

EL LIBRO DIARIO DE LA JUNTA DE OBRAS DE LOS PUERTOS DE LA LUZ Y LAS PALMAS, 1907-1908

Candelaria Castro Pérez
Mercedes Calvo Cruz
Sonia Granado Suárez

INTRODUCCIÓN

En el desarrollo general de la civilización, el papel desempeñado por los enclaves portuarios ha adquirido una importancia histórica trascendental. Los puertos han operado como centros vitales del sistema de comunicaciones internacional, permitiendo el intercambio de mercancías, ideas, noticias, etc., para la vida de un país que se abre al mundo exterior. En este sentido, la “Exposición de su Majestad” inserta en el Real Decreto de 17 de diciembre de 1851, por el cual se atribuye al Estado español la titularidad de los puertos de la Península e islas adyacentes, señala que “en los puertos nacen y mueren para el reino la exportación e importación de su comercio, que es, como si dijéramos, el movimiento y vida de su producción y de su industria”.

A partir del citado Real Decreto, el Ministerio de Fomento se responsabiliza definitivamente de todos los puertos y tienen lugar las grandes obras de construcción hasta los primeros años del siglo XX. En este sentido, comienza una nueva etapa de desarrollo de los principales puertos con sus Juntas de Obras, como órganos para el perfeccionamiento de las infraestructuras portuarias, para su organización y administración, configurándose un sistema que, con relativamente pocos cambios, se mantiene en algunos aspectos hasta la actualidad (Alemany, 1991, p. 25).

La construcción del Puerto de La Luz y de Las Palmas se llevó a cabo entre 1883 y 1902, proyectado por el ingeniero Juan de León y Castillo en 1881. Nuestro trabajo se centra en la etapa de despegue del puerto entre 1883 y 1913, y más concretamente en la fase de consolidación (1891-1909), caracterizada por un crecimiento sostenido que duplicó el número de buques y tonelaje del período anterior, dando lugar a la consolidación del puerto en sus diversos aspectos como fueron las obras y servicios, el tráfico internacional y los negocios portuarios (Quintana, 1985b, p. 43).

En el presente trabajo se pretende dar una nueva mirada al Puerto de La Luz y Las Palmas, analizando las primeras anotaciones contables realizadas por su Junta de Obras una vez constituida legalmente. Para ello se pondrá de manifiesto el método contable utilizado, de acuerdo con la normativa vigente que debía aplicarse para la organización y régimen de la citada Junta. Asimismo, se analiza uno de los primeros libros contables llevado por la Junta, como es el *Libro Diario*, en el cual se registran todas las operaciones y, por tanto, constituye el fiel reflejo de la realidad económica del puerto. Este estudio nos permitirá exponer la financiación inicial con la que contaba la Junta, de acuerdo con el presupuesto que debía ser aprobado por el Gobierno, y su posterior aplicación a lo largo del primer ejercicio económico, 1907-1908.

La principal fuente primaria de esta investigación es el fondo documental correspondiente a la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en la sección de Contabilidad, que se encuentra en depósito en el Archivo Histórico Provincial de Las Palmas *Joaquín Blanco*. Otras fuentes primarias que servirán de apoyo para la exposición de este trabajo son los reglamentos de organización y régimen de las Juntas de Obras de puertos. En cuanto a las fuentes secundarias, hemos de señalar que una revisión de la literatura científica en torno a los puertos nos ha revelado numerosas obras escritas, desde la perspectiva histórica de estas construcciones, distinguiendo las referidas a cuestiones técnicas¹ (construcción naval e ingeniería portuaria) como aquellas que versan sobre la historia en general² (evolución de los puertos, tráfico marítimo con el Nuevo Mundo, transporte, comercio marítimo, sistema de patentes, etc.), de forma específica, sobre los Puertos de La Luz y Las Palmas³ (el ingeniero Juan de León y Castillo y la construcción del puerto; en torno a la historia del puerto en relación con la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y su contexto económico e histórico) y la característica de los puertos francos.⁴ Otros trabajos notables son los referidos al régimen jurídico-administrativo⁵ de los puertos.

Por otra parte, y atendiendo a nuestro campo de investigación —la historia de la contabilidad—, el trabajo que se presenta se sitúa, considerando el sujeto que desarrolla la actividad, en la historia de la contabilidad pública, y en función del tipo de fuente se encuadra tanto entre los dedicados al estudio de los documentos contables de todo tipo, en nuestro caso los libros de cuentas, como los destinados al estudio de las normas y textos reguladores de la actividad contable y demás consideraciones legales surgidas en el desarrollo de esta actividad y en la aplicación de las normas (Hernández Esteve, 1996a, p. 72).

Asimismo, podríamos afirmar que los estudios relacionados con los puertos en España son casi inexistentes en nuestra línea de investigación. En este sentido, citamos los trabajos de: Hernández Esteve (1996b), Torrejón (2001) y Donoso (2002 y 2003), centrados en el siglo XVIII. El trabajo de Hernández Esteve⁶ analiza la administración y la contabilidad de la Armada Española, con una referencia específica a la Ordenanza 1735. Por su parte, el profesor Torrejón también se centra en el tema de la Armada Española desde la perspectiva del historiador económico. Las obras de Donoso analizan y determinan el resultado de la carga de un barco de mercancías en el tráfico de esclavos negros entre Inglaterra y la América española a través de las cuentas que se dieron. En concreto, sobre la Junta de Obras portuarias y su reglamentación, se puede citar el trabajo de Calvo y Castro (2007).

Esta circunstancia nos animó a adentrarnos en el tema objeto de esta exposición, a la par que el siglo XIX y principios del XX es un período en el que esta disciplina no se ha visto muy enriquecida, como señaló Hernández Esteve (1996a, p. 92) respecto a los últimos años del siglo XIX “de gran interés porque en ellos se produce la incorporación de España a las corrientes contables modernas, adolece de una casi absoluta falta de investigaciones histórico-contables. Lo mismo cabe decir de la etapa contemporánea, que así hemos asignado al siglo XX”. Posteriormente, el citado autor mantiene la afirmación anterior al referirse a la época, como lo demuestran sus palabras: “uno de los espacios más ignorados —paradójicamente, dada su cercanía— es el del pensamiento contable español del siglo XIX y comienzos del siglo XX” (2003, p. 24).

Finalizamos esta introducción con el planteamiento de la estructura que se va a seguir en el presente trabajo. En primer lugar, tras una breve introducción a los puertos, a la Junta de Obras en general y, en particular, a la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas, se realiza una descripción del método contable aplicado, para a continuación estudiar las

anotaciones contables efectuadas en el *Libro Diario*, todo ello teniendo en cuenta el marco legal vigente para el período considerado, como es el Reglamento General para la organización y régimen de las Juntas de Obras de Puertos de 1903. Finalmente, dicho análisis nos permite mostrar la diversidad de operaciones económicas realizadas por la Junta de Obras del Puerto en el intervalo temporal objeto de estudio, así como los movimientos de capitales que constituyen su financiación y la posterior inversión de los mismos. Este estudio será la base para contrastar la realidad económica con las obligaciones impuestas por la normativa vigente.

