



# ***JUAN DE LEÓN Y CASTILLO E INFRAESTRUCTURAS EN CANARIAS DURANTE LA SEGUNDA GLOBALIZACIÓN. UN BALANCE HISTORIOGRÁFICO***

## ***JUAN DE LEÓN Y CASTILLO AND INFRASTRUCTURES IN THE CANARY ISLANDS DURING THE SECOND GLOBALIZATION. A HISTORIOGRAPHICAL BALANCE***

**Irina Yányshev Nésterova\***

**Cómo citar este artículo/Citation:** Yányshev-Nésterova, I. (2023). Juan de León y Castillo e infraestructuras en Canarias durante la segunda globalización. Un balance historiográfico. *XXV Coloquio de Historia Canario-Americana* (2022), XXV-060. <https://revistas.grancanaria.com/index.php/chca/article/view/10897>

**Resumen:** La presente publicación parte de la dicotomía «desarrollo de las infraestructuras-crecimiento económico» como un hecho innegable, apreciando la evolución de la economía canaria desde la perspectiva de larga duración. Resulta muy importante prestar atención a la figura del ingeniero Juan de León y Castillo, quien promovió la modernización de las infraestructuras en el Archipiélago, contribuyendo al crecimiento de la economía insular en la segunda mitad del siglo XIX. Los resultados del balance historiográfico detectan que los académicos han prestado bastante atención a Juan de León y Castillo, la relación de la Ley de los Puertos Francos, la construcción del Puerto de La Luz, el crecimiento urbano, los ciclos agroalimenticios para combatir el subdesarrollo de las islas y la posición de los puertos canarios a nivel internacional. Sin embargo, se han detenido en menor escala en puertos menores y carreteras, las islas no-capitalinas, la conectividad interna de las islas, las comunicaciones urbanas, correos, telégrafos, y la electricidad.

**Palabras clave:** Juan de León y Castillo, Segunda Globalización, subdesarrollo económico, territorio ultraperiférico, economía canaria, infraestructuras, modernización, industrialización, carreteras.

**Abstract:** This publication is based on the «infrastructure development-economic growth» dichotomy as an undeniable fact, appreciating the evolution of the Canarian economy from a long-term perspective. It is highly important to pay attention to the figure of the engineer Juan de León y Castillo, who promoted the modernization of infrastructure in the Archipelago, contributing to the growth of the island economy in the second half of the 19th century. The results of the historiographical balance detect that scholars have dedicated a lot of study to Juan de León y Castillo, the relationship of the Free Ports Law, the construction of the Port of La Luz, urban growth, the agri-food cycles to combat the underdevelopment of the islands and the position of the Canarian ports at an international level. However, it has stopped on a smaller scale in minor ports and roads, the non-capital islands, the internal connectivity of the islands, urban communications, post offices, telegraphs, and electricity.

**Keywords:** Juan de León y Castillo, Second Globalization, Economic Underdevelopment, Outermost Territory, Canarian Economy, Infrastructures, Modernisation, Industrialization, Roads.

\* Doctora en Historia, Investigadora Competitiva Posdoctoral. Departamento de Ciencias Históricas de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Miembro del grupo de investigación G-9.Despacho 4.10, Módulo C, Facultad de la Economía, Empresa y Turismo, Campus Tafira. 35017. Las Palmas de Gran Canaria. España. Teléfono: +34928458242; correo electrónico: [irina.yanyshev@ulpgc.es](mailto:irina.yanyshev@ulpgc.es)

## INTRODUCCIÓN

La presente propuesta de investigación trata de realizar un balance historiográfico aproximado<sup>1</sup> sobre el desarrollo de las infraestructuras en Canarias durante la Segunda Globalización. Tal y como demuestran los estudios<sup>2</sup>, el desarrollo de las infraestructuras es un factor imprescindible para el crecimiento económico. Con la referencia a la economía canaria, hubo dos grandes ciclos de la expansión económica: el del siglo XIX durante la Segunda Globalización, relacionado con la exportación de los productos agrarios y creación de los servicios para el tránsito marítimo y el del último tercio del siglo XX, vinculado con el desarrollo turístico<sup>3</sup>. Sin lugar a dudas, la modernización de las infraestructuras del Archipiélago durante la Segunda Globalización está relacionada con el nombre de Juan León y Castillo (Telde, Gran Canaria, 1834-1912), ilustre ingeniero y político destacable de la isla de Gran Canaria. Tal y como indicó Óscar Bergasa en «Reflexiones sobre la historia económica de Canarias»<sup>4</sup>:

No existe historia sin protagonistas, y dado que contemplamos los hechos del pasado, ni podemos saber cuáles fueron las motivaciones que hicieron actuar de un modo u otro a sus protagonistas, hemos de reconstruir los acontecimientos a través de sus obras duraderas.

El contexto económico general internacional que abarca el estudio historiográfico se refiere a la Segunda Globalización<sup>5</sup>, y, en expresión de Lenin, corresponde al *desarrollo del imperialismo, fase superior de capitalismo*<sup>6</sup>. Está relacionado con expansión de la industrialización, extensión de las relaciones capitalistas, formación de las empresas capitalistas modernas, librecambismo, formación del Patrón Oro, aumento del tráfico marítimo internacional, el esparcimiento de la navegación a vapor, consecuente necesidad de puertos para el abastecimiento de agua y carbón, mejora de las comunicaciones terrestres, ferrocarriles, carreteras y canales, implantación de los medios de comunicación, etc.<sup>7</sup> Respecto a España, la historiografía nacional caracterizó la llegada de la industrialización como el fracaso de la revolución industrial con el tardío cambio estructural en comparación con los países de la Europa Centro-Occidental, aunque por los ritmos de crecimiento en algunos periodos superaba a los líderes europeos.<sup>8</sup> Por último, la economía canaria en el sistema español destacó por su subdesarrollo y desarrollo, debido a la lejanía territorial del principal mercado nacional, la fragmentación del archipiélago, ausencia de los recursos de subsuelo y carestía de los recursos hídricos<sup>9</sup>.

