década de 1980. Por lo que ha tenido un desarrollo más tardío en comparación con Europa. No obstante, desde esta década ha tenido un gran impulso a partir de las publicaciones de trabajos en forma de tesis doctorales³ y publicaciones en revistas científicas⁴. Por tanto, son la base sobre la que se establecen los estudios portuarios a nivel nacional. Así como otras obras de referencia Alemany Llovera, Puerta Rueda, Castejón Arqued y Araujo⁵.

Los estudios portuarios nacionales se han enfocado en grandes ciudades con una gran infraestructura portuaria donde la relación económica-social ha tenido un impacto en la

1 JACKSON (2001).

2 POLONICA (2010).

3 ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ y QUIRÓS LINARES (1984).

4 ALEMANY LLOVERA (1984).

5 ALEMANY LLOVERA, ROQUER SOLER y BLAY BOQUÉ (1986); PUERA RUEDA (1994); CASTEJÓN ARQUED (1997) y ARAUJO (2004).

transformación urbana desde el siglo XVI, especialmente en el puerto de Sevilla, punto de comercio con América. Además de otros puertos nacionales como Barcelona, Gijón, Coruña, Vizcaya, etc. Estos puertos han condicionado el crecimiento económico español desde mediados del siglo XIX.

En Canarias las investigaciones están dedicadas al puerto por excelencia de Gran Canaria, el Puerto de la Luz y Las Palmas⁶. Así como estudios del puerto de Santa Cruz de Tenerife. El resto de los puertos canarios han tenido escasa presencia historiográfica hasta principios de la década de 1990⁷. Desde la década del 2000 los trabajos portuarios canarios han experimentado un crecimiento que ahonda en la investigación del expansionismo europeo de mediados del siglo XIX y la vinculación del archipiélago canario con las principales potencias coloniales europeas. Así tenemos como obra de referencia Suárez Bosa⁸.

Este progresivo interés por el estudio de los puertos canarios ha traspasado las fronteras del archipiélago en publicaciones de revista especializadas como *International Journal of Maritime History*. Las publicaciones de esta revista profundizan en las relaciones entre Canarias y las demandas de las potencias europeas que precisan del establecimiento de estaciones carboneras en las islas⁹. De esta manera comienza el proceso paulatino de dependencia del mercado exterior.

Desde el comienzo de la década de 2010 se produce un incremento de la producción académica con la aparición de nuevos investigadores resultando, en colaboraciones Suárez Bosa¹⁰ en este caso dentro de la publicación *Revista de Historia Industrial*. No obstante, estos trabajos han permitido relacionar el puerto de la Luz y Las Palmas dentro del marco comercial internacional. En las últimas décadas los trabajos canarios han estado relacionados con otros archipiélagos como Cabo Verde, así como de las relaciones comerciales entre Canarias y potencias europeas como Reino Unido. Por lo que hemos comprobado existe una dedicación casi en exclusividad hacia el Puerto de la Luz y Las Palmas, como arquetipo de gran puerto y centro comercial marítimo de Canarias por excelencia.

Cabe mencionar que existe una gran ausencia de estudios locales y regionales. En el caso de los actuales estudios se centran en la vinculación canaria con el exterior, destacando la importancia estratégica y comercial del archipiélago (monocultivos exportadores y dependientes del exterior) como gran centro de abastecimiento en las rutas marítimas en el trayecto hacia América, África y Asia.

ESTUDIOS LOCALES EN TORNOS A LOS PUERTOS MENORES

Los estudios de las infraestructuras portuarias en las áreas externas al entorno de la capital de la isla se ubican, por lo general, en estudios locales en torno a los municipios donde se ubican. No obstante, existen trabajos publicados en revistas y medios científicos como Mederos y Escribano¹¹, que pretende abordar, de manera exhaustiva, las referencias a las principales ensenadas, calas y playas de la isla de Gran Canaria. En este caso, estas radas destacan por la importancia estratégica que han tenido una especial relevancia portuaria que recorre desde el siglo XV al XVIII. La adscripción al primer ciclo azucarero en las comarcas del norte de la isla, así como otras radas de gran importancia en municipios del oeste y este insular.