LA JUNTA DE OBRAS Y SU REGULACIÓN

El concepto de puerto ha evolucionado a lo largo del tiempo en consonancia con el creciente desarrollo de las actividades que se realizan en el mismo. En la Antigüedad, se consideraba el puerto como un lugar encerrado entre montañas, o en la ribera del mar, donde se cargaban o descargaban las naves (Ley VIII del Código de las Siete Partidas, de 23 de junio de 1263).

Esta función tradicional del puerto va a sufrir unos cambios trascendentales, especialmente en la segunda mitad del siglo XIX, y van a configurar una noción del mismo muchísimo más amplia, es decir, como “un recinto cerrado en el que se ofrece a los barcos el uso de la infraestructura básica y, también, una gran variedad de servicios. Estos van desde el remolque hasta el suministro de combustible, desde el manejo de la carga hasta los servicios bancarios y de seguros; en fin, desde el almacenaje de la carga hasta la reparación del buque” (Suárez, 2003, pp. 18-19).

La importancia de los puertos no radica exclusivamente en ser un soporte impulsor del comercio y, por ende, un instrumento generador de progreso, puesto que también son entes recaudadores de gravámenes y arbitrios para el Estado. Los derechos portuarios fueron aumentando⁷ a lo largo del siglo XIX, a mitad de la centuria eran dos los derechos cobrados en los puertos: el impuesto de fondeadero y el de carga y descarga. En 1856, a través de un Decreto, se refrendaron los anteriores y se añadieron el de faros y el de transbordo. A modo de ejemplo sirva la relación de impuestos que se aplicaban en el puerto de Bilbao durante el siglo XIX (Puerta, 1994, p. 45): aviso de agua, derecho de baliza, practicaje, lemanaje, sanidad, cuarentena, atoaje, fondeadero, carga y descarga, amarraderos, arrastre a la sirga y arbitrios para obras.

Por otra parte, en la actividad del puerto es necesaria la intervención de multitud de agentes portuarios, siendo la Junta de Obras del puerto (actualmente Autoridad Portuaria) una de las instituciones fundamentales para el buen funcionamiento del mismo. Estas fundaciones, a juicio del historiador Alzola (1979, p. 496), “contribuyeron a imprimir a las obras el espíritu mercantil indispensable para su buen éxito” y facilitaron el cobro de los impuestos.

La Junta de Obras del puerto surge cuando concluye el monopolio del Estado sobre las obras públicas, por aplicación del Real Decreto de 14 de noviembre de 1868. En su artículo 14 expone que las obras que en la actualidad están a cargo del Estado serán costeadas en su totalidad o en parte por el mismo, salvo que algún particular, empresa o corporación lo solicite. Tal y como señala Cosculluela (1973, p. 60), las Juntas no aparecieron en el citado Real Decreto pero sí estaba implícito su espíritu y se crearon a solicitud de los intereses locales de cada puerto. Este es el caso de la primera Junta de Obras que se crea en Barcelona⁸

al amparo de este Real Decreto y por petición de diferentes agentes económicos vinculados al tráfico marítimo, como fueron los comerciantes, armadores y navieros.

Entre las funciones de las Juntas de Obras del puerto cabe citar: impulsar la construcción del puerto, rentabilizar al máximo las instalaciones portuarias —mediante el establecimiento de las tarifas que debían pagar los empresarios por la utilización de las infraestructuras y servicios portuarios—, conservar las instalaciones, ampliar los servicios portuarios y proyectar y realizar nuevas obras. En este sentido, la misión de la Junta de Obras era proporcionar todos aquellos elementos necesarios para el progreso y desarrollo de la navegación y del tráfico marítimo. Para la ejecución de tales cometidos, la Junta de Obras contaba con una financiación procedente tanto de las subvenciones recibidas del Estado o de particulares, como de las recaudaciones que efectuaba de arbitrios sobre la navegación y el tráfico marítimo, la aplicación de todos estos recursos financieros necesitaba la aprobación del correspondiente presupuesto.

Con la primera Ley de Puertos, promulgada el 7 de mayo de 1880, la Junta de Obras pierde su naturaleza de ente local y pasa a depender directamente del Ministerio de Fomento, el cual queda habilitado para elaborar un reglamento general de aplicación a las Juntas de Obras existentes o futuras. Consecuencia de ello, en las dos últimas décadas del siglo XIX se dictaron sucesivas disposiciones que regulaban la composición, ingresos y funcionamiento de las Juntas: Reales Órdenes de 18 de marzo de 1881, 23 de marzo de 1888, 24 de julio de 1893 y 7 de agosto de 1898. Esta última fue la primera norma global sobre las Juntas, que se caracterizó por su acusado centralismo y que nunca se llevó a la práctica ante la reacción en contra de numerosas Juntas, Entidades Económicas y Administraciones locales.⁹ Por tal motivo, la Dirección General de Obras Públicas elaboró un nuevo Reglamento, aprobado el 11 de enero de 1901, que intentó mitigar el mencionado carácter intervencionista del anterior y que realizó, desde el punto de vista económico-financiero, importantes aportaciones al dedicar, frente a la escasa reglamentación anterior, sendos capítulos a las facultades económicas de las Juntas y a la custodia y movimiento de fondos.

No obstante, al ser el mencionado documento de 1901 “fruto más de las presiones de las Juntas que de una nueva concepción del funcionamiento de estos organismos también estuvo condenado al fracaso” (Alemany, 1991, p. 110). Y por tal motivo, se aprueba un nuevo Reglamento de las Juntas de Obras del Puerto en 1903 que mantiene gran parte de los aspectos organizativos y administrativos de su antecesor y amplía las facultades técnicas de las Juntas.

Por aplicación del citado Reglamento de 1903 se autoriza la creación de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas¹⁰ (Real Orden del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas de 16 de junio de 1905), produciéndose su constitución definitiva por Real Orden de 8 de diciembre de 1906. Posteriormente, en 1968 con motivo de una ley de puertos pasa a denominarse *Junta del Puerto de La Luz y de Las Palmas*. Finalmente, por aplicación de la vigente ley de puertos, en 1992 recibe el nombre de *Autoridad Portuaria de Las Palmas*.

En el siguiente apartado se procederá al análisis del primer *Libro Diario de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas* para los años 1907 a 1908. En primer lugar se realizará una descripción del método contable aplicado, para a continuación estudiar las anotaciones contables efectuadas en el mismo, todo ello teniendo en cuenta el marco legal

vigente para el período considerado, como es el Reglamento General para la organización y régimen de las Juntas de Obras de Puertos de 1903.

EL LIBRO DIARIO: MÉTODO CONTABLE, DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS

Método contable aplicado

Las actividades de registro contable son tan antiguas como la propia humanidad. En este sentido, Hernández Esteve (2002, p. 1) señala “desde que el hombre es hombre, y aún mucho antes de conocer la escritura, ha necesitado llevar cuentas, guardar memoria y dejar constancia de datos relativos a su vida económica y a su patrimonio: bienes que recolectaba, cazaba, elaboraba, consumía y poseía; bienes que almacenaba; bienes que prestaba o enajenaba; bienes que daba en administración; etc.”.