Respecto al contexto político general, el estudio abarca las guerras carlistas (1833-1876), el Sexenio Democrático (1868-1874), la Restauración Borbónica (1875-1931), el «desastre del 98», -la pérdida de Cuba, de Puerto Rico y de Filipinas en la guerra hispano-estadounidense. Particularmente, la política insular en el contexto del siglo XIX se caracterizó por el pleito insular o insularismo, una disputa por la hegemonía institucional, económica y política entre las clases

---

1 Dado el límite del número de páginas de la publicación, no se pretende realizar un análisis bibliográfico exhaustivo, sino las líneas generales.

2 PALEI (2015); ROZAS y SÁNCHEZ (2004).

3 LUXÁN MELÉNDEZ y BERGASA PERDOMO (2019).

4 BERGASA PERDOMO (2022).

5 NORTH (1990).

6 LENIN (1917).

7 ALLEN (2013); CARNINO, HILAIRE-PÉREZ and LAMY (2022).

8 CARRERAS y TAFUNELL (2005); LÓPEZ-LOSA (2010); NADAL (1975); PRADOS DE LA ESCOSURA (2003).

9 BERGASA PERDOMO y GONZÁLEZ VIÉTEZ (1969).

burguesas de Gran Canaria y Tenerife, finalizada en 1927 con la creación de dos provincias: la provincia de Las Palmas y la provincia de Tenerife<sup>10</sup>.

La pérdida de las colonias españolas en América y en el Sudeste Asiático, obligaba al gobierno nacional a realizar los reajustes comerciales, modernizar la economía y las infraestructuras,<sup>11</sup> comenzar la colonización africana, siendo en este caso el Archipiélago Canario un punto estratégico destacable. Precisamente, en este contexto de la expansión de la industrialización, las Islas Canarias necesitaban unas medidas institucionales, que permitiesen su aceleración económica tras la quiebra del modelo del Antiguo Régimen y un efímero esplendor de las exportaciones agroalimentarias. Así, la Ley de los Puertos Francos de 1852, proclamada por Bravo Murillo, el Ministro de Hacienda de aquel entonces, a Isabel II<sup>12</sup>, supuso la liberalización de la entrada y salida de las mercancías de las islas, brindando la oportunidad al modelo librecambista. Indiscutiblemente, el siguiente paso debería ser el desarrollo de las infraestructuras, carreteras y puertos, para poder llevar al Archipiélago Canario a la altura del territorio nacional e internacional en su modernización. El momento histórico tuvo de protagonista a Juan de León y Castillo.

#### BALANCE HISTORIOGRÁFICO, OBRAS GENERALES

Un breve recorrido por las obras generales sobre la historia de Canarias permite detectar un trato y la importancia que otorgaron los historiadores al desarrollo de la conectividad al exterior, refiriéndose a los puertos y la conexión interior, aunque supuesta «entre líneas». Cabe añadir que los principales medios-altavoces de la historiografía canaria serían: las «Noticias de la historia general de las Islas de Canaria» de Viera y Clavijo<sup>13</sup>; Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria (1776)<sup>14</sup> y Real Sociedad Económica de Amigos del País de Tenerife (La Laguna, Tenerife, 1777); las primeras imprentas canarias como medio de difusión<sup>15</sup>; «Historia General de las Islas Canarias» de Agustín Millares Torres<sup>16</sup>; *Revista de Historia* (1924), Instituto de Estudios Canarios (1932), *Anuario de Estudios Atlánticos* (1955), *Revista de Historia Canaria* de la Universidad de La Laguna (1957), *Coloquios de Historia Canario-Americana* (1976), Ediciones Idea de Santa Cruz de Tenerife (1989), *Revista Vegueta* de la Universidad de Las Palmas (1992), Ediciones de la Obra Social de la Caja de Canarias (1968), Junta del Puerto de la Luz y Las Palmas, etc. Recientemente, los estudios sobre los puertos canarios obtuvieron la envergadura nacional e internacional en las ediciones de *Revista de Historia Industrial*, *International Journal of Maritime History*, Casa de Velázquez (Madrid), Palgrave MacMillan (Londres).

Agustín Millares Torres, historiador y testigo de la época, indicó que «el comercio no se contenta con las vías de la comunicación terrestre» y abogó directamente por la construcción del puerto de refugio en el Puerto de la Luz, lo que permitiría a la isla de Gran Canaria liderar económicamente frente a la de Tenerife. Además, subrayaba que la construcción del Lazareto de

10 PÉREZ GARCÍA (2004); ALCARÁZ ABELLÁN y MILLARES CANTERO (1995), pp. 487-505.

11 HERRANZ LONCÁN (2004).

12 BERGASA PERDOMO y GONZÁLEZ VIÉTEZ (1969), pp. 35-38, 152-153.

13 La obra, publicada en 1772, «ha servido de arranque a toda historiografía isleña posterior». Posteriormente fue reeditada con extensiones hasta el siglo XX. Véase: NUEZ CABALLERO (1981), pp. 89-94.

14 GARCÍA DEL ROSARIO (2001).

15 LAFORET (1991).

16 La obra, publicada en 1882, fue reeditada en 1895 en 10 Tomos. Entre 1974-1980, fue reeditada en 5 tomos. Véase: NUEZ CABALLERO (1981), p.90; MILLARES CANTERO y SANTANA GODOY (1977).

