

## EL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO INDUSTRIAL DE LA CAPITAL GRANCANARIA. UN TESORO POR VALORAR

*Amara M. Florido Castro*

Hablar de “arquitectura industrial” y, más concretamente de “patrimonio arquitectónico industrial” en una ciudad como Las Palmas de Gran Canaria podría parecer una incongruencia si tenemos en cuenta el lugar que ocupó el sector manufacturero en la evolución socioeconómica de las islas.<sup>1</sup> Muchos han sido los factores que - históricamente - condicionaron la implantación del sistema capitalista de producción en el archipiélago: el aislamiento geográfico; la tradición agrícola; la escasez de materias primas o la ausencia de un espíritu industrial, por citar sólo algunos de los más significativos. A pesar de todos estos obstáculos, nada contribuyó tanto al atraso industrial como las facilidades para la importación de toda clase de manufacturas al amparo de la Ley de Puertos Francos (1852). Al menos así lo expresaron Bergasa y González Viéitez para quienes este régimen especial de franquicias significó “el momento crítico de un posible crecimiento industrial”.<sup>2</sup>

Todo ello generó una actitud de rechazo, o más bien, una falta de interés por todo lo relacionado con el fenómeno industrializador canario que, si bien no es comparable con lo acontecido en otras regiones españolas como Cataluña o el País Vasco, no por ello debe ser marginado de los estudios sobre nuestro pasado más cercano.

El objetivo de esta comunicación no es otro que dar a conocer, muy someramente, algunas de las manifestaciones arquitectónicas, construidas o adaptadas a la producción industrial, en la capital grancanaria. Será, por tanto, un nostálgico recorrido por edificios en los que se llevaron a cabo toda clase de trabajos de manufacturación, desde finales del siglo XIX hasta las primeras décadas de la presente centuria. Esta limitación cronológica no ha sido escogida al azar. Durante este período Las Palmas de Gran Canaria experimentó su “primer crecimiento económico moderno”,<sup>3</sup> sobretodo, a partir de la construcción del Puerto del Refugio y de la Luz auténtico motor generador del desarrollo de esta ciudad. El extraordinario aumento del tráfico marítimo significó no sólo el establecimiento de poderosas compañías extranjeras, sino también el desarrollo de una importante actividad industrial concentrada en los talleres de fundición, astilleros, así como en la industria pesquera y aquella dedicada a la conservación de alimentos con destino al abastecimiento de los navíos.

Sin embargo, ésto no es más que el eslabón de una larga cadena. Si bien es cierto que las explotaciones anteriormente citadas constituyen una de las bases más sólidas de la industrialización capitalina, no debemos dejar de lado las empresas promovidas por la iniciativa privada. Particularmente aludimos a los pequeños “artesanos-industriales”, quie-

nes fundaron modestos talleres equipados con los mecanismos básicos para el desempeño de su oficio. Carpinterías, lecherías, fábricas de chocolate, de abonos químicos, de tabaco, ... se ubicaron en muchas ocasiones en las propias viviendas de los fabricantes, adaptándose a construcciones preexistentes. Ésta fue una costumbre muy común, que ha perdurado incluso hasta nuestros días, y que define el carácter peculiar de la industrialización en las islas.

Centrándonos en el tema de nuestra exposición, estructuraremos el recorrido en tres etapas. En primer lugar, un paseo por el ayer, a modo de evocación o recuerdo de aquellos edificios que han sufrido inexorablemente el paso del tiempo. A continuación, mostramos una perspectiva de la situación actual de este rico y variado legado patrimonial, para concluir el periplo ofreciendo tres ilustrativos ejemplos que ponen de manifiesto el desinterés social por la salvaguarda de los restos físicos heredados del pasado industrial.