A lo largo del tiempo se observa que estas anotaciones contables estaban orientadas en algunas situaciones a la rendición de cuentas a terceros, y en otras, además, al seguimiento de la evolución de las actividades económicas desarrolladas por el propio ente, público o privado. Consecuencia de ello es la existencia de dos sistemas diferentes de registro contable con sus propias características, como son el método de Cargo y Data y el método de la partida doble, respectivamente.

En nuestro caso concreto, nos vamos a centrar en el método de la partida doble¹¹ dado que del análisis que se está llevando a cabo del *Libro Diario de la Junta de Obras* correspondiente al período de 1907-1908 se desprende la aplicación del citado procedimiento, toda vez que se verifica el cumplimiento de la característica básica¹² del mismo, la doble anotación tanto en el Libro Diario como en el Mayor.

Por otra parte se ha de considerar que estamos analizando la contabilidad de un organismo público, cuyos objetivos, obviamente, son diferentes a los de una empresa privada, circunstancia que influirá en el desarrollo del propio método contable. En este sentido, se hace necesaria la elaboración y aprobación de un presupuesto anual y la creación de cuentas específicas como: *Subvención del Estado, Arbitrios y Liquidaciones*, entre otras.

En el artículo 58, capítulo IX, *Custodia y movimiento de los fondos que administren las Juntas*, del Reglamento General de 1903, se indica lo siguiente:

Las Juntas de obras de puertos llevarán en la forma prevenida por las leyes, los libros de contabilidad necesarios para el registro y anotación de las operaciones que efectúen con los fondos que administren. Estos libros serán los siguientes: Diario, Mayor y Caja de la Contabilidad general; de Intervención general; de Caja especial de la Depositaria Pagaduría, y los de Recaudación, en que deberán constar todos los detalle de cada exacción.

El Secretario Contador llevará además un libro auxiliar en que se anoten los presupuestos aprobados para todas las obras y servicios y las cantidades libradas con cargo a los mismos, a fin de comprobar fácilmente que no se han excedido los créditos autorizados.

Como se puede observar en el citado artículo no se detalla de forma explícita el método contable a aplicar sino que señala los libros a utilizar, el procedimiento a seguir en las

anotaciones contables que se registran en los mismos y las relaciones entre ellos. También se desprende del mismo la necesidad de elaborar distintas contabilidades: una contabilidad general, una contabilidad de intervención, una contabilidad específica para la pagaduría-depositaria y una contabilidad recaudatoria. Estas exigencias producirán la apertura de distintos libros contables y la correspondiente correlación entre las diferentes contabilidades. Por tanto, queda implícita la aplicación del método de la partida doble con el cual se logra, como señala Hernández Esteve (1982, p. 7), “un sistema integrado, redondo, cerrado en sí mismo, donde no se deja al margen, fuera de juego, ninguna anotación, cuenta, ni apunte”.

Descripción del Libro Diario

El *Libro Diario de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas*¹³ se presenta encuadernado, con tapas rígidas y en la portada figura impresa la palabra Diario y los años 1907 y 1915. Se trata de un libro de gran tamaño del cual destacamos su buen estado de conservación, cumpliéndose así una de las funciones atribuidas al secretario contador: “Custodiar los libros y conservar en buen orden el archivo de la Junta y los documentos en tramitación...” (Artículo 11, capítulo VIII, del Reglamento de 1903).

En la primera página se refleja la legalización del libro por parte del organismo público correspondiente que en este caso, tal y como figura en la misma, era la Delegación Especial del Gobierno de S.M. en Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura. La autenticidad del mismo se manifiesta con el siguiente texto:

Libro Diario para la contabilidad de la Junta de Obras de los Puertos de la Luz y Las Palmas. Consta de cuatrocientos ochenta folios sellados por esta Delegación del Gobierno y rubricados por mí en consonancia con lo dispuesto en R.O. de 17 de Febrero de 1906, reproducida en 23 de Mayo de dicho año.
Las Palmas Abril 18 de 1907

No solamente estaban todas las páginas selladas sino también numeradas en los extremos superiores de ambas páginas, par e impar. Asimismo, no se encuentran tachaduras ni hojas o espacios en blanco, todo ello con la intención de que, por una parte, no se pudieran incluir ni sustituir folios, y por otra no se añadiesen ni anulasen anotaciones. Estos procedimientos a seguir en la forma de registrar las anotaciones contables derivan de la validez de los mismos como documentos legales.

Ambas páginas, par e impar, se dividen en cuatro columnas de distinta extensión. En la de la izquierda se indica la referencia a las páginas del *Libro Mayor* donde se encuentra tanto la cuenta que se carga como la cuenta que se abona, separados ambos números por una línea horizontal, el dígito superior se corresponde con la cuenta que se carga y el inferior con la que se abona. Como puede verse en la figura 1, se ha cargado la cuenta *Depositaria* que se encuentra en la página 8 del *Libro Mayor* y se ha abonado la cuenta *Subvención del Estado* ubicada en el *Libro Mayor* en la página 1.

No obstante, se observa que si son varias las cuentas que se cargan, no figura el dígito inferior referido al Mayor de la cuenta abonada, sino que se utiliza la parte superior de la línea horizontal, tanto para indicar la cuenta abonada como el posterior desglose de las distintas cuentas cargadas.¹⁴ En la figura 2 se transcribe un asiento donde se indica en la parte superior de la línea horizontal la página del Libro Mayor correspondiente a la cuenta abonada, *Depositaria*, y se carga al concepto *Varios*, el cual se desglosa en diferentes cuentas donde

también se indica, en la parte superior de la línea horizontal, la referencia al *Libro Mayor* donde se encuentra la cuenta correspondiente.

La siguiente columna se corresponde con el cuerpo principal del asiento en el cual se registra cronológicamente¹⁵ el hecho económico en cuestión. En cada anotación contable se cargan y abonan las cuentas afectadas, práctica habitual del método contable aplicado, con una breve explicación de la transacción reflejada. Tal y como se aprecia en la figura 1, se detalla la operación que consiste en la subvención del Estado recibida trimestralmente por la Junta de Obras. En la Figura 2 se observa, además, la necesidad de crear una subcolumna dentro del cuerpo central, en la parte derecha, para indicar las sumas parciales que recoge cada una de las cuentas desglosadas. Por ejemplo el desglose realizado de la cuenta *Personal* en las diferentes nóminas (personal administrativo, delegado del gobierno y auxiliar del mismo).

Por su parte, la tercera columna se utiliza exclusivamente cuando se cargan varias cuentas, anotándose en la misma la cuantía total de cada una de ellas; a modo de ejemplo, en la figura 2, el total de la cuenta *Personal* asciende a 754,11 pesetas.

Finalmente, por cada asiento realizado se anota en la cuarta columna el total del importe de la cuenta o cuentas cargadas y la cuenta abonada (figuras 1 y 2).