Gando y el Faro de Maspalomas harían el puerto de La Luz más competitivo frente a los de Madeira y Cabo Verde<sup>17</sup>. Bergasa Perdomo y González Viétez realizaron el diagnóstico del subdesarrollo y desarrollo de la economía canaria, mencionando la importancia del transporte terrestre y su poca financiación, acentuando el desarrollo del puerto de Las Palmas, cuyo crecimiento comenzó a finales del siglo XIX<sup>18</sup>. Morales Lezcano subrayó la base de partida de la economía canaria la iniciativa de la burguesía revolucionaria en el avance institucional del Archipiélago, el Régimen aduanero de 1852 y el resplandor de los puertos de Gran Canaria y de Santa Cruz para acoger los buques transoceánicos<sup>19</sup>. Brito González relacionó la economía canaria del s. XIX con el crecimiento de los puertos y núcleos urbanos, Ley de los Puertos Francos de 1852 y la dependencia del sector agrícola canario de las exportaciones al exterior<sup>20</sup>. Cabrera Armas y Díaz de la Paz<sup>21</sup> revelaron las medidas institucionales del Gobierno para aliviar la crisis de la pérdida de las colonias sudamericanas, sometimiento de la economía del Archipiélago a los mercados exteriores, principalmente el británico, aumento del tráfico marítimo en los puertos de Santa Cruz y La Luz después de la Ley de Puertos Francos de 1852 y la evolución sectorial de la economía canaria desde finales del s. XIX hasta la primera quincena del s. XX. Mientras en la publicación de Cabrera Armas y Díaz de la Paz se entendía de manera implícita la relación entre la mejora de las infraestructuras y los resultados económicos, Noreña Salto<sup>22</sup> enfatizó que la construcción del puerto, carreteras o el mantenimiento del régimen de los puertos francos como concesiones administrativas fue obtenida debido al sistema de Restauración, sostenido en las islas y combinado con el sistema político isleño. Macías Hernández y Rodríguez Martín proporcionaron una característica profunda de la economía contemporánea canaria reconociendo, sin embargo, que no dispusieron de la información adecuada respecto al ritmo de crecimiento de los almacenes para suministro carbonero y petrolífero, servicios de telégrafo, teléfono, eléctrico y turístico<sup>23</sup>. Guimerá Peraza analizó la historia política canaria, esclareciendo en mayor medida la figura de Fernando León y Castillo que a Juan. Respecto a los puertos, aparte de la adopción de los Puertos francos en 1852, se menciona que en los años 1820s el puerto de Santa Cruz de Tenerife era de primera clase, solicitando los políticos de Gran Canaria la misma condición al puerto de Las Palmas<sup>24</sup>. Luxán Meléndez en coautoría con Bergasa Perdomo<sup>25</sup> centraron sus estudios en el desarrollo de industria azucarera de Canarias, una oportunidad del despliegue económico de las islas, aunque fue un intento fallido. Otra obra colectiva, dirigida por Luxán Meléndez y Laforet Hernández, dedicó el análisis de la economía canaria en la segunda mitad del s. XIX, basándose la investigación en los documentos de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria. La monografía colectiva esclareció el papel de las Sociedades Económicas en el contexto nacional e insular, sus propuestas industriales y comerciales, auge y desplome de la exportación de cochinilla, desarrollo de las pesquerías, Puertos Francos, tabaco y azúcar, técnicas contables de la época y situación política del archipiélago. Se subraya que la

---

17 MILLARES CANTERO y SANTANA GODOY (1977), tomo V, pp. 83-88.

18 BERGASA PERDOMO y GONZÁLEZ VIÉTEZ (1969), pp. 60-61 y 128-129.

19 MORALES LEZCANO (1977).

20 BRITO GONZÁLEZ (1981).

21 CABRERA ARMAS y DÍAZ DE LA PAZ (1991), pp. 693-712.

22 NOREÑA SALTO (1991).

23 MACÍAS HERNÁNDEZ y RODRÍGUEZ MARTÍN (1995), pp. 367-410.

24 GUIMERÁ PERAZA (2003), t. II, pp. 19-20, 61; t.III, pp. 17, 20, 23, 31, 33-34, 36-414, 51, 65, 68-71, 73-76, 78, 80-85, 87, 89-92, 95, 96; t.IV, pp.11-14, 16, 18-19, 22, 24-27, 31, 34, 36-37, 40-41, 43.

25 LUXÁN MELÉNDEZ y BERGASA PERDOMO (2001), LUXÁN MELÉNDEZ y BERGASA PERDOMO (2002), LUXÁN MELÉNDEZ y BERGASA PERDOMO (2004a), LUXÁN MELÉNDEZ y BERGASA PERDOMO (2004b).

economía canaria no podría desarrollarse sin las infraestructuras adecuadas, puertos, muelles y carreteras para la exportación de la producción, resaltando la construcción del puerto de La Luz.<sup>26</sup> La siguiente edición, dirigida por Luxán Meléndez<sup>27</sup>, centró la mirada retrospectiva en los 150 años de historia de los Puertos Francos. La publicación gozó de intervenciones generales, tales como franquicias en Canarias, modernización del sistema fiscal nacional; análisis comparativo de Canarias con el Puerto Franco de Cádiz y el territorio vasco, estudios con el enfoque local del régimen de Puertos Francos que perduró hasta 1972, construcción de nuevas instalaciones portuarias, intentos de fomentar la industria tabaquera, nueva organización empresarial y transformación de la fiscalidad canaria hasta la entrada en la Unión Europea. Rodríguez y Rodríguez de Acuña<sup>28</sup> esquematizó la economía canaria desde sus orígenes hasta 1800, acentuando el comercio exterior de Canarias, sin poner énfasis en las infraestructuras. El trabajo colectivo, dirigido por Agustín Millares Cantero, Sergio Millares Cantero, Quintana Navarro y Suárez Bosa<sup>29</sup> abarcó aspectos como el tránsito a la contemporaneidad (1808-1880) y la modernización limitada (1880-1936), siendo unos de los pilares el crecimiento portuario y las políticas económicas del estado liberal. Por último, la investigación de Solbes Ferri y Castillo Hidalgo<sup>30</sup> trazó la construcción del estado moderno español a través del enfoque fiscal, esclareciendo las «diferencias insulares» de las islas Canarias. Esencialmente la aprobación en 1852 de la Ley de los Puertos Francos la consideraron como consecuencia de la reforma fiscal de Mon-Santillán de 1845.

De modo a recopilación provisional del recorrido por las obras generales respecto a la historia de Canarias, se destaca la indudable importancia del Régimen de los Puertos Francos, reformas fiscales modernas, construcción del Puerto de la Luz para contrarrestar el poder económico-político de Tenerife, el pleito insular como trasfondo, revelando la figura de Fernando de León y Castillo. Se menciona la importancia de infraestructuras en general, subrayando los puertos y, sobre todo, el Puerto de la Luz y el de Santa Cruz en particular.