### *El ayer...*

Desde finales del siglo pasado y, especialmente, durante las primeras décadas de esta centuria, se erigió una serie de construcciones fabriles que alcanzaron un gran impacto visual, llegándose a comparar en algunos casos con los característicos rascacielos neoyorquinos.<sup>4</sup> En el sector alimenticio traemos a colación las dos fábricas de cerveza: “La Salud” y “La Tropical”, emplazadas - respectivamente - en los números 3 y 5 de la calle Canalejas. La primera, construida en el año 1910, estaba conformada por tres edificios de diferentes alturas, sobresaliendo el principal con cuatro niveles de elevación.<sup>5</sup> El frontis se ordenaba en ventanas pareadas de arcos rebajados, con gruesas molduras que destacaban las claves y las dovelas de las esquinas, a excepción de los huecos del piso bajo que eran adintelados. Como suele ser habitual en los inmuebles destinados a funciones productivas, domina el sentido funcional y racional de las formas. “La Tropical” fue levantada en el año 1922 siguiendo las pautas del arquitecto Miguel Martín-Fernández de la Torre<sup>6</sup> quien proyectó un edificio de planta cuadrangular y de cuatro pisos. La distribución interna se adapta perfectamente a las necesidades del proceso de producción, disponiendo de almacén, depósito de cebada, una vivienda para el maestro cervecero, fábrica de hielo o servicios sanitarios para los obreros. La histórica industria fue trasladada a finales de la década de los cincuenta a unas modernas instalaciones en Barranco Seco, donde continúa elaborando la prestigiosa bebida.

- En el subsector integrado por las industrias derivadas de la molturación del trigo, es decir, panaderías, molinerías, confiterías, fábricas de galletas y de pastas alimenticias, contamos con numerosos ejemplos entre los que cabe citar la factoría de “Galletas Tamarán” (J. Suárez, 1929) propiedad de Luis Correa Medina, en Ingeniero Salinas; la panadería y confitería “La Perla” (Laureano Arroyo, 1888), en la confluencia de Torres con Cano, ... Mención aparte merece, por sus extraordinarias dimensiones, la “Sociedad Canaria de Molinería y Panificación”, erigida a comienzos de siglo al norte de la Plaza de la Feria (Fernando Navarro, 1900).<sup>7</sup> En el inmueble principal, de planta rectangular y tres pisos, se encontraban las secciones de molienda del grano, amasado del pan y almacén de salvado. Los edificios secundarios albergaban la cámara de fermentación, la batería de cinco hornos, el depósito del material y de carbón, la cuadra, etc. Trece años después de su funda-

ción la factoría molinera se reconvirtió en un taller de cerrajería y fundición, conocido como la “Industria Mecánica”,<sup>8</sup> a iniciativa de José Rodríguez Domínguez. En líneas generales se mantuvo el planteamiento primitivo, realizándose pequeñas modificaciones impuestas por las necesidades del proceso de producción. Este complejo fabril marcó un hito en la arquitectura industrial de Las Palmas de Gran Canaria. Su espléndida chimenea competía en brillantez con la perteneciente a la Fábrica de Electricidad, emplazada a escasos metros.

- La inauguración de la citada factoría, supuso todo un acontecimiento histórico para nuestra ciudad. *El Diario de Las Palmas* editó un número extraordinario el 12 de junio de 1899, en cuya portada figuraba la fachada del edificio rodeada de emblemáticas construcciones capitalinas, equiparando así su importancia con algunas de las más bellas manifestaciones arquitectónicas de la metrópoli: la Catedral de Santa Ana, las Casas Consistoriales o la Casa Regental. La industria, auspiciada por la Sociedad de Electricidad de Las Palmas, se alzaba en un solar donado por el Consistorio de más de 4000 m<sup>2</sup> de superficie. La majestuosa construcción, de corte clasicista, estaba integrada por dos naves paralelas con cubierta a dos aguas provista de un lucernario cenital. La fachada principal, hacia la Plaza de la Feria, tenía 80 metros de largo, distinguiéndose en su parte central un pórtico coronado por un frontón triangular, en cuyo interior se recogía el nombre de la empresa. En la parte opuesta al frontispicio se alzaba una chimenea de 41 metros, levantada en un tiempo récord de 25 días.



Figura 1. Chimenea de la antigua “Industria Mecánica”.