6 RUS MENDOZA, ROMÁN GARCÍA y TRUJILLO CASTELLANO (1995).

7 AGUIAR (1992).

8 SUÁREZ BOSA (2003).

9 SUÁREZ BOSA (2014).

10 SUÁREZ BOSA, JIMÉNEZ GONZÁLEZ y CASTILLO HIDALGO (2011).

11 MEDEROS y ESCRIBANO (2002).

La bibliografía dedicada a esta temática es abundante, bien sea por medio de la hemeroteca digital o por otros medios. En concreto el muelle de Sardina del Norte ha tenido obras destacadas Rodríguez Batllori y Rodríguez Batllori¹² en este caso, los hermanos periodistas establecen un recorrido histórico en torno a este emblemático puerto del municipio.

Más específico son los trabajos dedicados en el área Noroeste de Gran Canaria¹³, donde por su importancia estratégica y productiva, han repercutido en su dinámica económica. Como es el caso de los muelles embarcaderos de Sardina, Las Nieves y La Aldea.

En torno a estos puertos se establecen las vías de comunicación, en este caso, carreteras que permiten el paso de personas y mercancías¹⁴, aunque es un proceso paulatino con dilataciones en el tiempo en el proceso constructivo permitiendo la vinculación de estas vías en torno al puerto. Estos medios de comunicación terrestres tendrán dos categorías: las principales o «camino reales» que unen los ejes principales de las antiguas comarcas principales anteriores a la conquista de la isla (Las Palmas-Gáldar y Las Palmas-Telde).

Por otro lado, las vías más comunes o «camino de herradura». En torno a estas últimas se establecen una serie de ramales secundarios o terciarios. Estos ramales serán las que comuniquen las áreas del norte de la isla (Las Palmas, Arucas, Moya, Guía y Gáldar) y el sur (Las Palmas, Telde, así como Ingenio y Agüimes). Este factor de atraso en la planificación y constructiva de las vías terrestres facilitará el desarrollo de una navegación de cabotaje para el traslado de mercancías y pasajeros que se postergará, en algunos casos, hasta mediados del siglo XX.

Con respecto a los archivos hemos de destacar Puertos Canarios, entidad dependiente de la Consejería de Transportes del Gobierno de Canarias. Constituido en el año 2003 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 estar en disposición del Gobierno de Canarias, excepto el Puerto de la Luz y Las Palmas que tiene autoridad estatal.

En este organismo público existen numerosos expedientes, en concreto en aquellos puertos que trata este presente artículo. El expediente que destaca es el expediente de creación del puerto de Arinaga debido a ser un expediente de ingeniería inédito en el estudio historiográfico¹⁵. En el se aborda la necesidad de construir un puerto embarcadero que permita el desarrollo del tráfico comercial entre los municipios del sur de la isla de Gran Canaria. Las comunicaciones marítimas y la presencia de muelles desde el sur de la isla son escasos, desde el municipio de Mogán y el barranco de Veneguera, no existe un muelle dedicado al transporte de los productos hortofrutícolas hasta el Puerto de La Luz y Las Palmas.

El Archivo Histórico Provincial de Las Palmas es otro archivo de referencia para la búsqueda de documentación. En el fondo documental que dispone se encuentran los dedicados a los archivos privados, en este caso, del ingeniero Juan de León y Castillo, artífice de la mayoría de los proyectos¹⁶ de ingeniería redactados desde mediados del siglo XIX para la isla de Gran Canaria.

El archivo municipal de Gáldar ofrece un destacado trabajo en torno a las actas redactadas en este período de mediados del XIX y principios del siglo XX. Aborda el trabajo de construcción

12 RODRÍGUEZ BATLLOTI y RODRÍGUEZ BATLLORI (1979).

13 SUÁREZ MORENO (2011).

14 CABALLERO JIMÉNEZ (2002).

15 Expediente: «Proyecto de embarcadero en Arinaga. Por el ingeniero don Manuel Aguilar López. 1916». Registro: R-90, Caja 3-1.

