

LA EMPRESA BLANDY BROTHERS. DE MADEIRA A CANARIAS, 1885-1936

POR

**FERNANDO CARNERO LORENZO
Y JUAN SEBASTIÁN NUEZ YÁNEZ**

RESUMEN

Esta investigación centra su atención en una saga de empresarios de origen británico, la casa Blandy, que habiendo comenzado su actividad económica en Madeira a principios del siglo XIX, fijaron su atención más adelante en Canarias. Se trata de un ejemplo de las diversas iniciativas empresariales de este tipo, que pretendían aprovecharse de la posición geoestratégica de los archipiélagos atlánticos ibéricos, cuyo origen podemos situar en los inicios de la expansión ultramarina europea a finales del siglo XIV y que se acrecentaron con la llegada del capitalismo.

Palabras clave: Historia económica, Empresa, Inversión, Desarrollo, Canarias, Madeira.

ABSTRACT

This research focuses on a British-born entrepreneurs, Blandy, who started his business in Madeira in the early nineteenth century, but later directed their attention in the Canaries. This is an example of the various business initiatives of this kind, intended to exploit the geostrategic position of the Iberian Atlantic archipelagos, whose origins can be placed in the beginnings of European overseas expansion at the end of the fourteenth century and which increased with advent of capitalism.

Key words: Economic History, Enterprise, Investment, Development, Canary Islands, Madeira.

INTRODUCCIÓN¹

Las islas del Atlántico fueron la base de partida de la expansión europea hacia América y hacia África desde finales del siglo xv. Más aún, fueron el banco de pruebas para el establecimiento del modelo de colonización que se implantó en el continente americano. En primer término, fueron los portugueses y los castellanos, con el apoyo financiero de los genoveses, quienes impulsaron este proceso, pero luego se incorporaron otras potencias del Viejo Continente, como Gran Bretaña, Francia o los Países Bajos.

La renta de situación que tenían los archipiélagos atlánticos bajo control de las coronas lusa y española se ha mantenido a lo largo de la historia, y el nuevo empuje imperialista europeo del siglo xix revitalizó su papel como puntos clave en el tráfico marítimo internacional. Esta economía de servicios, combinada con el desarrollo de un aparato productivo orientado hacia la exportación de productos agrarios de alto valor, constituyó los pilares sobre los que se asentó el crecimiento económico de ambos espacios insulares².

La vinculación entre ambos archipiélagos durante la Edad Moderna ha sido estudiada con profusión por diversos autores³. Sin embargo, la relación que pudiese existir durante el desarrollo del capitalismo, apenas cuenta con trabajos de investigación, en su mayoría vinculados a la situación de los archipiélagos ibéricos en la Unión Europea⁴. No obstante, en las diversas re-

¹ Una primera versión de este trabajo fue presentada como comunicación en el *XXVI Encontro Associação Portuguesa de História Económica e Social*, celebrado en Ponta Delgada (Azores) el 17 y 18 de noviembre de 2006.

² Una formulación teórica sobre los sistemas económicos insulares en el Atlántico se encuentra en MACÍAS HERNÁNDEZ (2000). Sobre el caso específico de Canarias, ver BERNAL RODRÍGUEZ y MACÍAS HERNÁNDEZ (2007)

³ Entre otros, podemos citar los trabajos de ANAYA HERNÁNDEZ y FAJARDO ESPINOLA (1986); BERNAL RODRÍGUEZ (1997); GODINHO (1989); HERNÁNDEZ GONZÁLEZ (1994); LOBO CABRERA (1985); SIEMENS y BARRETO (1974); VIERA (1987, 1988, 1991) y VILA VILAR (1979).

⁴ A modo de ejemplo, DOMÍNGUEZ DOMÍNGUEZ (1997) y GONZÁLEZ MORALES y otros (2000).

uniones científicas en las que se trata el devenir histórico económico de las islas de la Macaronesia⁵, cada vez más se pone de manifiesto el paralelismo existente, aunque todavía no se ha abordado un estudio de conjunto en profundidad.