Una vez descrito el método contable aplicado y la estructura del *Libro Diario de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas*, corresponde a continuación analizar la información registrada en el citado libro a través del estudio de la naturaleza de las operaciones realizadas y sus implicaciones, la financiación obtenida y la generada por el propio puerto, así como los diversos gastos que ocasionaba la actividad portuaria.

Análisis del Libro Diario: presupuesto y operaciones económicas

Como ya se ha referido, por aplicación del Reglamento de 1903 se autoriza la creación de las Juntas de Obras portuarias, hecho que se materializa para los Puertos de La Luz y Las Palmas con la Real Orden del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas dada el 16 de junio de 1905 autorizando su creación.¹⁶ Ahora bien, no estuvo legalmente constituida hasta casi dieciocho meses después, por Real Orden de 8 de diciembre de 1906.¹⁷ A pesar de estar constituida la Junta desde junio de 1905, no se realizó ninguna anotación contable, como así consta en el *Libro Diario*, hasta el 19 de abril de 1907, circunstancia que probablemente encuentra su justificación en la falta de legalidad de la misma y en el tiempo que hubo de esperar, tanto para su constitución definitiva como para la aprobación del primer presupuesto, hecho este último que tuvo lugar el 4 de abril de 1907.

Por tanto, la primera anotación contable en el *Libro Diario* se corresponde con el presupuesto de ingresos y gastos aprobado para el año 1907 por Real Orden del 4 de abril del mismo año. En la exposición de motivos del Reglamento de 1903 se indicaba que los ingresos procedían de la recaudación de arbitrios sobre la navegación y el tráfico marítimo, de subvenciones estatales, provinciales o municipales y donativos de particulares. Respecto a la cuantía de la subvención anual con la que el Estado dota a las Juntas de Obras estaba en función de los arbitrios aprobados por el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, toda vez que la citada subvención estatal constituía un auxilio y, por tanto, venía a suplir aquellas necesidades monetarias que la Junta de Obras no podía cubrir con los fondos procedentes de los arbitrios. Estos arbitrios estaban regulados en el Reglamento de

1903 de forma exhaustiva, pues constituía una de las facultades económicas de la Junta de Obras, al asignar a la misma no solo la recaudación sino la potestad de proponer al Ministerio correspondiente las modificaciones que juzgase oportunas en los arbitrios. Y también el citado Reglamento dedica un capítulo a la custodia y movimiento de fondos que administra la Junta de Obras (Capítulo IX).

En concreto, para la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas,¹⁸ el Rey dispuso a través del citado Ministerio que a la vez que se crea la Junta de Obras se proponga y sometan a la aprobación del Ministerio los arbitrios que deban establecerse, y una vez aprobados los mismos “el Gobierno fijará la subvención anual con que el Estado haya de auxiliar dichas obras y servicios y nombrará al ingeniero director de las mismas”.

Respecto a los gastos, estaban relacionados principalmente con las funciones atribuidas a la Junta de Obras, como la conservación y mantenimiento del puerto, obras de ampliación y mejoras y los correspondientes gastos de personal, entre otras.

En la figura 3 se puede ver que el presupuesto anual para 1907 ascendió a 320.600 pesetas. Los fondos procedentes de la subvención estatal conformaron cerca del 62% del total de ingresos. Por su parte, los ingresos procedentes de la recaudación de arbitrios se nutrieron, principalmente, de “producto de transportes” (66%) y con una menor incidencia los derivados de “amarrajes a boyas”, “ocupación de superficie” y “atraques a los muelles”, respectivamente.

En cuanto a los gastos, son significativos los dedicados a las obras tanto de conservación como de obra nueva, al destinarse cerca del 79% del presupuesto total. No obstante, la partida más relevante es la de “obras nuevas”, pues constituyen un 66% del citado presupuesto. Esta circunstancia se explica por el elevado coste de las infraestructuras portuarias, y la importancia de las mismas requería de un plan económico que debía presentarse en el mes de noviembre de cada año y ser formulado por la Junta de Obras (Artículo 22.3, Reglamento de 1903).

Dentro de los gastos de mano de obra destaca la cuantía destinada al personal facultativo (50% de la citada partida) y al personal administrativo (37%). Es obvio que la incidencia total de estos gastos en el presupuesto (16%) es bastante inferior a los gastos de obras y conservación, por lo ya referido anteriormente en torno a la cuantía elevada de estas infraestructuras portuarias y la necesidad del personal que las lleva a cabo. También en este caso la Junta de Obras tenía el deber de proponer a los trabajadores que formarían parte de la plantilla (administrativos y facultativos) y sus sueldos, previa consulta al ingeniero director de las obras respecto al personal facultativo. Ambas plantillas necesitaban la aprobación del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas y cualquier modificación posterior debía seguir los mismos trámites que los aplicados en primera instancia (Artículo 22.1, Reglamento de 1903).

El 13% restante de los gastos de personal presupuestado para el año 1907 se corresponde con la inspección del Gobierno. Dicha intervención, tanto técnica como administrativa, estaba encomendada a los inspectores de las zonas marítimas, cargo que recaía en los inspectores generales de Caminos, Canales y Puertos (Artículos 14 y 63, Reglamento de 1903).

Una vez analizado el presupuesto para 1907, se procede a continuación a verificar el efectivo cumplimiento del mismo a través de los sucesivos registros en el *Libro Diario*. Estas

anotaciones recogen las diversas partidas recibidas, tanto de subvenciones como de arbitrios, ingresos presupuestados, que ahora se revelan como cobros efectivos. A su vez, se van asentando también los gastos presupuestados, que realmente van a constituir los pagos realizados.

En cuanto a los cobros, el registro contable de la subvención recibida del Estado se asienta en la cuenta denominada *Subvención del Estado*, que trimestralmente fue efectivamente recibida por la Junta, tal y como se desprende de las anotaciones contables realizadas en el *Libro Diario*. Los cobros procedentes de arbitrios se reflejaron en una única cuenta que lleva ese mismo nombre, *Arbitrios*, particularidad que implica una pérdida de información al no especificar los diversos conceptos que incluía el presupuesto inicial. No obstante, las recaudaciones mensuales, también sin detallar, se asentaban en una cuenta aparte denominada *Liquidaciones*.

Respecto a los gastos, también se van a utilizar para registrar las operaciones económicas realizadas por la Junta las mismas cuentas que conforman el presupuesto. Los gastos de personal, como ya se ha referido, se subdividieron en administrativos, facultativos e inspección del Gobierno, no existiendo una cuenta específica para cada uno de estos conceptos; ahora bien, en este caso es posible conocer el desglose de los mismos toda vez que en el cuerpo principal del asiento se detalla el tipo de retribución realizado, lo cual nos ha permitido elaborar el cuadro 1, donde se pone de manifiesto que la cuantía gastada en personal se corresponde aproximadamente con un 67% del gasto presupuestado.

En cuanto a los gastos generales, del análisis pormenorizado de cada anotación contable registrada en la cuenta *Gastos generales*, cuyo detalle se indica en el propio asiento, se puede señalar que, por orden de relevancia en la cuantía destinada, fueron: arreglo de oficina (materiales, jornales, etc.), material de oficina (libros de actas, sellos, impresos, etc.), alquileres mensuales del local para la oficina y de la caseta para los prácticos, entre otros.