- La actividad pesquera, así como la manufacturación del tabaco alcanzaron una gran repercusión en el panorama general arquitectónico industrial. Entre las primeras se encuentran las fábricas de salazón, los secaderos y las industrias especializadas en la preparación de conservas de pescado en lata. Las características del proceso de preparación del producto, unido al importante volumen de producción exigieron la construcción de amplios recintos consistentes, por lo general, en grandes explanadas bordeadas por un muro de mampostería. La industria conservera requería un equipamiento más complejo (calderas, máquinas cortadoras, enlatadoras, etc.) lo que dio lugar a la aparición de fábricas mecanizadas de considerable importancia entre las que resaltamos la perteneciente a la Sociedad Santa Ana (1934), en la calle Barcelona, y la *Compañía General de Pesca y Conserva*, SA (Manuel González, 1931), muy próxima a la Iglesia del Pino. Si bien el edificio ocupaba una extensión de 1200 m<sup>2</sup>, únicamente se dedicaron a las labores de producción 945. El interior, como puede apreciarse en el plano adjunto, se organizaba entorno a un patio central cubierto pudiendo distinguirse otros de dimensiones más reducidas destinados a las calderas y como desahogo a los vestuarios de los obreros.<sup>9</sup> La

iluminación, factor esencial para el buen desarrollo de las operaciones de manipulación del alimento, estaba asegurada con las 18 ventanas cuadrangulares de 2 metros de lado que recorrían el muro de la fachada. Nos encontramos ante un precedente del modelo de nave industrial, uno de los sistemas más idóneos para aquellas factorías en las que se aplicaba el sistema de producción en cadena.

Por lo que respecta a las industrias dedicadas a la manufacturación del tabaco, la variedad de las tipologías arquitectónicas fue la nota dominante. En efecto, junto a pequeños establecimientos acondicionados en casas particulares de los propios fabricantes (José Escaño Caparrós, en Triana nº18,...) se construyeron inmuebles de mayor categoría entre los que se encuentran los de “La Flor Isleña”, “La Favorita”, “Fedora”, “Rumbo”, etc. Recordamos en este punto la fábrica ideada por Miguel Martín-Fernández de la Torre en el año

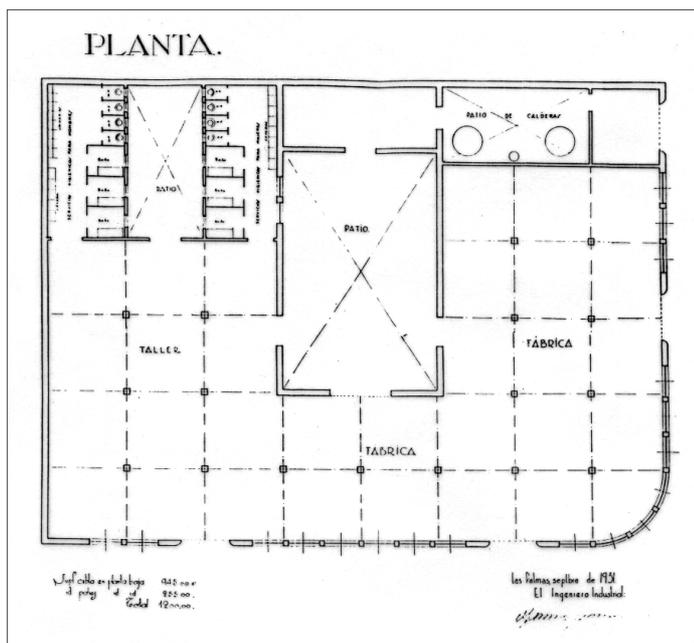


Figura 2. Planta de la Compañía General de Pesca y Conservas (1931)



Figura 3. Fachada de la desaparecida fábrica de tabacos de Luis Correa Medina.

1922, para Luis Correa Medina, ubicada en la calle Valencia, esquina a Ingeniero Salinas y González Martín.<sup>10</sup> La planta tenía forma de paralelogramo rectangular, ocupando más de 1000 metros cuadrados de superficie distribuidos en dos plantas. El interior, según la información recogida en un informe redactado en 1939, se organizaba en 7 secciones: *Fuerza motriz; Almacén; Elaboración de hebras y cigarrillos negros; Elaboración de cigarrillos tipos americanos y rubios; Elaboración de rapés y Elaboración de Cigarros*,<sup>11</sup> además de un Almacén de Materias Primas. En el piso superior se distinguían varias galerías en las que se efectuaban las faenas de secaje de las hebras y el picado del tabaco. La fachada era alargada, observándose un predominio del vano sobre el macizo. El frente de la calle Valencia se estructuró en tres cuerpos sobresaliendo el central, presidido por una puerta con arco de medio punto, flanqueada por pilastras pareadas a ambos lados, recurso este último que se repite en las otras dos fachadas para delimitar las puertas de ingreso al

recinto. La edificación culmina con entablamentos corridos, separados por una cornisa en saledizo, con la particularidad de que en el superior las esquinas se decoran con motivos geométricos, resaltando sobre los huecos de entrada placas rectangulares.