#### BALANCE HISTORIOGRÁFICO, OBRAS ESPECÍFICAS

La obra de Jordé acentuó la figura del ingeniero Juan de León y Castillo en relación a la construcción del Puerto de la Luz, Lazareto de Gando y la carretera Gran Canaria-Telde, haciendo, además, la comparación de la envergadura política entre dos hermanos.<sup>31</sup> El trabajo de Rodríguez Batllori Francisco y Rodríguez Batllori Antonio<sup>32</sup> esclareció el nacimiento del puerto de Sardina (Gáldar), problemas de la conexión Gáldar-Las Palmas, dificultades de transporte de los productos agrarios desde las zonas del cultivo hacia el puerto, etc. En este caso, el ejemplo de la isla capitalina puede proyectarse a las islas menores, para entender la necesidad de la mejora de las carreteras del archipiélago de aquel entonces. Martín Galán<sup>33</sup>, Ferrera Jiménez<sup>34</sup> presentaron un estudio fundamental sobre la construcción del puerto de las

26 LUXÁN MELÉNDEZ y LAFORET HERNÁNDEZ (2003), pp. 10, 194-195.

27 LUXÁN MELÉNDEZ (2004).

28 RODRÍGUEZ Y RODRÍGUEZ DE ACUÑA (2005).

29 MILLARES CANTERO, MILLARES CANTERO, QUINTANA NAVARRO y SUÁREZ BOSA (eds.) (2011).

30 SOLBES FERRI y CASTILLO HIDALGO (2022).

31 JORDÉ (1952).

32 RODRÍGUEZ BATLLORI y RODRÍGUEZ BATLLORI (1979).

33 MARTÍN GALÁN (1984).

34 FERRERA JIMÉNEZ (1988).

Palmas y el crecimiento de la ciudad, delimitando 6 fases del crecimiento (1478-1583; 1584-1770; 1770-1833; 1833-1883; 1884-1918; 1919-1950), mencionando a Juan León y Castillo en relación a la ampliación del Puerto de la Luz. Quintana Navarro elaboró el estudio sobre el crecimiento del puerto de Las Palmas y la ciudad, modelos de negocios e inversiones extranjeras.<sup>35</sup> Los años 1990s representaron un auténtico resplandor de la historiografía canaria sobre el tema que nos ocupa: Delgado Aguiar, Hernández Gutiérrez, Martín del Castillo, Miller, Quintana Navarro, Cabrera Armas, Rus, Román y Trujillo<sup>36</sup>, dedicaron la investigación a Juan León y Castillo, construcción del puerto de La Luz, construcción de faros, cárceles, legislación de los Puertos Francos y la reforma tributaria de Villaverde, visión del puerto en la perspectiva internacional, presencia financiera británica, saga familiar de los primeros inversores, análisis de costes del Puerto de la Luz, inicios de la proyección a África, etc., recopilando Macías Alemán<sup>37</sup> la bibliografía sobre el puerto de la Luz y Las Palmas.

La historiografía de los 2000s tiene 2 tendencias: la primera, profundiza los estudios sobre Juan de León y Castillo. La segunda, lleva las Islas Canarias al nivel de globalización e internacionalización, haciendo comparación con otras islas de la Macaronesia y el continente africano. Antes de proceder, sería preciso indicar 3 puntos bibliográficos<sup>38</sup> respecto al desarrollo de las infraestructuras en España. Herranz Loncán reveló la dotación de infraestructuras en España, -ferrocarriles, carreteras, puertos, faros, estructuras de comunicación y obras hidráulicas, desde el punto de vista cuantitativo. Muñoz Rubio y Ortúñez Goicolea esclarecieron el desarrollo de los transportes con las políticas públicas del estado. Ambos estudios no mantuvieron el objetivo de proporcionar los datos por provincias, tampoco mencionaron la modernización del sistema portuario del territorio ultraperiférico de Canarias. Sería la publicación de Hernández Marco, presentada en el VIII Congreso de Historia Ferroviaria, la que acentuó la importancia del transporte por la carretera y demostró algunos datos comparativos por provincias, aunque en el período de los 1920s. En el contexto canario, exento del ferrocarril, el estudio de la red de carreteras representa una importancia vital. Precisamente, fue Moreno Medina quien estudió desarrollo de las carreteras en Gran Canaria<sup>39</sup>.

Así, la primera decena de los 2000s cosechó las siguientes obras: Caballero Jiménez esclareció el desarrollo de carreteras en Gran Canaria en el período de 1852-1911, sumándose al estudio Mederos Martín y Escribano Cobo<sup>40</sup>. Posteriormente, Escribano Cobo y Mederos Martín trataron de abordar la temática de las carreteras en Tenerife y Lanzarote (Teguise)<sup>41</sup>. Jiménez Martel<sup>42</sup> resaltó la construcción por Juan de León y Castillo de la carretera Las Palmas-Telde, clasificándola como un instrumento de progreso. Delaunay y Quintana Navarro<sup>43</sup> realizaron el trabajo de inventario del fondo documental de los hermanos de León y Castillo en el Archivo

---

35 QUINTANA NAVARRO (1985a), QUINTANA NAVARRO (1985b).

36 DELGADO AGUIAR (1992); HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ (1991); MARTÍN DEL CASTILLO (1993); MARTÍN DEL CASTILLO (1994a); MARTÍN DEL CASTILLO (1994b); MARTÍN DEL CASTILLO (1995a); MARTÍN DEL CASTILLO (1995b); MARTÍN DEL CASTILLO (1996); MILLER (1990); QUINTANA NAVARRO (1992); QUINTANA NAVARRO (1996); RUS, ROMÁN y TRUJILLO (1995); CABRERA ARMAS (1997).