Por su parte, en la cuenta *Obras de conservación* se registran pagos por los siguientes conceptos, entre otros: jornales de obreros en plantilla, distinguiendo entre el personal general y el de limpieza, mano de obra eventual y materiales (farolas, adoquines, petróleo, etc.).

Finalmente, se ha de indicar que no se produce el detalle referido en los anteriores pagos para las compras de mobiliario, tan solo se anotaba la adquisición y el nombre del vendedor, sin detallar el bien obtenido.

Esta corriente monetaria de cobros y pagos dio lugar a una tesorería, reflejada en las cuentas *Depositaria* y *Banco de España*, cuyos saldos muestran el efectivo con el cual finaliza el ejercicio económico la Junta de Obras.

Al cierre del ejercicio económico de 1907, se procede a saldar en el citado *Libro Diario* las cuentas que conformaron el presupuesto inicial, ocasionando lo que se podría denominar el cierre del presupuesto (figura 4).

En este sentido, se observa que con fecha 29 de febrero de 1908 se producen tres anotaciones contables. La primera de ellas refleja un incremento del presupuesto inicial como consecuencia del aumento de la partida *Obras de conservación*, aprobado por la Real Orden de 30 de enero de 1908. El segundo asiento contable nos indica la liquidez existente y materializada en las cuentas *Depositaria* y *Banco de España*. Asimismo, el saldo de la cuenta

Arbitrios nos indica los ingresos presupuestados y no percibidos, que ascendieron a un 67% de la citada partida. El último asiento del ejercicio se corresponde con los saldos de las cuentas de gastos, cuyo significado es el gasto presupuestado y no realizado, salvo las obras de conservación que superaron el citado presupuesto inicial en 14.645,70 pesetas, consecuencia de ello fue la adición del presupuesto anteriormente referida. También se ha de señalar que este asiento pone de manifiesto que, durante el ejercicio económico, no se produjo ningún gasto en obras nuevas, dado que se salda la cuenta *Obras nuevas* con el mismo importe inicialmente presupuestado. Este hecho podría venir motivado, tal y como se indicó anteriormente, por la imposibilidad de la Junta de presentar el plan económico de las infraestructuras portuarias a desarrollar en la fecha prevista en el Reglamento de 1903, en noviembre de cada año, dado que la Junta se constituyó legalmente en diciembre. Por tanto, el primer plan de obras nuevas a elaborar sería para el segundo ejercicio económico de 1908.

Por su parte, la cuenta *Ingresos eventuales* recoge en este ejercicio dos hechos económicos diferentes: por una parte la corrección de un asiento como consecuencia del reintegro de un alquiler pagado en exceso, y por otra el dinero recibido de los causantes de una avería en el muelle de abrigo.

Teniendo en cuenta el presupuesto inicial, el cierre del mismo y realizando una serie de cálculos a través de los cuales se obtienen los cobros y pagos reales, se elaboran los cuadros 2 y 3. El primero de ellos refleja los ingresos presupuestados, los cobros efectivamente realizados y el porcentaje entre ambos. Igual desglose se realiza en el cuadro 3 para los gastos presupuestados y pagos efectuados.

En consecuencia, la diferencia entre los cobros y los pagos realizados (cuadros 2 y 3), corregida por los ingresos eventuales señalados anteriormente, coincide con los saldos de las cuentas de tesorería, es decir, *Depositaria y Banco de España*, y por tanto con la liquidez de la Junta de Obras al final del primer ejercicio económico.

CONCLUSIONES

La constitución definitiva de la Junta de Obras del Puerto de La Luz y de Las Palmas supuso el punto de partida para la elaboración de una documentación contable, financiera y económica que nos ha permitido iniciar esta investigación en torno a la organización económica del citado puerto. Esta nueva mirada del puerto y su Junta nos ha llevado a establecer las conclusiones que se exponen a continuación.

El inicio de la contabilidad de la Junta de Obras no tuvo lugar hasta abril de 1907; a pesar de haberse autorizado su creación en junio de 1905, no estuvo legalmente constituida hasta diciembre de 1906. Momento a partir del cual se podría solicitar y percibir los fondos económicos procedentes del Estado, es decir, la cuantía de la subvención, puesto que constituía un auxilio que venía a suplir aquellas necesidades monetarias que la Junta no podía cubrir con los fondos procedentes de su autofinanciación, es decir, de los arbitrios. Posteriormente, tuvo lugar la aprobación del presupuesto anual de ingresos y gastos en abril de 1907.

El Reglamento de 1903 establecía qué libros debía llevar la Junta de Obras para el registro de su actividad económica, como fueron: Diario, Mayor, Caja, y otros libros auxiliares. No obstante, no se detalla de forma explícita el método contable que debía aplicar, pero sí de forma implícita, toda vez que el método de la partida doble se caracteriza, entre otras, por la

utilización de los citados libros principales. Por ello, se podría afirmar la aplicación completa de este método. Este procedimiento de registro seguido viene a reafirmar la validez legal del *Libro Diario* al no permitir tachaduras ni hojas o espacios en blanco.

Otra cuestión relevante que se desprende del estudio realizado es la particularidad de encontrarnos ante la contabilidad desarrollada por un ente público que adopta por aplicación reglamentaria un método contable, como es la partida doble, propia de entes privados. Pues, además, se ha de señalar que es bastante reciente la aplicación del citado método por los organismos públicos, a pesar de haber existido un intento de su implantación en las cuentas centrales de la Real Hacienda de Castilla en 1592.

También se ha de considerar que al tratarse de la contabilidad de un organismo público, cuyos objetivos, obviamente, son diferentes a los de una empresa privada, esta circunstancia ha influido en el desarrollo del propio método contable. Por ello, se hace necesario la elaboración y aprobación de un presupuesto anual y la creación de cuentas específicas como *Subvención del Estado*, *Arbitrios* y *Liquidaciones*, entre otras.

Respecto al plazo de ejecución del presupuesto y las operaciones económicas realizadas por la Junta, se ha de hacer notar que el primer ejercicio económico no abarcó un año, es decir, fueron diez meses y 10 días, lo cual redujo el tiempo de maniobra y actuación de esta institución.

Finalmente, resaltar el cierre del primer presupuesto con el que contó la Junta de Obras, asentado en el *Libro Diario*. El mismo pone de manifiesto que la capacidad recaudatoria del ente no fue muy elevada, toda vez que ascendió al 33% de lo presupuestado las cantidades efectivamente ingresadas por arbitrios. Por su parte, es notorio que a pesar de tener presupuestada una partida de gastos para obras nuevas, que supuso un 66% del citado presupuesto, en este primer ejercicio económico no se aplicó ninguna cantidad a tal concepto, como consecuencia de la imposibilidad de la Junta de presentar el plan económico de las infraestructuras portuarias a desarrollar en la fecha prevista en el Reglamento de 1903, que debía ser en noviembre de cada año y la misma no se constituyó legalmente hasta diciembre. En cambio, se hizo necesario ampliar el presupuesto inicial de los gastos de conservación, con una dotación adicional el 18 de febrero de 1907.