16 AHPLP, *Actividad profesional: los puertos canarios entre 1873 y 1881*; Archivo privado de Juan de León y Castillo.

portuaria en torno a Sardina y a la conflictividad con el vecino municipio de Santa María de Guía, por los intentos de estos últimos de construir un pequeño embarcadero en la playa de Caleta de Arriba o de Soria.¹⁷

La Aldea de San Nicolás es el municipio cuyo puerto embarcadero tendrá una construcción tardía con respecto a los muelles principales de la comarca norte de la isla. En este caso nos encontramos con un documento de suma importancia para su estudio: el Boletín oficial de la Provincia de Canarias, en el que el empresario alemán Carlos Ernesto Jacks, establecido en Santa Cruz de Tenerife, remite al Gobernador Provincial su propuesta de construir un muelle en el municipio de La Aldea de San Nicolás.¹⁸ No obstante, no indica el año preciso de construcción del puerto, por lo que se ha de indagar en el Archivo General de la Administración para, en el caso de hallarse, poder esclarecer este hecho. Disponemos de varias obras que permiten obtener información tanto del puerto como de los principales hitos del municipio¹⁹.

Con respecto al puerto de Las Nieves del municipio de Agaete, aunque conocemos las fechas constructivas proporcionadas por la prensa; así como diversos trabajos publicados²⁰. Aunque conocemos que el proyecto fue redactado por Juan de León y Castillo, no se conserva copia de la memoria del proyecto en el archipiélago, por lo que al igual que el puerto de La Aldea, es necesario acudir al Archivo General de la Administración. Este puerto tuvo un proceso dilatado en el tiempo, a juzgar por los artículos procedentes del archivo de El Museo Canario que nos permite establecer una línea temporal amplia. Destacan los principales medios de comunicación en Gran Canaria como *Diario de Las Palmas* y *La Provincia*.

El archivo de la *Real Sociedad Económica de Amigos del País*²¹, a partir del estudio de las actas del período estudiado, podemos extraer información relativa a las actividades secundarias desarrolladas en estos puertos como es el caso de la pesca, teniendo interesantes debates al respecto entre los socios; al igual que las propuestas de mejoras de captación de aguas subálveas de los cauces de los barrancos de la isla como propuesta de mejora de los rendimientos económicos de la isla. Un informe redactado por la Junta de Comercio a este organismo dirige un estudio acerca de la necesidad de mejora de la red de tráfico de buques para el sostenimiento de las embarcaciones pesqueras que surcan sus aguas a lo largo del año, es de especial relevancia dado que, la mayoría de los puertos situados en estas comarcas están ligadas a la producción pesquera en determinadas fechas del año; como consecuencia de las estaciones de siembra y cosecha del agro canario.

Así mismo esta sociedad en sus sesiones entre sus miembros, establecen debates en torno a las posibilidades de mejora de la producción agropecuaria, de las que, en un estudio, indica la necesidad de mejoras por medio de inversión en la captación, excavación y afloramiento de aguas, tanto subterráneas como las que procede de los cauces de los barrancos; cuyas pérdidas son consecuencia del escaso mantenimiento e inversión que se realiza para este fin²². Por otro lado, también debatían acerca de las ventajas que suponen el sistema de puertos francos, indicando que ha sido beneficioso para el comercio exterior pero que la falta de recursos, inversiones e

17 <https://www.galdar.es/cronologia-del-puerto-de-sardina/>

18 BOPC: Lunes, 24 de julio de 1899, nº 88.

19 SUÁREZ MORENO (1994).

20 SUÁREZ MORENO (2011).

21 ARSEAP; Act. I. Ses. (1861-1872).

22 [...] porque nuestras riquezas consisten en la producción de valores de esta especie, que no solo convengan, sino que acometan el comercio de exportación el paso de nuestra economía en materia de puertos, debe fundarse en abaratar cuanto sea posible esos productos, economizando tiempo y trabajo, por medio de carreteras y caminos vecinales, que conduzcan a puertos cómodos y seguros [...]. ARSEAP (1861-1872), ACT. I. ses., 11/1/1861, f. 34.

industria que permita fabricar productos elaborados impiden el desarrollo del capital canario, a lo que se une la escasa vigilancia y control en las adunas, favoreciendo el contrabando.