37 MACÍAS ALEMÁN (1996).

38 HERRANZ LONCÁN (2004); MUÑOZ RUBIO y ORTUÑEZ GOICOLEA (2006); HERNÁNDEZ MARCO (2021).

39 MORENO MEDINA (1997).

40 CABALLERO JIMÉNEZ (2008); MEDEROS MARTÍN y ESCRIBANO COBO (2002).

41 ESCRIBANO COBO y MEDEROS MARTÍN (2006); MEDEROS MARTÍN (2017).

42 JIMÉNEZ MARTEL (2002).

43 DELAUNAY y QUINTANA NAVARRO (2003).

Histórico Provincial. Hernández Gutiérrez, Martínez Navarro y Repetto Jiménez<sup>44</sup> editaron un libro sobre la biografía de Juan León y Castillo, sus obras y material didáctico en la aplicación de la enseñanza de la historia de la ciencia en el aula para los niveles educativos de la escuela secundaria obligatoria, bachillerato y estudios terciarios. Calvo Cruz y Castro Pérez<sup>45</sup> desde el punto de vista del análisis contable analizaron las discrepancias económicas, generadas entre los principales inversores británicos y el ingeniero grancanario en la construcción del puerto de La Luz. Para finalizar, en 2018, la Demarcación de Las Palmas del Colegio Oficial de Ingenieros de caminos, canales y puertos<sup>46</sup>, rodó un documental sobre León y Castillo y sus obras, siendo esta contribución otro recurso didáctico destacable. Suárez Bosa<sup>47</sup>, Delgado Aguiar, González Morales, Hernández Luis y Sigut Marrero<sup>48</sup>, Cabrera Armas<sup>49</sup>, Cabrera Armas y Díaz de La Paz<sup>50</sup> estimaron el papel de Canarias en la ruta carbonera del Atlántico, crecimiento puerto-ciudad de Las Palmas, análisis del sistema portuario de los territorios ultraperiféricos español y portugués. La segunda década de los 2000s fortaleció los estudios de los puertos canarios a nivel internacional: Suárez Bosa, Cabrera Armas, Castillo Hidalgo, Jiménez González y Maziane<sup>51</sup> llevaron a cabo la investigación sobre los puertos canarios y los de Macaronesia desde el enfoque empresarial y control de capitales, sistema de los puertos Atlánticos en la globalización, comparación de puertos canarios y caboverdianos, el eje de los puertos canarios y los de África occidental, teniendo en consideración que el punto de arranque fue la modernización del Puerto de La Luz a finales del s. XIX. Por último, cabe mencionar el trabajo de fin de Máster de Mendizábal Rodríguez<sup>52</sup> quien examinó al desarrollo de los puertos menores de Gran Canaria, - Arinaga, Agaete, Gáldar.

Consecuentemente, la mayor atención de las obras específicas fue dirigida al estudio de la figura de Juan León y Castillo, el Puerto de la Luz, el papel y la posición internacional de los puertos canarios en el sistema portuario atlántico. Las otras infraestructuras, conexiones interinsulares, tales como puertos menores, carreteras en Tenerife e islas no capitalinas, faros, comunicaciones urbanas -correos, telégrafos, electricidad, de momento casi escaparon del enfoque de los académicos.

#### REFLEXIONES FINALES

La historiografía canaria ha desarrollado una sólida investigación sobre la ilustre figura de Juan León y Castillo, el mayor impulsor de la creación de las infraestructuras de las Islas Canarias. Los estudios sobre el proceso de la construcción del Puerto de la Luz, la Ley de los Puertos Francos, las inversiones extranjeras y la perspectiva de los puertos canarios a la

---

44 HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, MARTÍNEZ NAVARRO y REPETTO JIMÉNEZ (2006).

45 CALVO CRUZ y CASTRO PÉREZ (2009).

46 DEMARCACIÓN DE LAS PALMAS DEL COLEGIO OFICIAL DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS y BECERRA BOLAÑOS (2018).

47 SUÁREZ BOSA (2004).

48 DELGADO AGUIAR, GONZÁLEZ MORALES, HERNÁNDEZ LUIS, SIGUT MARRERO (2007).

49 CABRERA ARMAS (2007).

50 CABRERA ARMAS y DÍAZ DE LA PAZ (2008).

51 SUÁREZ BOSA (2013) SUÁREZ BOSA (2014); SUÁREZ BOSA y CABRERA ARMAS (2012); SUÁREZ BOSA, CASTILLO HIDALGO, CABRERA ARMAS, MAZIANE (2016); SUÁREZ BOSA, JIMÉNEZ GONZÁLEZ y CASTILLO HIDALGO (2011); CABRERA ARMAS (2010); CABRERA ARMAS (2014); CASTILLO HIDALGO (2014).

52 MENDIZÁBAL RODRÍGUEZ (2021).

escala internacional son formidables. Sin embargo, se quedaron sin atender las siguientes preguntas: ¿cuál era el desarrollo general de las infraestructuras en Canarias durante la Segunda Globalización? Aquí sería interesante realizar un estudio comparativo con otras regiones ultraperiféricas, por ejemplo, Azores y Madeira. A la luz del sector exportador agroindustrial canario (cochinilla, azúcar, tabaco, plátano, tomate, papas/patatas), ¿cuál era el nivel de desarrollo de las carreteras y puertos secundarios? Para ser exportada la mercancía hacia el puerto de La Luz o de Santa Cruz, deberían utilizarse los medios del transporte terrestre y/o marítimo, teniendo en cuenta de que el ferrocarril, siendo el motor de la industrialización, no se instaló en Canarias. ¿Cuál era el nivel de desarrollo de infraestructuras en las islas no-capitalinas? ¿Nivel y estado de la conectividad interior? ¿Alguna comparación del desarrollo per cápita de las infraestructuras con otras regiones nacionales, sobre todo, las subdesarrolladas? En la misma línea, ¿la insuficiente financiación pública se complementaba con la inversión extranjera en todas las regiones españolas? Estos son los asuntos de que se podría encargarse la futura investigación.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALCARÁZ ABELLÁN J. y MILLARES CANTERO, S. (1995). «El marco político e institucional (siglos XIX-XX)». En BÉTHENCOURT MASSIEU, A. (ed.). *Historia de Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria, España: Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, pp. 487-532.
- BERGASA PERDOMO, O. (2022). *Macaronesia. Dinámicas históricas, sociales y económicas. Investigando en Islas Atlánticas. Reflexiones sobre la historia económica de Canarias*. Tomo 3. Las Palmas de Gran Canaria, España: Universidad de las Palmas, Servicio de Publicaciones y Difusión Científica.
- BERGASA PERDOMO, O. y GONZÁLEZ VIÉTEZ, A. (1969). *Desarrollo y subdesarrollo en la economía canaria*. Madrid, España: Guadiana.
- BÉTHENCOURT MASSIEU, A. (1995) (ed.). *Historia de Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria, España: Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria.
- BRITO GONZÁLEZ, O. (1981). «Dinámica de la economía canaria contemporánea». En NUEZ CABALLERO, S. (1981). *Noticias de Historia de Canarias*. Barcelona, España: Editorial Planeta, tomo III, pp. 37-66.
- CABRERA ARMAS, L. G. (1997). «La Reforma de Villaverde y el Régimen de Puertos Francos de Canarias». *Situación. Serie de estudios regionales. Canarias*, pp. 17-28.
- CABALLERO JIMÉNEZ, C. (2008). *Formación de la red de carreteras de Gran Canaria (1852-1911)*. Las Palmas de Gran Canaria, España: Dirección General de Obras Públicas, Gobierno de Canarias.
- CABRERA ARMAS, L. G. (2007). «El impacto del desarrollo portuario en el mundo urbano: Canarias, 1870-1914». En *XXVI Meeting of the Portuguese Economic and Social History Association*, celebrado en Punta Delgada, Azores.
- CABRERA ARMAS, L. (2014). «The Ports of the Canary Islands: The Challenges of Modernity». En: Suárez Bosa, M. (ed.). *Atlantic Ports and the First Globalisation, c. 1850-1930. Cambridge Imperial and Post-Colonial Studies Series*. London: Palgrave Macmillan, pp. 19-48.
- CABRERA ARMAS, L. y DÍAZ DE LA PAZ, A. (1991). «La economía contemporánea (I): el proceso de consolidación capitalista». En MORALES PADRÓN, F. (ed.). *Historia de*