ANEXO: FIGURAS Y CUADROS

Mayo 18 de 1907.		2.12.891'29	320.600
1.	Depositaria a Subvencion del Estado Importe del mandamiento de pago por el 1.º trimestre de la Subvencion del Estado que ha cobrado y remitido el Sr. Abogado de esta Junta D.º Diego Casabuena y Castro, Canguasme n.º 1.		1.940'00
2.	Banco de España		

Figura 1. Libro Diario de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas, 1907-1915 (p. 1).

2.	Varios a Depositaria Plas. 990'86, como sigue:		
3.	Personal Sumina de Mayo del personal administrativo; L.º n.º 38	337'15	
	idem id. del Relegado del Gobierno y su auxiliar; L.º n.º 39	416'66	7511'11
4.	Gastos Generales Pago a Doña Josefina D. Vallabriga de Castellano, por alquiler del local de las oficinas correspondiente al mes de Mayo; L.º n.º 10		225'00
5.	Mobiliario Efectos comprados a los Srs. Miller y		

Figura 2. Libro Diario de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas, 1907-1915 (p. 4).

	Gastos Generales Pago a Don Manuel San...; L.º n.º 11	11'75	996'31
6.	Obras por		

Figura 2. Libro Diario de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas, 1907-1915 (p. 4), (continuación).

Mes de Abril, 19 de 1907.

Varios a Varios.

Importe del presupuesto de ingresos y gastos para el año de 1907, aprobado por Real Orden fecha 11 del actual, como sigue:

Ingresos.

1. Subvencion del Estado deducido el impuesto de pagos		197.600' "	
2. Arbitrios			
Producto de transportes	81.000' "		
Amarrajes a boyas	20.000' "		
Ataques a los muelles	8.000' "		
Ocupacion de Superficie	14.000' "	123.000' "	320.600' "
Gastos			
3. Personal			
Administrativo	18.550' "		
Facultativo	25.500' "		
Inspeccion del Gobierno	6.500' "	50.550' "	
4. Gastos Generales		11.700' "	
5. Mobiliario		6.000' "	
6. Obras de Conservacion		39.158' 71	
7. Obras Nuevas		212.891' 29	320.600' "

Mayo 18 de 1907.

Figura 3. Libro Diario de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas, 1907-1915 (p. 1).

13. Presupuesto de 1907 a Adicional de 1907.

13. Falto de la segunda cuenta correspondiente al presupuesto presupuesto

15. Presupuesto de 1907 a Varios.

Por los saldos con que cierran en dicho presupuesto las siguientes cuentas:

2. A Arbitrios	52.681,55.	
8. A Depositaria	17.362,48.	
9. A Banco de España	116.537,20.	216.581,23

13. Varios a Presupuesto de 1907.

Por los saldos con que cierran en dicho presupuesto las siguientes cuentas:

3. Personal	16.467,79.
4. Gastos Generales	358,58.
6. Obras de conservacion	519,38.
Ligne al frente.	
	17.336,75.

Figura 4. Libro Diario de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas, 1907-1915 (pp. 34-35).

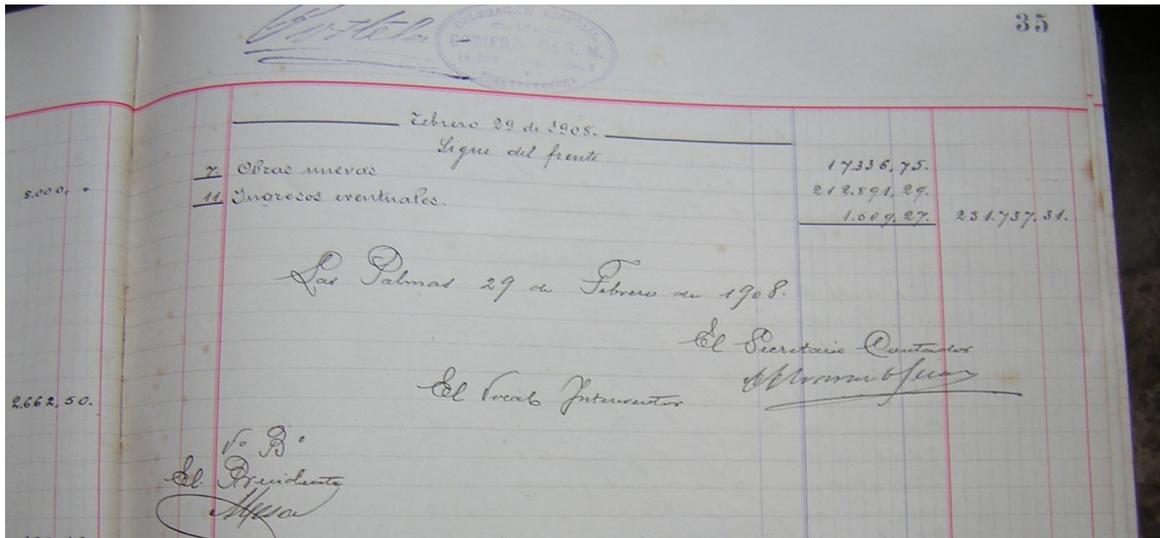


Figura 4. Libro Diario de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas, 1907-1915 (pp. 34-35), (continuación).

PERSONAL	GASTO PRESUPUESTADO	GASTO EFECTIVO (PAGO)	PAGO/GASTO PRESUPUESTADO (%)
Administrativo	18.550,00	12.302,55	66,32
Facultativo	25.500,00	17.724,18	69,51
Inspección del Gobierno	6.500,00	4.055,48	62,39
	50.550,00	34.082,21	67,42

Cuadro 1. Gastos de personal: presupuestados y efectivamente realizados.

CONCEPTO	INGRESO PRESUPUESTADO	INGRESO EFECTIVO (COBRO)	COBRO / INGRESO PRESUPUESTADO (%)
Subvención del Estado	197.600,00	197.600,00	100,00
Arbitrios	123.000,00	40.318,45	32,78
	320.600,00	237.918,45	74,21

Cuadro 2. Ingresos presupuestados y cobros efectivamente realizados.

CONCEPTO	GASTO PRESUPUESTADO	GASTO EFECTIVO (PAGO)	PAGO/GASTO PRESUPUESTADO (%)
Personal	50.550,00	34.082,21	67,42
Gastos generales	11.700,00	11.341,42	96,94
Mobiliario	6.000,00	6.000,00	100,00
Obras de conservación (1)	54.614,79	54.104,41	99,07
Obras nuevas	212.891,29	0,00	0
(1) Incluye la adición al presupuesto inicial	320.600,00	105.528,04	32,92

Cuadro 3. Gastos presupuestados y gastos efectivamente realizados.