En muchas sesiones de la entidad abogaba por realizar mejoras de acceso por carretera en condiciones. Conllevando un abaratamiento de los precios de los productos de exportación que premia la racionalización del tiempo y trabajo, en dirección a los puertos que tienen una dotación estructural y de servicios acorde a las necesidades de los principales exportadores.

La importancia de estos puertos, así como de otros situados a lo largo de la geografía canaria, patentan la necesidad de mejoras en estas infraestructuras portuarias. Estas mejoras se traducen en constituir puertos de interés general. Lo que favorece el incremento del presupuesto estatal en la construcción u reparación de los muelles embarcaderos. De gran trascendencia si tenemos en cuenta la pugna por el control del tráfico marítimo en torno a los puertos de las principales islas capitalinas, estimulando la concesión de fondos y desestimando en el caso contrario. Por ello, la influencia política será fundamental, especialmente a partir de la Ley de Puertos de 1881²³.

El puerto o muelle de Melenara, ubicado en la costa de Telde, tendrá un recorrido amplio en la prensa. Este muelle, demandado por la prensa debido a su importancia estratégica y comercial. La aprobación del expediente del muelle, así como de la puesta a subasta pública y construcción fue un proceso dilatado en el tiempo, desconocemos aún el momento exacto de construcción del muelle. Pues la prolongada dilatación de la construcción portuaria debido, fundamentalmente, a la inoperancia municipal, cabildicia y a la desidia, propició que el expediente recorriera un largo tiempo de pospuesta hasta la década de 1930.

Los avances tecnológicos propios de la Segunda Revolución Industrial no son ajenos a las Islas Canarias. El avance es propuesto, sufragado y, en muchos casos, proyectados por las principales empresas o casas comerciales extranjeras. Es decir, realizan diversas inversiones además de ofrecer servicios portuarios. A lo que se suma el establecimiento de los cables telegráficos o la instalación de estaciones radiotelegráficas, como el caso del muelle de Melenara (1911-1930), conociendo un gran período de esplendor en las comunicaciones radiotelegráficas tanto nacionales como internacionales. Este proceso de amplio dominio marítimo y tráfico comercial queda patente a partir de la Conferencia Marítima de 1895²⁴, supondrá un gran impacto en el reparto de influencia comerciales y marítimas entre las principales casas empresas destacadas de Gran Bretaña y Alemania.

Estas iniciativas privadas tenían un gran impacto en la sociedad canaria, además de las grandes ventajas tecnológicas, está el hecho de ser partícipe del avance del capitalismo internacional. En efecto, permitió que áreas geográficas desconectadas de los acontecimientos del exterior como Canarias, pudiera recibir información, noticias e informes de multitud de eventos que sucedían en Europa. Estas estaciones de radio y de cable telegráficos, conectados vía submarina desde Cádiz hasta Santa Cruz de Tenerife y posteriormente a Las Palmas de Gran Canaria, permite el acceso a información procedentes por medio de Madrid como enlace con países como Alemania, Francia e Inglaterra.

Las investigaciones con respecto a la temática de los Puertos Francos han dado lugar a variados estudios publicados. Entre estas publicaciones destaca Bourgon Tíno²⁵, debido capacidad de síntesis y explicación de este complejo entramado económico canario. Este estudio permite abordar la dinámica socioeconómica de gran complejidad que supone el establecimiento del decreto de Puertos Francos. En el que, a priori, permite una liberalización comercial de la

23 SOLBES FERRI (2004).

24 CASTILLO HIDALGO (2010).

25 BOURGON TINAÑO (1982).

economía de las islas. No obstante, la falta o incapacidad de las élites canarias para innovar e invertir en la dinamización económica impedirá un proceso de desarrollo netamente canario.