- El campo de la construcción experimentó un auge inusitado, gracias al extraordinario crecimiento del mercado inmobiliario favorecido - en parte - por la expansión urbanística de la ciudad y el aumento poblacional. De ahí la proliferación de factorías dedicadas a la producción de ladrillos, azulejos, mosaicos hidráulicos, tejas, piedra artificial, cal,... Entre ellas, recordamos la establecida por el empresario Eufemiano Fuentes Cabrera, en la calle Montevideo (Manuel González, 1923). El conjunto fabril lo conformaba, además de la industria de ladrillos, dos hornos de cal y una fábrica de mosaicos hidráulicos. Se trata de una de las máximas representaciones de la arquitectura industrial del período restauracionista. Su planta rectangular estaba distribuida en módulos geométricos irregulares. El diseñador de la obra resolvió con gran éxito la integración entre los diferentes cuerpos, de distintas alturas y proporciones, logrando un conjunto arquitectónico equilibrado y funcional. Por lo que respecta a la naturaleza de los materiales empleados en su construcción cabe citar la aplicación de la mampostería en las paredes, los ladrillos para los tabiques, reservando para el pavimento baldosines de cemento comprimido.<sup>12</sup> El tejado, a doble vertiente, se fabricó en madera recubierta por un tipo especial de techumbre conocido como “Texaco”.

- No podemos concluir esta breve aproximación por los orígenes de la arquitectura de uso industrial en Las Palmas de Gran Canaria, sin dedicar al menos un recuerdo a la desaparecida estación central del tranvía eléctrico (Luis Garaizábal, 1909). Emplazada junto a la Carretera de Las Palmas al Puerto, en una extensa planicie junto a la orilla del mar, ocupaba una extensión de más de 7000 metros cuadrados. En el ángulo norte se ubicaron las cocheras, constituidas por dos muros de mampostería paralelos, unidos por sendas cubiertas a dos aguas realizadas en chapa ondulada de acero galvanizado.<sup>13</sup> Al sur, el edificio de oficinas, los almacenes y la central eléctrica. Destaca la sencillez y el clasicismo compositivo, a base del juego de líneas rectas, verticales y horizontales. La arquitectura industrial tranviaria en la ciudad de Las Palmas supuso el triunfo del hierro como elemento constructivo, a pesar de que en la Península la última aplicación de este metal a las cubiertas de edificaciones de esta índole data del año 1907, referida a la valenciana Estación del Norte.<sup>14</sup>

### *Balance de la situación actual*

La progresiva mecanización de las tareas de producción, la falta de especialización y de formación de los empresarios y trabajadores, unido a la incapacidad de los industriales para hacer frente a la competencia de las grandes y poderosas empresas nacionales e internacionales, han sido, entre otras, las principales razones que originaron la clausura y posterior desaparición de los locales fabriles. El balance global es deprimente. La escasa entidad de los recintos que dieran cabida a esta clase de actividades económicas, sumado a la ausencia de cualidades estéticas destacadas, han propiciado la paulatina destrucción de los vestigios que aún quedaban en pie, siendo sustituidos, en la mayor parte de los casos, por modernas edificaciones de viviendas o instalaciones comerciales.

Señalaremos, a continuación, el estado en el que se encuentran algunas de las construcciones que han logrado sobrevivir, haciendo frente a la imparable presión inmobiliaria que no reconoce el valor de estos restos de la industrialización.

- Primitiva sede del “Café Sol” (Triana, 14). El tostadero, fundado por el emigrante portugués Gregorio Gonçálvez en 1909, alberga en la actualidad un despacho de venta directa al público del grano tostado y molido, que goza de una gran aceptación popular.

- La fábrica de chocolates “La Criolla” (Perojo, esquina Cebrián) fue inaugurada por Miguel Valido Rodríguez a finales de la década de los veinte, destinando sus dependencias a un local comercial.