Es en este contexto en el que se inserta este trabajo. En concreto, en la presencia de una empresa, Blandy, en Madeira y Canarias, empresa que desempeñó un papel significativo en ambas economías insulares hasta comienzos del siglo XXI. Esta investigación se inserta en una línea abierta sobre la historia de las principales empresas y empresarios que contribuyeron al desarrollo económico de Canarias durante el periodo contemporáneo⁶. El texto que se presenta aquí se estructura en tres apartados, además de esta introducción y las correspondientes conclusiones. En el primero de ellos, centraremos nuestra atención en los comienzos de su actividad, que se sitúan a principios del siglo XIX en Madeira. A continuación analizaremos su estrategia de expansión e implantación en Canarias, que se produjo a partir de los últimos años del ochocientos. Finalizaremos nuestro recorrido con el proceso de emancipación de la sucursal canaria, conformándose, así, una nueva sociedad mercantil autónoma de su matriz portuguesa.

⁵ Quizás, las más representativas de este tipo de reuniones sean el *Colóquio Internacional de História das Ilhas Atlânticas* y el *Colóquio Internacional de História da Madeira*, así como el *Coloquio de Historia Canario-Americana*. Para no hacer una nota interminable de referencias bibliográficas, recomendamos al lector la consulta de sus actas.

⁶ Por este grupo de investigación se han realizado los siguientes estudios monográficos de empresas específicas: CARNERO LORENZO y NUEZ YÁNEZ (2002a y b), CARNERO LORENZO (2007a) y CARNERO LORENZO, NUEZ YÁNEZ y PÉREZ HERNÁNDEZ (2005). Para una puesta al día de la bibliografía sobre historia empresarial en Canarias, consultar PÉREZ HERNÁNDEZ y OJEDA CABRERA (2001) y la obra más reciente de MACÍAS HERNÁNDEZ y PÉREZ HERNÁNDEZ (2006).

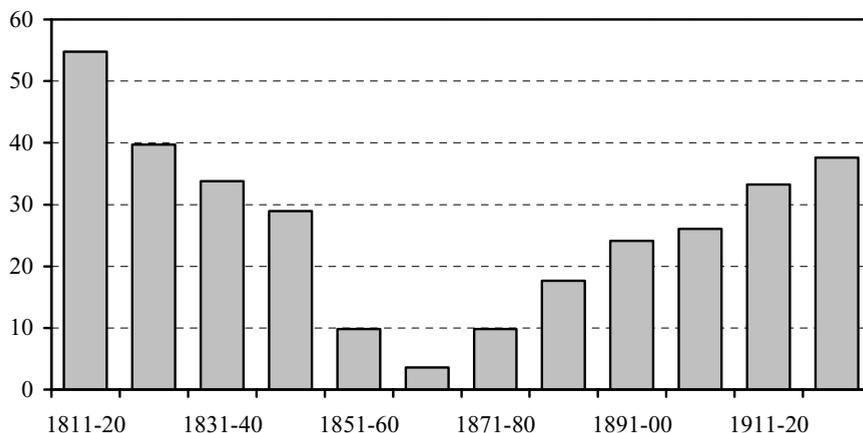
2. LOS ORÍGENES MADEIRENSES DE BLANDY BROTHERS & CO., 1811-1936⁷

En 1807 llegó por primera vez a Madeira John Blandy, encuadrado en las tropas inglesas al mando del general Beresford. El objetivo de esta intervención militar era reforzar la defensa de la Isla ante una posible invasión de las fuerzas napoleónicas. Tras la retirada del ejército británico en 1810, nuestro protagonista volvió a Gran Bretaña, si bien, al año siguiente, ya licenciado, se estableció en Funchal como comerciante de los afamados vinos de Madeira, abriendo su negocio en el número 8 de la Rua San Francisco. Desde ese momento, contribuyó al incremento de la producción y venta en el exterior de este producto, junto con otras casas, también de origen británico, como Leacock o Miles (cfr. gráfico 1).

En los años posteriores, J. Blandy se dedicó a consolidar y ampliar sus actividades como agente agroexportador de los caldos madeirenses y comenzó un proceso de diversificación de sus negocios. En particular, se puede destacar el inicio de sus actividades como suministrador de carbón y avituallamiento a los buques europeos, sobre todo británicos, que recalaban en Madeira. Para ello, estableció una oficina en Londres en 1838, que se encargaría de la compra del combustible en el sur de Gales y de contratar los servicios de abastecimiento con las compañías navieras, así como de la comercialización de los vinos portugueses en Gran Bretaña.