Por el contrario, permitirá una paulatina concentración del comercio y la economía canaria en torno a las grandes empresas extranjeras. El proceso de concentración de los sectores económicos canarios no se aplica esencialmente 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, etc. Además de la obra reseñada podemos añadir otras obras como Carballo Cotanda²⁶, así como Guimerá Peraza²⁷.

La prensa tendrá una opinión diferenciada, en el caso de Gran Canaria, encontramos una prensa tardía con respecto a la desarrollada desde principios de siglo por la prensa tinerfeña²⁸. La división de la prensa en este momento se debe principalmente a dos factores: por un lado, el deseo de las élites de Gran Canaria por desarrollar una provincia que escinda de la entonces provincia única de Canarias como capital en Tenerife. Las diferencias con esta isla en cuanto a régimen y tráfico comercial, además de la particular inquina de los grancanarios por la restricción de movimientos hacia la isla vecina a raíz de la epidemia de cólera morbo de 1851. Por lo que 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.

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 1916²⁹. Además de los intereses comerciales y estratégicos de las potencias extranjeras en el archipiélago. Las rivalidades y enemistades quedan patentes en los intentos de realizar acciones de penetración comercial y control del tráfico comercial en esta región del Atlántico, tanto en los años previos a la contienda mundial, como en los inicios del siglo XX³⁰. Este proceso de crisis permanente del comercio canario se prolonga hasta la década de 1930, donde a la crisis bursátil de 1929 y a la crisis producida por el cambio de régimen producirá un proceso de concentración paulatina en el agravamiento del comercio canario. A partir del proteccionismo de las potencias extranjeras en el ámbito comercial, y a la injerencia del nuevo gobierno por establecer aranceles al comercio canario.

CONCLUSIONES

La potencial producción canaria atrajo la atención de las principales potencias coloniales de la época debido a dos factores: por un lado, el control estratégico en torno al archipiélago en el control marítimo en el Atlántico. Además del factor expansivo y de crecimiento económico que favorecía y demandaba del control de nuevas rutas, establecer colonias y extraer recursos de varias zonas del globo. En este caso, afecta a los continentes de África y Asia, dado que el archipiélago se encuentra entre las rutas de paso hacia estos continentes. Por otro lado, el control del tráfico comercial demandaba la necesidad de establecer en Canarias de estaciones de carboneo para el avituallamiento, aguada y víveres. En este complejo sistema se une la oferta

26 CARBALLO COTANDA (1972).

27 GUIMERÁ PERAZA (1989).

28 YANES MESA (2004).

29 PONCE MARRERO (1992).

30 PONCE MARRERO (2002).

proyectada por el establecimiento del régimen de franquicias por medio del RD de puertos francos de 1852.

Este régimen fiscal facilitará el comercio exterior a cambio de una serie de exenciones de gravámenes, con el objetivo de dotar a las islas de franquicias que permitiera su desarrollo agrícola y comercial. Este hecho permite que las islas tuvieran desarrollo local, ejecutado en las áreas externas del entorno capitalino, que atestigua las numerosas construcciones proyectadas en estas décadas desde mediados del siglo XIX. Este aperturismo y desarrollo se traduce en la construcción de muelles o diques embarcaderos que permitió una agilización de la economía y transporte de materias primas y productos de estas comarcas aisladas del resto de la isla por vía terrestre. Los muelles se les dota de unas carreteras de servicio/acceso a los diques, generalmente asociados a almacenes, unido a diferentes ramales de carreteras secundarias o terciarias.