BIBLIOGRAFÍA

- ACERO IGLESIAS, P.: *Organización y Régimen Jurídico de los Puertos Estatales*, Navarra: Thomson Aranzadi, 2002.
- ALEMANY LLOVERA, J.: *Los puertos españoles en el siglo XIX*. Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, Madrid: Secretaría General Técnica, Centro de Publicaciones del MOPT, 1991.
- ALZOLA Y MINONDO, P.: *Historia de las obras públicas en España*, Madrid: Turner, Colegio de Ingenieros de Caminos, 1979.
- BURRIEL DE ORUETA, E. L.: *El puerto de la Luz en Las Palmas de Gran Canaria*, Las Palmas de Gran Canaria: Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria, Boletín núm. 18 del Centro de Investigación Económica y Social de la Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria, 1974.
- CALVO CRUZ, M. y CASTRO PÉREZ, C.: “La normativa reguladora de las Juntas de Obras de puertos desde la perspectiva económico-contable a finales del siglo XIX y principios del XX”, comunicación presentada al XIV Congreso AECA, *Empresa y Sociedad: respondiendo al cambio*, Valencia, 2007.
- COSCULLUELA MONTANER, L.: *Administración portuaria*, Madrid: Tecnos, 1973.
- DE ROOVER, R.: “Aux origines d’une technique intellectuelle: La formation et l’expansion de la comptabilité à partie double”, *Annales d’Histoire Economique et Sociale*, vol. IX, 1937.
- DONOSO ANES, R.: “Determinación y Análisis del resultado de la carga de un barco de mercancías en el siglo XVIII: El caso del Royal Carolina (1732)”, *X Encuentro de Profesores Universitarios de Contabilidad*, Santiago de Compostela: ASEPUC, 2002.
- “Determinación y Análisis del resultado del viaje a la Veracruz realizado en 1732 por el navío de permiso inglés ‘The Royal Caroline’”, *La Contabilidad como magisterio: Homenaje al profesor Rafael Ramos Cerveró*, Sevilla-Valladolid: Universidad de Sevilla/Universidad de Valladolid, 2005.
- FRAX ROSALES, E. y MATILLA QUIZA, M. J.: “Transporte y comercio marítimo en los siglos XVIII y XIX”, *Puertos Españoles en la Historia*, Madrid: Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, 1994, pp. 77-100.
- FRAX ROSALES, E. y OTROS: “El sistema de patentes en España en el siglo XIX: el sector marítimo”, *Puertos Españoles en la Historia*, Madrid: Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, 1994, pp. 299-313.
- FERRERA JIMÉNEZ, J.: *Historia del Puerto de La Luz y de Las Palmas*, Las Palmas de Gran Canaria: Gráficas Marcelo, 1988.
- HERNÁNDEZ ESTEVE, E.: “La historia de la Contabilidad en los primeros tiempos de la partida doble en España”, *Revista Técnica Económica*, vol. I, Madrid: Ilustre Colegio Central de Titulados Mercantiles y Empresariales, 1982.
- “Establecimiento de la partida doble en las cuentas centrales de la Real Hacienda de Castilla (1592). Pedro Luis de Torregrosa, primer contador del libro de caja”, *Estudios de Historia Económica*, núm. 14, Madrid: Servicio de Estudios Banco de España, 1986.
- “Problemática general de una historia de la contabilidad en España. Revisión genérica de las modernas corrientes epistemológicas y metodológicas, y cuestiones específicas”, *En torno a la elaboración de una Historia de la Contabilidad en España*, Madrid: Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas (AECA), 1996a, pp. 45-114.
- “Administration and accounting the warships of the Spanish Royal Navy ordinance of 1735”, *7th World Congress of Accounting Historians*, Kinsgton, Canadá, 1996b.

- “La Historia de la Contabilidad”, *Revista Libros*, núms. 67-68, julio-agosto. (<http://www.aeca1.org/comisiones/historia/lahistoriadelacontabilidad.htm>), 2002.
- “El Pensamiento Contable Español del siglo XIX y comienzos del XX”, *Revista de la Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas*, Santander: Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas, 2003, pp. 23-27.
- “Administración y Contabilidad de los buques de la Real Armada Española. Ordenanza de 1753”, *Revista Memoria*, núm. 11, Bogotá (Colombia), 2004.
- “Un lustro de investigación histórico-contable en España (2001-2005)”, *Revista de Contabilidad*, vol. 8, núm. 15, Burgos: Asociación Española de Profesores Universitarios de Contabilidad, 2005.
- “Dos propuestas de cambio contable en la Real Hacienda española (hacia 1574)”, *Revista de la Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas*, núm. 80, Madrid: AECA, 2007, pp. 69-75.
- HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, A. S.: *El puerto de La Luz en la obra de Juan de León y Castillo*, Las Palmas de Gran Canaria: Escuela Universitaria Politécnica, 1991.
- HERRERA PIQUÉ, A.: “Informe evacuado por el Excmo. Sr. Don Domingo J. Navarro sobre mejoras en el Puerto de La Luz”, *Anales de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas de Gran Canaria*, año 1878, Las Palmas de Gran Canaria, 1979.
- MARTÍN DEL CASTILLO, J. F.: “Aproximación a un análisis de las técnicas de construcción del Puerto de Refugio de Las Palmas (1883-1903)”, separata de la revista *Espacio, Tiempo y Forma* (revista de la Facultad de Geografía e Historia de la UNED), Madrid, 1994a.
- “Grúas en el Puerto de La Luz y Las Palmas (1883-1983): (Un capítulo de la Historia Técnica e Industrial Contemporánea)”, tesis dirigida por Antonio de Bethencourt Massieu, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 1994b.
- “Grúas en el Puerto de La Luz y Las Palmas (1883-1983): (Un proyecto de historia tecnológica y arqueología industrial de nuestra infraestructura marítima)”, Separata del *Boletín Millares Carló*, núm. 17, Las Palmas de Gran Canaria: Centro Asociado UNED, 1998a.
- *La Luz, 1883-1983: evolución tecnológica y desarrollo portuario*, Las Palmas de Gran Canaria: Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas de Gran Canaria, 1998b.
- MARTÍN GALÁN, F.: “1852-1883: En busca de una solución portuaria para Las Palmas. Antecedentes del Puerto de Refugio de La Luz”, *Aguayro*, núm. 146, Las Palmas de Gran Canaria: Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria, 1983, pp. 4-9.
- *Las Palmas ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución*, Las Palmas de Gran Canaria: Fundación Puertos de Las Palmas, 2001.
- MARTÍN HERNÁNDEZ, U.: *Puertos canarios y navegación internacional (1880-1918)*, Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones IDEA, 2004.
- MORENO, J. C.: *De los puertos de La Luz y Las Palmas y otras historias*, Las Palmas de Gran Canaria: Gabinete Literario, 1947.
- NAVAJAS REBOLLAR, M.: *Régimen jurídico-administrativo de los puertos*, Madrid: Marcial Pons, 2000.
- PUERTA RUEDA, N. de la: *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya, 1857-1913*, Bilbao: Autoridad Portuaria, 1994.
- QUINTANA NAVARRO, F.: “La luz, estación carbonera y despegue portuario. 1883-1913”, *Aguayro*, núm. 146, pp. 10-20, Las Palmas de Gran Canaria: Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria, 1983.