⁷ Este apartado ha sido elaborado a partir de la información obtenida en BLANDY (1961) y VIEIRA (2003), así como de la consulta en septiembre de 2006 de las siguientes direcciones de internet: www.blandy.com; www.blandys.com y www.blandyshipping.com.

GRÁFICO 1
Exportaciones de vino desde Madeira
 (Medias de cada periodo. Miles hectolitros)



FUENTE: VIEIRA (2003).

CUADRO 1
Principales exportadores de vino de Madeira (1900-1905)

<i>Empresas</i>	<i>Pipas</i>	<i>%</i>
<i>Cossart, Gordon & Co.</i>	2.361	38,63
<i>Blandy's Madeira</i>	896	14,65
<i>Krohn Brothers & Co.</i>	667	10,92
<i>H.P. Miles</i>	449	7,34
<i>Power Drury & Co.</i>	445	7,28
<i>Leacock & Co.</i>	420	6,87
Otras	875	14,31
Total	6.112	100,00

FUENTE: VIEIRA (2003)

Tras su fallecimiento en 1853, su hijo, Charles Riparth Blandy, tomó las riendas de la empresa. No eran tiempos fáciles para el sector vitícola local, pues dos plagas asolaron los viñedos madeirenses durante la segunda mitad del siglo XIX. La primera de ellas se produjo en 1851, causada por el *Oidium Tuckery*, y la segunda en 1872, cuando se introdujo la filoxera en la Isla. Esto significó un descenso importante de la producción y, por ende, de los envíos de caldos al exterior. En respuesta a esta situación, varias casas comerciales promovieron la *Madeira Wine Association* en 1913 como instrumento para afrontar la crisis, proyecto al que la familia Blandy se adhirió desde sus inicios⁸. Asociación que también sirvió, probablemente, para romper el claro dominio que ejercía la empresa *Cossart, Gordon & Co.* en la exportación de vinos (cfr. cuadro 1).

Además del sector vitícola, C.R. Blandy dio un nuevo impulso a la prestación de servicios portuarios mediante la creación de una compañía consignataria en 1862. Entre los buques a su cargo en Madeira se encontraban los de las compañías navieras británicas más importantes, como *Union & Castle Line*, *Royal Mail Steam Packet Company* o *African Steam Ship Company*. Con posterioridad se desarrollaría esta actividad de la mano de los hermanos Graham John, John Burden y Raleigh, hijos de Charles R. Blandy, a los que debemos añadir Maurice Faber. Entre otros hitos, podemos sumar en su haber la consecución de la representación de *Lloyd* en Madeira en 1878, la implantación de un servicio de astilleros o la constitución de una pequeña flota dedicada al tráfico de cabotaje.

Aunque vinculado también al avituallamiento de buques, Blandy fue el pionero en el establecimiento de una red de abastecimiento de agua potable en Funchal. Pero su relación con el mercado doméstico no acaba aquí, pues se introdujeron en la producción y comercialización de harinas, así como en la importación de artículos manufacturados y materias primas que necesitaba la economía madeirense.

Finalmente, cabe destacar su importante labor como ban-

⁸ Junto a BLANDY se encontraban en este proyecto Harry HINTON, John FROTINGHAM, *Welsh, Cunha & Co.*, *Henriques & Câmara*, DONALDSON y *Krohn Brothers*.

quero, función que inicialmente se realizaba dentro de la propia consignataria, facilitando el giro y el descuento de letras de cambio, y convirtiéndose en uno de los principales oferentes de crédito de la Isla. Esta rama financiera de la empresa se emancipó en 1923 con la creación del *Blandy's Brothers (Banqueiros) Ltd*⁹. Y fue, precisamente, a través de la actividad bancaria como la familia Blandy se introdujo en el mundo del turismo. En 1936, el Hotel Reid tenía importantes deudas y la ayuda crediticia del banco *Blandy's Brothers* fue la que más contribuyó a su supervivencia. El resultado de las negociaciones entre ambas empresas para lograr la viabilidad de estas instalaciones turísticas fue que la entidad financiera se convirtiera en el principal accionista del hotel un año más tarde¹⁰.