- Entre las industrias que han continuado con las labores de producción cabe citar la panadería “La Alemana”, situada en el número 8 de la calle Ventura Ramírez, en el barrio de San José. El edificio, datado en 1931, se conserva en perfecto estado.<sup>15</sup>

- Secadero de pescado de Antonio Jorge Marrero (Bentagache, 13 esquina a Blas de Lezo, 4) diseñado en 1917 por Fernando Navarro. Su estado de abandono hace peligrar su conservación. - “Los Alicantinos”, fábrica de helados creada en 1926 por Evelio Beltrá (Venegas, 54), sigue funcionando a pleno rendimiento a pesar de la fuerte competencia del mercado. Constituye una de las empresas legendarias de Las Palmas de Gran Canaria, ejemplo modélico de empresa familiar.

- La antigua lechería de Juan Roca, emplazada en el inmueble señalado con el número 9 en la calle Viera y Clavijo, aloja un local de decoración de interiores.

- “La Flor Isleña”, obra de Miguel Martín-Fernández de la Torre (1922), simboliza uno de los ejemplos máximos de lo que se podría dar en llamar “gran arquitectura industrial”. En nuestros días, sus instalaciones han sido reacondicionadas como salón de exposiciones de la firma Alcorde. Su estructura permanece en estado óptimo, aunque las artísticas vidrieras de la fachada muestran las inexorables consecuencias del paso del tiempo, al haberse desprendido algunos fragmentos.

- Continuando con las industrias tabaqueras: “La Favorita”, propiedad de Eufemiano Fuentes, en la confluencia de las calles Matias Padrón y Pamochamoso. El exterior respeta la composición primitiva, sin que hasta el momento se haya proyectado un destino para este emblemático edificio.



Figura 4. Exterior de la industria de tabacos “La Flor Isleña”

- En la calle Perojo, número 26 podemos contemplar otra de las manufacturas de tabaco con más tradición: “La Regenta”, fundada en los años veinte por Joaquín J. Dos Santos. Destinada a garaje privado.

- El taller de carpintería y ebanistería de José Lisón y Compañía, en la calle Remedios números 10 y 12, situado en la planta baja de un inmueble de tres plantas diseñado en 1928 por Rafael Massanet.<sup>16</sup> El local estuvo destinado hasta hace escasos años a venta directa de muebles. En un futuro no muy lejano se instalará un restaurante de lujo.

- En la calle de Venegas, 5 se encuentra la ebanistería más antigua de la ciudad grancanaria, como lo atestigua la placa existente en la fachada del inmueble donde figura el año de su instalación: 1931. Ismael Aguiar, primogénito del fundador, ha continuado la tradición familiar en un modesto inmueble con dos puertas de entrada a través de las cuales se puede apreciar una perspectiva general del taller.

- En la popular calle Mayor de Triana, señalado con el número 77, encontramos el *centro de construcción y reparaciones en todos los ramos de manipulación del hierro*<sup>17</sup> que instalara Enrique Sánchez Gaviria en torno a 1870. La industria metalúrgica sobresale por su bella portada de reminiscencias clasicistas coronada por un frontón rematado por una rueda dentada, de una sola pieza. El edificio ha sido totalmente remodelado en su interior con objeto de adecuarlo a su nueva función comercial.

- Muy próxima a esta última, concretamente en la calle Viera y Clavijo nº17, se sitúa la desaparecida herrería de Antonio Abad Hernández. Se trata de un edificio de gusto ecléctico, en el que sobresale el balcón de rejería curvo situado en el chaflán. Ocupado en nuestros días por una empresa italiana de venta de moda masculina.

- Por último, no podemos olvidar en esta limitada relación al “Garaje París” (Canalejas, 42 - Perojo, 43), recientemente objeto de una importante restauración que ha permitido recuperar su primitiva imagen. Las fachadas, concebidas a modo de arco de triunfo, están definidas por grandes arcos carpaneles que dan paso a un amplio garage de dos plantas, con capacidad para 58 vehículos.



Figura 5. Perspectiva de la antigua herrería de Hijos de Enrique Sánchez en la calle de Triana.