No obstante, este primer comercio global isleño tendrá la particularidad de ser dependiente del comercio exterior controlado por empresas extranjeras. Por lo general británicas y en menor medida alemanas. Este progresivo control foráneo se debe principalmente al escaso desarrollo industrial canario (ausencia de potencial industrial), falta de inversiones en las mejores productivas por parte de las élites canarias. Las empresas británicas como Fyffes, Blandy Brothers y Elder & Dempster tendrá un protagonista en este comercio, de las que tendrá una progresiva diversificación económica de los servicios que ofrecen. Por lo tanto, este control comercial y marítimo tendrá un monopolio fundamental en este proceso. A lo que se suma el acuerdo comercial establecido en 1895 anglo-alemán para distribuir las esferas de influencia comercial en el África Occidental.

Este hecho se patentó en la prensa del momento, preocupada más por la inevitable división provincial más que por el «hecho diferencial canario». El escaso interés mostrado demuestra que el pleito insular entre las islas capitalinas preocupaba y ocupaba las principales portadas de los medios de comunicación del momento. La dependencia exterior e interna (dependencia de los presupuestos estatales) afecta a la capacidad de gestión portuaria. Por lo que el acceso a estas dotaciones económicas propugnaba disputas entre las élites de Tenerife y Gran Canaria.

El irregular proceso constructivo portuario en torno a los puertos mencionados anteriormente demuestra dos hechos importantes:

Escaso poder de la elite de Gran Canaria en materia de infraestructura portuaria.

Dependencia externa e interna en el desarrollo comarcal y portuaria.

Estos factores condicionarán, en gran medida, el desarrollo de los puertos menores de la isla. En unos casos condicionados por las necesidades empresariales extranjeras (La Aldea, Las Nieves) y en otros casos por las necesidades de más muelles intermedios que permitan dar salida a los productos locales (Sardina del Norte, Arinaga). En otros casos, se debe a una mezcla de factores, pero del que la desidia e inoperancia gubernamental tanto municipal como cabildica propicia la construcción tardía de un muelle que era necesario para el desarrollo de la isla (Melenara).

Por lo tanto, podemos afirmar que el período comprendido a lo largo de este presente trabajo (1852-1930), estimula la producción canaria en torno a la producción agropecuaria controlada por empresa foráneas, estimulando la compra o alquiler de terrenos que expandan los monocultivos exportadores a cambio de la compra parcial o total de las cosechas. No obstante, este primer capitalismo que se expande en el archipiélago permitirá el crecimiento comercial y marítimo en torno a las islas, facilitando una balanza de comercio canario favorecedora.