- Canarias. Siglos XIX-XX*. Valencia, España: Editorial Prensa Ibérica, volumen IV, pp. 693-712.
- CABRERA ARMAS, L. G. y DÍAZ DE LA PAZ, A. (2008). «El tráfico marítimo en la era del Imperio: cartel, monopolio y oligopolio: el caso de Santa Cruz de Tenerife, c. 1870-1914». En *IX Congreso de la Asociación Española de Historia Económica* (AEHE), celebrado en Murcia-Cartagena.
- CABRERA ARMAS, L. G. (2010). «El papel de las Islas Canarias en los intercambios entre Europa y América, 1845-1880». En *Segundo Congreso Latinoamericano de Historia Económica*, celebrado en Ciudad de México.
- CALVO CRUZ, M. y CASTRO PÉREZ, C. (2009). «Análisis de las discrepancias económicas entre Swanston y Cia, constructora del Puerto de la Luz (Canarias), y su ingeniero Juan de León y Castillo». *Pecunia: Revista de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad de León*, núm. 9, pp. 43-62.
- CARNINO, G., HILAIRE-PÉREZ, L. and LAMY, J. (eds.) (2022). *Global History of Techniques*. Turnhout, Bélgica: Brepols Publishers.
- CARRERAS, A. y TAFUNELL, X. (2005). *Estadísticas históricas de España. Siglos XIX-XX*. Bilbao: Fundación BBVA.
- CASTILLO HIDALGO, D. (2014). «Integración o exclusión: aportaciones de la geografía económica al estudio regional de puertos en África Occidental». En ACOSTA GUERRERO, E. (coord.). *XX Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, pp. 76-85.
- DEMARCACIÓN DE LAS PALMAS DEL COLEGIO OFICIAL DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS (productor) y BECERRA BOLAÑOS, A. (director) (2018). *Juan León y Castillo: proyectando el futuro*. España: Márquez, J. [http://www.fernandoleonycastillo.com/noticias/-/asset\\_publisher/XzcAJjYfK6iK/content/un-documental-con-fines-didacticos-recorre-la-trayectoria-de-juan-leon-y-castillo-el-ingeniero-mas-importante-de-canarias-/7531811](http://www.fernandoleonycastillo.com/noticias/-/asset_publisher/XzcAJjYfK6iK/content/un-documental-con-fines-didacticos-recorre-la-trayectoria-de-juan-leon-y-castillo-el-ingeniero-mas-importante-de-canarias-/7531811) [acceso el 30 de agosto 2022].
- DELAUNAY, J.M. y QUINTANA NAVARRO, F. (2003). *Inventario del fondo documental de los hermanos León y Castillo*. Las Palmas de Gran Canaria, España: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- DELGADO AGUIAR, G. (1992). *Transporte y comunicaciones marítimas en Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria, España: Centro de Investigación Económica y Social de Canarias.
- DELGADO AGUIAR, G.; GONZÁLEZ MORALES, A.; HERNÁNDEZ LUIS, J. y SIGUT MARRERO, V. (2007). *Puertos y sistemas portuarios de las islas atlánticas europeas (Canarias, Azores, Madeira)*. Santa Cruz de Tenerife, España: Ediciones Idea.
- ESCRIBANO COBO, G. y MEDEROS MARTÍN, A. (2006). «Explotación aborigen del litoral suroeste de la isla de Tenerife: el Puerto Viejo de Los Cristianos y la Punta del Faro de Rasca (Arona)». *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 52, pp. 247-304.
- ESCRIBANO COBO, G. y MEDEROS MARTÍN, A. (2017). «Evolución histórica de puertos y ensenadas de Tegui». En *VIII Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*. <https://historiadetegui.com/2017/10/13/evolucion-historica-de-puertos-y-ensenadas/> [acceso el 18 de septiembre 2022].
- FERRERA JIMÉNEZ, J. (1988). *Historia del Puerto de La Luz y de Las Palmas*. Las Palmas de Gran Canaria, España: Gráficas Marcelo.
- GARCÍA DEL ROSARIO, C. (2001). *La Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, 1776-2001. CCXXV Aniversario de su fundación*. Las Palmas de Gran Canaria, España: Tegrarte.