#### *La proyección del patrimonio industrial: realidad y perspectivas de futuro*

El término “patrimonio industrial” va indiscutiblemente unido al de Arqueología Industrial, entendida ésta como la disciplina dedicada al *descubrimiento, catalogación y estudio de los restos físicos de las comunicaciones y del pasado industrial*.<sup>18</sup> Uno de los objetivos básicos de esta ciencia, nacida oficialmente en Gran Bretaña en 1962, es el de establecer posibles propuestas para la rehabilitación de los establecimientos industriales en desuso. Para que la recuperación del patrimonio arquitectónico industrial sea posible es

necesario, en primer lugar, que la población y las autoridades competentes tomen conciencia de su existencia y, más aún, reconozcan su valor como testimonio histórico de un pasado no tan lejano en el tiempo, que refleja las peculiaridades socioeconómicas de nuestra idiosincrasia.

Uno de los principales inconvenientes con los que nos tropezamos a la hora de definir cualquier tipo de proyecto arqueológico industrial es la falta de apoyo institucional ya que la Ley Canaria de Patrimonio Histórico (en proceso de elaboración) no contempla la reglamentación del patrimonio generado por la industria. A estas dificultades se le une la inexistencia de ayudas e incentivos económicos para los propietarios de los antiguos talleres y factorías quienes abandonan a su suerte los escasos restos materiales -tanto muebles como inmuebles- que han dejado de tener una utilidad práctica.

Entre los ejemplos más patentes de esta triste realidad se encuentra la magnífica chimenea de la primitiva instalación metalúrgica, conocida como “Industria Mecánica”, ubicada en un solar anexo al Colegio Aguadulce, en la calle Molino de Viento. Realizada en ladrillo de barro cocido, sus 25 metros de altura han quedado casi ocultos a la vista de los paseantes de la zona como consecuencia de la expansión urbanística del barrio. Su preocupante estado de conservación, así como la postergación a la que se ha visto relegada, es producto de la escasa atención que se ha dedicado a los restos de nuestro patrimonio industrial.

Peor suerte han corrido dos emblemáticas edificaciones: el “Garaje Kuhner”, en la calle Perojo, y la central eléctrica de la barriada de Guanarteme, la famosa CICER. Con



Figura 6. La CICER durante las obras de demolición.

respecto a la primera, su reciente demolición significó la desaparición de un edificio de más de 1700 m<sup>2</sup>, organizado en una nave central y dos plantas de elevación, cubierta por una armadura realizada por placas de uralita.<sup>19</sup> En el solar en que se levantara este taller de reparación de vehículos podemos contemplar un edificio de viviendas de lujo.

La brutal e indiscriminada mutilación, y posterior destrucción, de la estación de electricidad erigida en 1926 por la Compañía Insular Colonial de Riegos resume, en pocas imágenes, la escasa sensibilización social ante la eliminación de uno de los símbolos industriales de nuestra historia más reciente. Nada más se supo del proyecto original de UNELCO, la empresa propietaria del inmueble, relativa a la instalación en estas dependencias de un Museo de la Electricidad...

A nuestro modo de ver, y con objeto de evitar actuaciones como las ya reseñadas, la conservación del patrimonio arquitectónico industrial pasaría por lo siguiente:

- La elaboración de un inventario-catálogo de los bienes industriales a cargo de un equipo interdisciplinar, integrado por arquitectos, historiadores del arte, antropólogos, etc.

- El establecimiento de criterios de conservación y reutilización de los restos patrimoniales industriales.

- La promoción de investigaciones sobre el mundo de la tecnología, del trabajo y de los sistemas de producción en el ámbito insular.

- La creación de un Museo de la Industria donde tuvieran cabida todas aquellas manifestaciones vinculadas con el mundo de la industrialización. La idea principal sería mostrar al público en general la riqueza de un patrimonio inexplorado e infravalorado y del que, insospechadamente, se conservan relevantes testimonios hoy en día.

En definitiva, y como reza en el título de esta comunicación, es necesario reivindicar el valor de un tesoro arquitectónico industrial mediante la puesta en marcha de una decidida política de protección de las “reliquias” y “joyas” más sobresalientes, en consonancia con los prometedores esfuerzos llevados a cabo en el resto del territorio peninsular.