BIBLIOGRAFÍA

- ALEMANY LLOVERA, J. (1984). *El port de Barcelona : història i actualitat*. Barcelona: L'Avenç, D.L.
- ALEMANY LLOVERA, J.; ROQUER SOLER, S. y BLAY BOQUÉ, J. (1986). *Puerto de Tarragona : historia y actualidad*. Barcelona: L'Avenç.
- ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, R. M. (1984). *El puerto de Gijón. Funcionalidad, estructura y morfología de un espacio industrial litoral* (Tesis Doctoral). Oviedo, Asturias: Universidad de Oviedo.
- ARAUJO, J. M. (2004). «El tráfico mercantil portuario en una etapa de transición: A Coruña, 1913-1960». *Investigaciones Geográficas*, núm. 33, pp. 119-140.
- BOURGON TINAO, L. P. (1982). *Los puertos francos y el régimen especial de Canarias*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
- CABALLERO JIMÉNEZ, C. (2008). *Formación de la red de carreteras de Gran Canaria (1852-1911)*. Las Palmas de Gran Canaria: Dirección General de Obras Públicas, Gobierno de Canarias.
- CARBALLO COTANDA, A. (1972). *Canarias, región polémica : análisis crítico del régimen económico-fiscal del Archipiélago*. Madrid: Cuadernos para el Diálogo.
- CASTEJÓN ARQUED, R. M. (1997). «Las relaciones ciudad-puerto : el caso de Sevilla». *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, núm. 43, pp. 189-208.
- CASTILLO HIDALGO, D. (2010). «Forjando Imperios: la conferencia marítima de 1895 y su repercusión en Canarias y África Occidental (1895-1914)». *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, núm. 19, pp. 166-188.
- DELGADO AGUIAR, G. (1992). *Análisis espacial del transporte y las comunicaciones marítimas en Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria, España: Centro de Investigación Económica y Social de La Caja Insular de Ahorros de Canarias.
- GUIMERÁ PERAZA, M. (1989). *Los puertos francos en el siglo XIX: textos*. Recuperado de <https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=cat07429a&AN=ulpgc.37622&site=eds-live> [el 2 de marzo de 2022, 16:14].
- JACKSON, G. (2001). «The Significance of Unimportant Ports». *International Journal of Maritime History*, núm. 13(2), pp. 1-17. DOI: 10.1177/084387140101300202
- MEDEROS, A. y ESCRIBANO, G. (2002). «Ensenadas y puertos de Gran Canaria». *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 48, pp. 365-410.
- POLÓNIA, A. (2010). «European seaports in the Early Modern Age: concepts, methodology and models of analysis». *Cahiers de la Méditerranée*, núm. 80, pp. 17-39. DOI: 10.4000/cdlm.5364
- PONCE MARRERO, J. (1992). «El bloqueo aliado y el control de la navegación en Canarias durante la Primera Guerra Mundial». *Vegueta*, núm. 0 (mayo), pp. 137-148.
- PONCE MARRERO, J. (2002). «La rivalidad anglo-alemana en Canarias en vísperas de La Gran Guerra». *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 48, pp. 133-152.
- PUERA RUEDA, N. de la. (1994). *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya: (1857-1913)*. Bilbao: Autoridad Portuaria de Bilbao.
- RODRÍGUEZ BATLLOTI, F. y RODRÍGUEZ BATLLORI, A. (1979). *Sardina, Puerto del Atlántico*. Madrid: Fragua.
- RUS MENDOZA, G. de; ROMÁN GARCÍA, C. y TRUJILLO CASTELLANO, L. (1995). «Estructura de la actividad económica del puerto y análisis de costes: el caso del puerto de La Luz y de Las Palmas». *RAE: Revista Asturiana de Economía*, num. (3), pp. 81-103.
- SOLBES FERRI, S. (2004). «La necesaria construcción de un puerto marítimo para Las Palmas de Gran Canaria como complemento a los decretos de puertos francos (1852-1883)». En

- LUXÁN MELÉNDEZ, S. de (coord.). *Puertos Francos de Canarias Cincuenta años de historia, XV Coloquios de Historia Canario-Americana*. Las Palmas de Gran Canaria, España: Cabildo de Gran Canaria, pp. 211-251.
- SUÁREZ BOSA, M. (2003). *Llave de la fortuna : instituciones y organización del trabajo en el Puerto de Las Palmas, 1883-1990*. Las Palmas de Gran Canaria, España: Caja Rural de Canarias, D.L.
- SUÁREZ BOSA, M. (2014). «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*, vol. 16, pp. 95-124.
- SUÁREZ BOSA, M.; JIMÉNEZ GONZÁLEZ, J. L. y CASTILLO HIDALGO, D. (2011). «Puerto, empresas y ciudad: una aproximación histórica al caso de Las Palmas de Gran Canaria». *Revista de historia industrial*, núm. 46, pp. 73-96
- SUÁREZ MORENO, F. (1994). *Ingenierías históricas de La Aldea*. Las Palmas de Gran Canaria, España: Cabildo Insular de Gran Canaria.
- SUÁREZ MORENO, F. (2011). «Aspectos etnohistóricos del litoral Noroeste de Gran Canaria». En *I Curso Seminario El litoral y la mar. Concurrencias a través del tiempo. Puerto de Sardinia*. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Recuperado de <https://mdc.ulpgc.es/utills/getfile/collection/MDC/id/153304/filename/193880.pdf>. [el 1 de marzo de 2022, 10:46]
- YANES MESA, J. (2004). «Diez rasgos específicos de la realidad canaria en la historia del periodismo español». *XV Coloquios de Historia Canario-Americana*, pp. 1111-1124.