— “Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz”, *Cuadernos Canarios de las Ciencias Sociales*, núm. 19, Las Palmas de Gran Canaria, 1985a.

— *Pequeña Historia del Puerto de Refugio de La Luz*, Colección Guagua, Las Palmas de Gran Canaria, 1985b.

REGLAMENTO GENERAL PARA LA ORGANIZACIÓN Y RÉGIMEN DE LAS JUNTAS DE OBRAS DE PUERTOS, aprobado por Real Decreto de 11 de enero de 1901.

REGLAMENTO GENERAL PARA LA ORGANIZACIÓN Y RÉGIMEN DE LAS JUNTAS DE OBRAS DE PUERTOS, aprobado por Real Decreto de 17 de julio de 1903.

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS: <http://ropdigital.ciccp.es/public/index.php>

REVISTA PUERTOS: <http://www.puertos.es>

RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, J. A.: “La evolución de los puertos españoles en la Edad Moderna”, *Puertos Españoles en la Historia*, Madrid: Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, 1994, pp. 61-76.

SÁENZ RIDRUEJO, F.: “Evolución de los puertos españoles durante el siglo XIX”, *Puertos Españoles en la Historia*, Madrid: Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, 1994, pp. 101-116.

SOLBES FERRI, S.: “El debate en torno a la cuestión portuaria en el seno de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas (1864-1883)”, *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: Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, 2003, pp. 189-222.

SUÁREZ BOSA, M.: *Llave de la fortuna. Instituciones y organización del trabajo en el puerto de Las Palmas, 1883-1990*, Las Palmas de Gran Canaria: Caja Rural de Canarias, 2003.

SUÁREZ FALCÓN, Jordé: *El puerto de La Luz y los hermanos León y Castillo*, Las Palmas de Gran Canaria: Tipografía Alzota, 1952.

TIPOGRAFÍA DEL “DIARIO”: *El puerto de La Luz en Gran Canaria*, Las Palmas de Gran Canaria, 1909.

TORREJÓN CHAVES, J.: “El contador del buque en la Armada Española del siglo XVIII. Reales Ordenanzas de 1793”, *III Encuentro de Trabajo sobre Historia de la Contabilidad*, Santo Domingo de Silos, 2001.

TOVAR, B. y OTROS: “Funciones de producción y coste y su aplicación al sector portuario: una revisión de la literatura”, documentos de trabajo conjuntos ULL-ULPGC, La Laguna, Las Palmas de Gran Canaria: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria y Universidad de La Laguna, 2004.

ZOZAYA STABEL-HANSEN, J.: “Construcción naval e ingeniería portuaria en el mundo antiguo y medieval”, *Puertos Españoles en la Historia*, Madrid: Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, 1994, pp. 43-60.

FUENTES DOCUMENTALES

Archivo Histórico Provincial de Las Palmas *Joaquín Blanco* (AHPLP)

1. Archivos públicos

Autoridad Portuaria de Las Palmas

División financiera: Contabilidad

Libros de registro (1907-1990)

Libro Diario 1907-1915

2. Archivos privados

León y Castillo, Juan de. Ingeniero (1852-1916)

NOTAS

- ¹ Puede consultarse la obra de Zozaya (1994) y la *Revista Puertos*: <http://www.puertos.es>, entre otras.
- ² Destacamos entre otros los trabajos de Alemany (1991), Rodríguez-Villasante (1994), Frax y Matilla (1994), Sáenz (1994), Frax y otros (1994), Tovar y otros (2004).
- ³ Sin pretender ser exhaustivos citamos las siguientes obras: Burriel (1974), Ferrera (1988), Hernández (1991), Herrera (1979), Martín del Castillo (1994 y 1998), Martín (1983 y 2001), Martín Hernández (2004), Moreno (1947), Quintana (1983 y 1985), Solbes (2003), Suárez (2003), Suárez Falcón (1952) y Tipografía (1909).
- ⁴ La *Revista de Obras Públicas* facilita un fondo interesante de trabajos: <http://ropdigital.ciccp.es/public/index.php>.
- ⁵ Referidos a estos aspectos hemos de considerar las siguientes obras: Cosculluela (1973), Navajas (2000) y Acero (2002).
- ⁶ Publicada una versión posterior en español en 2004, en la *Revista Memoria*, núm. 11 de Colombia.
- ⁷ Tanto en cuantía, consecuencia del continuo proceso inflacionista, como en número.
- ⁸ La creación de la Junta de Obras del puerto de Barcelona se produce al mes siguiente de la publicación del citado Decreto, concretamente por Decreto de 11 de diciembre de 1868.
- ⁹ Al comprobar “las mutilaciones que habían sufrido sus facultades, con lo cual quedaba desnaturalizada en su esencia la misión que se les había encomendado” (Exposición de motivos del Real Decreto de 1901).
- ¹⁰ Anteriormente a esta Junta existió otra (Real Orden de 20 de abril de 1881) motivada por las obras de construcción del Muelle de La Luz. “Rematado éste y terminadas, como se ha dicho, las obras del muelle, fue disuelta por el Gobierno, la Junta de obras, entregando el muelle concluido al ingeniero jefe D. Juan de León y Castillo, [...]” (Tipografía, 1909, p. 53).
- ¹¹ Método aplicado “para llevar las cuentas centrales de la Real Hacienda castellana, en lo que supone el primer caso en la historia de aplicación de la partida doble en la contabilidad pública de un gran Estado” (Hernández Esteve, 1996, p. 78). También pueden consultarse al respecto los trabajos Hernández Esteve (1986 y 2007).
- ¹² Autores como Raimond de Roover (1937, pp. 270-271) exponen otras particularidades que también caracterizan al método de la partida doble: igualdad en el montante del crédito y del débito, homogeneidad en la unidad monetaria utilizada, etc.
- ¹³ AHPLP, Libro Diario 1907-1915, A/36.7.1, Libros de registro (1907-1990), División financiera: Contabilidad, Autoridad Portuaria de Las Palmas.
- ¹⁴ Igual tratamiento se da para el caso de ser varias las cuentas que se abonan (figura 4).
- ¹⁵ En la primera anotación contable de cada mes se indica la fecha completa: mes, día y año (figura 1). En los sucesivos registros del mes sólo aparece el día, e incluso si se producen varios registros en un mismo día se indica en la línea del asiento con comillas (figura 2).
- ¹⁶ “La primera sesión de esta Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas tuvo lugar el día 7 de diciembre de 1905, bajo la presidencia del delegado del Gobierno S.M. don Salvador Álvarez de Sotomayor, y en esta primera sesión se verificó la elección de cargos de la Junta Ejecutiva, [...]” (Ferrera, 1988, p. 76).
- ¹⁷ Esta circunstancia ocasionó la reelección de todos los cargos de la citada Junta de Obras. Puede consultarse la obra de Tipografía del “DIARIO” (1909).

¹⁸ Datos tomados de la carta enviada por el gobernador, Saenz Marquina, al alcalde de Las Palmas de Gran Canaria el 18 de julio de 1905 (AHPLP, León y Castillo, Juan de. Ingeniero (1852-1916), Registro 186).