## NOTAS

- <sup>1</sup> Esta comunicación es un extracto de la Tesis Doctoral que, bajo el título “Arqueología Industrial en Las Palmas de Gran Canaria durante la Restauración (1869-1931)”, fue presentada por la autora en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria en el mes de febrero de 1998.
- <sup>2</sup> BERGASA, O. y GONZÁLEZ VIÉITEZ, A.: Desarrollo y subdesarrollo de la economía canaria, Madrid, 1969, p.104
- <sup>3</sup> MACÍAS HERNÁNDEZ, A.: “Algunas consideraciones sobre la economía canaria entre 1900-1936” en *Canarias. Siglo XX*, Las Palmas de Gran Canaria, Ed. Edirca, 1983, p.286
- <sup>4</sup> “La fábrica de cerveza “La Tropical””, en *El Tribuno*, 14-3- 1924.
- <sup>5</sup> Archivo Histórico Provincial de Las Palmas (A.H.P.L.P.): Sección Ayuntamiento, Serie Edificios Industriales: Leg.6, exp.166, s/f.
- <sup>6</sup> A.H.P.L.P.: Sección Ayuntamiento, Serie Policía y Ornato: Leg.59, exp.113, s/f.
- <sup>7</sup> A.H.P.L.P.: Sección Ayuntamiento, Serie Edificios Industriales: Leg.4, exp.93.
- <sup>8</sup> A.H.P.L.P.: Sección Ayuntamiento, Serie Edificios Industriales: Leg.7, exp.188
- <sup>9</sup> A.H.P.L.P.: Sección Ayuntamiento, Serie Policía y Ornato: Leg.55, exp.440.
- <sup>10</sup> A.H.P.L.P.: Sección Ayuntamiento, Serie Duplicado de Planos: Leg.5, exps.724-725.
- <sup>11</sup> Archivo de la Consejería de Industria del Gobierno de Canarias: Expedientes de Industrias, nº12.
- <sup>12</sup> Véase al respecto: A.H.P.L.P.: Sección Ayuntamiento, Serie Policía y Ornato: Leg.2, exp.65 y Sección Ayuntamiento, Serie Copia de Planos: Leg.Único, exp.47.
- <sup>13</sup> La instalación del tranvía eléctrico fue llevada a cabo por iniciativa de la Sociedad Banco de Castilla, a quien Luis Antúnez había traspasado los derechos de explotación en 1909. Los nuevos dueños modernizaron las obsoletas instalaciones del tranvía a vapor, sustituyendo las populares “cafeteras” por flamantes jardineras y unos “coches cerrados” para el servicio de los pasajeros. Asimismo, adquirieron las máquinas, enseres y motores necesarios para la electrificación de este sistema de transporte que permaneció en activo hasta 1937.
- <sup>14</sup> SOBRINO SIMAL, J.: *Arquitectura Industrial en España, 1830-1990*, Madrid, Cátedra, Cuadernos de Arte nº31, 1996, p.43.  
  
Para una mayor información sobre esta clase de construcciones: GARCIVAL, G.: *Estaciones de Ferrocarril en España*, Madrid, Espasa-Calpe, 1994.
- <sup>15</sup> FLORIDO CASTRO, A.M.: *Panaderías, molinerías y otras industrias derivadas en Las Palmas de Gran Canaria durante la Restauración*, Las Palmas de Gran Canaria, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, 1998, pp.91-92.
- <sup>16</sup> A.H.P.L.P.: Sección Ayuntamiento, Serie Edificios Industriales: Leg.21, exp.37, s/f.
- <sup>17</sup> A.H.P.L.P.: Sección Ayuntamiento, Serie Edificios Industriales: Leg.2, exp.44, f.2.
- <sup>18</sup> ARACIL MARTÍ, R.: “La investigación en Arqueología Industrial”, en *Actas de las I Jornadas sobre la Protección y Revalorización del Patrimonio Industrial*, Bilbao, 1982, p.19. Existe una amplia bibliografía especializada sobre Arqueología Industrial. Para el caso español, puede consultarse: CERDÁ, M.; GARCÍA BONAFÉ, M. y otros.: *Enciclopedia Valenciana de Arqueología Industrial*, Valencia, Ed. Alfons el Magnànim, 1995; IBÁÑEZ, M.; SANTANA, A. y ZABALA, M.: *Arqueología Industrial en Bizkaia*, Bilbao, Univ. Deusto, 1988; *Arqueología Industrial en Almería*, Diputación de Almería, 1985; entre otros.
- <sup>19</sup> A.H.P.L.P.: Sección Ayuntamiento, Serie Edificios Industriales: Leg.9, exp.261.