- GUIMERÁ PERAZA, M. (2003). *Biografía política e historia canaria. Tomo II, III, IV*. Santa Cruz de Tenerife, España: Gobierno de Canarias.
- HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, S. (1991). *El Puerto de La Luz en la obra de Juan de León y Castillo*. Las Palmas de Gran Canaria, España: Escuela Universitaria Politécnica.
- HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, S.; MARTÍNEZ NAVARRO, F. y REPETTO JIMÉNEZ, E. (2006). *Biografías de Científicos Canarios. Juan de León y Castillo*. Las Palmas de Gran Canaria, España: Oficina de Ciencia, Tecnología e Innovación, Editorial Dykinson.
- HERNÁNDEZ MARCO, J. (2021). «Carros, ferrocarriles y camiones: la alteración del modo de transporte terrestre de mercancías en España antes de la Guerra Civil», En *Sesión IV: El transporte terrestre de mercancías: complementariedad y competencia del ferrocarril y la carretera (siglos XIX-XXI)*, VIII Congreso de historia ferroviaria, Lisboa, pp. 1-29.
- HERRANZ LONCÁN, A. (2004). *La dotación de infraestructuras en España, (1844-1935)*. Madrid: Banco de España, Servicio de Estudios. Estudios de Historia Económica, núm. 45.
- JORDÉ (SUÁREZ FALCÓN, J) (1952). *El puerto de la Luz y los hermanos León y Castillo*. Las Palmas de Gran Canaria, España.
- JIMÉNEZ MARTEL, G. (2002). «La carretera de Las Palmas de Gran Canaria a la ciudad de Telde. El instrumento del progreso y desarrollo de la zona sur-este de la Isla». *Boletín Millares Carlo*, núm. 21, pp. 63-91.
- LAFORÉ HERNÁNDEZ, J. (1991). *Orígenes de la imprenta en la Provincia de Las Palmas*. Las Palmas de Gran Canaria, España: Asociación de Empresarios de Imprentas y Artes Gráficas de la provincia de Las Palmas.
- LENIN, V. (1917). *Imperialism kak vysshiaia stadiia kapitalisma*. Petrograd, Imperio Ruso: Zhizn' i Znanie. En castellano: *El imperialismo, fase superior del capitalismo* [https://www.fundacionfedericoengels.net/images/PDF/lenin\\_imperialismo.pdf](https://www.fundacionfedericoengels.net/images/PDF/lenin_imperialismo.pdf) [acceso el 30 de agosto 2022].
- LÓPEZ-LOZA, E. (2010). «El atraso económico español en el espejo europeo». *Revista de Historia Industrial*, 43, pp. 15-64.
- LUXÁN MELÉNDEZ, S. (coord.) (2004). «Los Puertos Francos de Canarias. Ciento cincuenta años de historia». *XV Coloquio de Historia Canario-Americana, 2002*. Las Palmas de Gran Canaria, España: Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria.
- LUXÁN MELÉNDEZ, S. y BERGASA PERDOMO, O. (2001). «Un experimento fallido de industrialización: trapiches y fábricas de azúcar en Canarias, 1876-1933». *Revista de Estudios Regionales*, 60, pp. 45-78.
- LUXÁN MELÉNDEZ, S. y BERGASA PERDOMO, O. (2002). «Experiencias de industrialización en Canarias durante el siglo XIX. El caso del azúcar», *XVI Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, pp. 669-685.
- LUXÁN MELÉNDEZ, S. y BERGASA PERDOMO, O. (2004a). «El marco institucional y su influencia en el desenvolvimiento de la industria del azúcar y sus derivados en Canarias: 1852-1936». En MORALES PADRÓN, F. (coord.). *XVI Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, pp. 1809-1849.
- LUXÁN MELÉNDEZ, S. y BERGASA PERDOMO, O. (2004b). «Puertos francos e industrialización en Canarias. Un debate abierto: el caso de la producción azucarera, 1884-1892». *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 50, pp. 625-672.
- LUXÁN MELÉNDEZ, S. y BERGASA PERDOMO, O. (2019). «Entre los siglos XX y XXI. El discurso de la industria en Canarias». En LEÓN GONZÁLEZ, C.; GONZÁLEZ HERNÁNDEZ, M. y LEÓN LEDESMA, J. (coords.). *Reflexiones sobre el desarrollo actual y futuro de la economía canaria*. Madrid, España: Delta Publicaciones, pp. 1-32.

- LUXÁN MELÉNDEZ, S. y LAFORET HERNÁNDEZ, J. (eds.). (2003). *La economía canaria en la segunda mitad del siglo XIX. La Real Sociedad económica de Amigos del país de Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria, España: Tegrarte.
- MACÍAS ALEMÁN, V. (1996). «Bibliografía sobre el puerto de La Luz y Las Palmas de Gran Canaria». *Boletín Millares Carlo*, núm. 15, pp. 205-217.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. y RODRÍGUEZ MARTÍN, J. (1995). «La economía contemporánea, 1820-1990». En BÉTHENCOURT MASSIEU, A. (ed.). *Historia de Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria, España: Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, pp. 369-425.
- MARTÍN DEL CASTILLO, J. (1993). «Juan de León y Castillo y las sociedades científicas, literarias, artísticas o de recreo de su tiempo». *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 39, pp. 401-429.
- MARTÍN DEL CASTILLO, J. (1994a). «Semblanzas africanas de Juan León y Castillo (1883)». En *X Coloquio de Historia Canario-Americana*, 2. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, pp. 603-617.
- MARTÍN DEL CASTILLO, J. (1994b). «Aproximación a un análisis de las técnicas de construcción del Puerto de Refugio de Las Palmas (1883-1903)». *Espacio, Tiempo y Forma, Serie IV, Hª Moderna*, núm. 7, pp. 435-446.
- MARTÍN DEL CASTILLO, J. (1995a). «Juan de León y Castillo (1834-1912): Ingeniero y Político. Apuntes para una biografía». *Anuario de Estudios Atlánticos*, 41, pp. 369-382.
- MARTÍN DEL CASTILLO, J. (1995b). «Ingeniería en Canarias, 1850-1900: Juan León y Castillo». *Boletín Millares Carlo*, 14, pp. 87-96.
- MARTÍN DEL CASTILLO, J. (1995-1996). «Las obras públicas en Canarias a través de los «Informes Consulares Británicos (1856-1914)». Un estudio Bibliométrico». *Vegueta*, 2, pp. 103-111.
- MARTÍN DEL CASTILLO, J. (1996). *Los primeros laboratorios de Las Palmas*. Las Palmas de Gran Canaria, España: Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- MARTÍN DEL CASTILLO, J. (2001). «Proyectos de «Plano geométrico» (1847) y «Plano Topográfico» (1930). La ausencia de técnicos especialistas en Las Palmas de Gran Canaria». *Anuario de Estudios Atlánticos*, 47, pp. 225-249.
- MARTÍN DEL CASTILLO, J. (2003). «El ingeniero Juan de León y Castillo y los ferrocarriles de Barcelona (1886-1890)». *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 6, pp. 167-180.
- MARTÍN GALÁN, F. (1984). *La formación de Las Palmas: ciudad y puerto. Cinco siglos de la evolución*. Las Palmas de Gran Canaria, España: Junta del Puerto de la Luz y Las Palmas.
- MEDEROS MARTÍN, A. y ESCRIBANO COBO, G. (2002). «Ensenadas y puertos de Gran Canaria». *Anuario de Estudios Atlánticos*, 48, pp. 365-410.
- MENDIZÁBAL RODRÍGUEZ, I. (2021). *Puertos de Gran Canaria: Análisis de casos para un estudio historiográfico* (Tesis de Maestría, inédita). Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- MILLARES CANTERO, A.; MILLARES CANTERO, S.; QUINTANA NAVARRO, F. y SUÁREZ BOSA, M. (eds.) (2011). *Historia Contemporánea de Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria, España: La Caja de Canarias.
- MILLARES CANTERO, A. y SANTANA GODOY, J. (eds.) (1977). *Historia general de las Islas Canarias de Agustín Millares Torres*. Tomos IV, V, VI. Las Palmas de Gran Canaria, España: Edirca.
- MILLER, B. (1990). *Canary saga: the Miller family in Las Palmas, 1824-1990*. London, United Kingdom: Haggerston Press.
- MORALES PADRÓN, F. (1991). *Historia de Canarias. Siglos XIX-XX. Volumen IV*. Valencia, España: Editorial Prensa Ibérica.

- MORALES LEZCANO, V. (1977). «Esbozo de Canarias en la edad contemporánea (1850-1936)». En MILLARES CANTERO, A. y SANTANA GODOY, J. (eds.). *Historia general de las Islas Canarias de Agustín Millares Torres. Tomo IV, V, VI*. Las Palmas de Gran Canaria, España: Edirca, tomo V, pp. 292-298.
- MORENO MEDINA, C. (1997). *Los caminos de Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria, España: Cabildo Insular de Gran Canaria.
- MUÑOZ RUBIO, M. y ORTUÑEZ GOICOLEA, P. (2006). «Los transportes y las comunicaciones en la España de la primera modernidad». En GONZÁLEZ ENCISO, A. y MATÉS BARCO, J. (ed.). *Historia económica de España*. Barcelona, España: Ariel, pp. 550-591.
- NADAL, J. (1975). *El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913*. Barcelona, España: Ariel.
- NOREÑA SALTO, M. (1991). «La restauración: oligarquía y caciquismo». En MORALES PADRÓN, F. (ed.), *Historia de Canarias. Siglos XIX-XX*. Valencia, España: Editorial Prensa Ibérica, volumen IV, pp. 785-800.
- NORTH, D. (1990). *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge, United Kingdom: Cambridge University Press.
- NUEZ CABALLERO, S. (1981). *Noticias de Historia de Canarias*. Barcelona, España: Editorial Planeta, tomo III.
- PALEI, T. (2015). «Assessing The Impact of Infrastructure on Economic Growth and Global Competitiveness». *Procedia Economics and Finance*, 23, pp. 168-175.
- PÉREZ GARCÍA, J.M. (2004). «La organización político-administrativa de Canarias. Un balance histórico». *Anales de Historia Contemporánea*, 20, pp. 407-420.
- PRADOS DE LA ESCOSURA, L. (2003). *El progreso económico de España (1850-2000)*. Madrid, España: Fundación BBVA.
- QUINTANA NAVARRO, F. (1985a). *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz: 1883-1913*. Madrid, España: Confederación Española de Cajas de Ahorro.
- QUINTANA NAVARRO, F. (1985b). *Pequeña historia del Puerto de Refugio de La Luz*. Las Palmas de Gran Canaria, España: Mancomunidad de Cabildos.
- QUINTANA NAVARRO, F. (1992). *Informes consulares británicos sobre Canarias (1856-1914)*. 2 Tomos. Las Palmas de Gran Canaria, España: Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), Centro Asociado de Las Palmas de Gran Canaria.
- QUINTANA NAVARRO, F. (1996). «El Puerto de la Luz, 1883-1983: un prototipo de puerto de escala internacional». *Boletín Millares Carlo*, 15, pp. 187-195.
- RODRÍGUEZ BATLLORI, F. y RODRÍGUEZ BATLLORI, A. (1979). *Sardina, puerto del Atlántico. Apuntes para la historia de Gáldar*. Madrid, España: Taravilla.
- RODRÍGUEZ Y RODRÍGUEZ DE ACUÑA, F. (2005). *La economía canaria desde sus orígenes hasta 1800*. Santa Cruz de Tenerife: Ediciones Idea.
- ROZAS, P. y SÁNCHEZ, R. (2004). *Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual*. Santiago de Chile: Naciones Unidas, Cepal.
- RUS, G. de, ROMÁN, C., TRUJILLO, L. (1995). «Estructura de la actividad económica del Puerto y análisis de costes: el caso del Puerto de La Luz y de Las Palmas». *Revista Asturiana de Economía-RAE*, 3, pp. 81-103.
- SOLBES FERRI, S. y CASTILLO HIDALGO, D. (2022). *La diferencia insular. El modelo fiscal de Canarias en perspectiva histórica. El Antiguo Régimen: La real Hacienda y el proceso de construcción del estado, circa 1500-1845*. Valencia, España: Tirant lo Blanch.
- SUÁREZ BOSA, M. (2004). «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*, 16 (1), pp. 95-124.

- SUÁREZ BOSA, M. (2013). «The Control of Port Services by International Companies in the Macaronesian Islands (1850-1914)». In CURRY-MACHADO, J. (ed.). *Global Histories, Imperial Commodities, Local Interactions*. Cambridge Imperial and Post-Colonial Studies Series. London, United Kingdom: Palgrave MacMillan, pp. 58-76.
- SUÁREZ BOSA, M. (ed.) (2014). *Atlantic Ports and the First Globalisation, c. 1850-1930*. Cambridge Imperial Series. London: United Kingdom: Palgrave MacMillan.
- SUÁREZ BOSA, M., y CABRERA ARMAS, L. (2012). «La competencia en los servicios portuarios entre Cabo Verde y Canarias (1850-1914)». *Anuario de Estudios Atlánticos*, 58, pp. 363-414.
- SUÁREZ BOSA, M.; CASTILLO HIDALGO, D.; CABRERA ARMAS, L.G. y MAZIANE, L. (2016). «Modelos de administración y reforma portuaria en África Occidental. El caso de Canarias, Casablanca y Dakar (1880-1930)». En POLÒNIA, A. y RIVERA MEDINA, A.M. (eds.). *La Gobernanza de los Puertos Atlánticos, siglos XIV-XX, Políticas y Estructuras Portuarias*. España, Madrid: Casa de Velázquez, pp. 43-66.
- 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*, 46, pp. 73-96.