3. EL ESTABLECIMIENTO DE UNA SUCURSAL DE BLANDY EN CANARIAS, 1885-1920

Hasta hace poco tiempo, la historiografía vinculaba la llegada a Canarias de la casa mercantil Blandy al auge del tráfico marítimo que recalaba en estas islas, fruto de la ampliación de sus dos principales recintos portuarios: el de La Luz y Las Palmas (Gran Canaria) y el de Santa Cruz de Tenerife y las ventajas comerciales que aportaba el régimen de puertos francos imperante desde 1852¹¹. En particular, el inicio de sus actividades en el Archipiélago se solía situar en la segunda mitad de la década de 1880¹². No obstante, este lugar común merece algunas matizaciones a la luz de recientes investigaciones.

⁹ Esta entidad financiera sería posteriormente absorbida por el grupo bancario portugués *Spirito Santo* en 1962.

¹⁰ Los orígenes del *Reid's Hotel* se remontan a 1887, cuando los hijos de William Reid dieron el impulso definitivo al proyecto de su padre, abriendo el hotel sus puertas en 1891. Se trataba de una instalación de lujo al que acudían turistas y enfermos, sobre todo británicos, a los que el clima de Madeira les resultaba benigno.

¹¹ Además del ya clásico BOURGON TINAO (1982), consultar MACÍAS HERNÁNDEZ (1987 y 2003). Para la modificación de 1900, ver CABRERA ARMAS (1997)

¹² Según QUINTANA NAVARRO (1992) y SUÁREZ BOSA y ROQUE GONZÁLEZ (2000), el comienzo de sus actividades se produjo en 1885. Sin embargo, FERRERA JIMÉNEZ (1988), por su parte, lo ubica en 1888.

En primer lugar, se puede concretar con mayor detalle la secuencia cronológica de los acontecimientos que llevaron a la casa Blandy a instalarse en Canarias. Tenemos constancia de que el comerciante italo-francés Juan Bautista Carló Guerey, consignatario de buques en Las Palmas de Gran Canaria desde 1864, fue el representante de la casa Blandy en Canarias¹³. Hasta finales de 1885, este agente no pudo tramitar oficialmente la solicitud para la concesión de una parcela en el recinto portuario de Las Palmas de Gran Canaria a favor de la empresa domiciliada en Madeira, si bien ésta ya había manifestado su interés por disponer de una zona para el depósito de carbón en la ciudad desde 1855. La solicitud fue atendida al año siguiente, cuando por Real Orden de 5 de julio de 1886 se hizo efectiva la concesión de una parcela en el citado puerto de 3.800 m² para la construcción de una explanada para depósito de carbón mineral (3.350 m²) y un muelle para el suministro del mismo a los buques (450 m²). Los trabajos de acondicionamiento de la finca —almacén de carbón, aljibe de agua, oficinas y del propio muelle—, se extendieron hasta finales de 1887, siendo aprobadas las obras por el Ministerio de Fomento a través de una Real Orden de 21 de febrero del año siguiente, entrando en funcionamiento ese mismo mes¹⁴.

La segunda de las matizaciones tiene que ver con el origen de esta empresa, pues resulta común referirse a ella como una casa mercantil inglesa. Sin embargo, como se ha puesto de manifiesto en el primer apartado, se trata de una compañía madeirense. Sus actividades económicas se iniciaron en Madeira, y la acumulación de capital y principales inversiones se realizaron en esa economía insular, sin que se conozca su dependencia de ninguna entidad matriz en Gran Bretaña. Al contrario, fue la empresa portuguesa la que abrió una oficina de representación en Londres.

Por último, nos parece excesivo atribuir en exclusiva a los servicios portuarios la motivación de su establecimiento en Canarias, pues no hay que olvidar que en esos momentos Madeira

¹³ QUINTANA NAVARRO (1985).

¹⁴ Archivo Histórico Provincial de Las Palmas. Sección Leopoldo Matos. Legajo 1049.

estaba atravesando por una recesión, como consecuencia de las epidemias que afectaban a sus viñedos. Por el contrario, en el Archipiélago canario se comenzaba a asentar una alternativa para salir de la recesión causada por la caída en las exportaciones de cochinilla, consistente en la exportación de plátanos, tomates y papas al mercado europeo, y en particular al británico. Este puede ser otro factor añadido para que Blandy se fijara en Canarias.

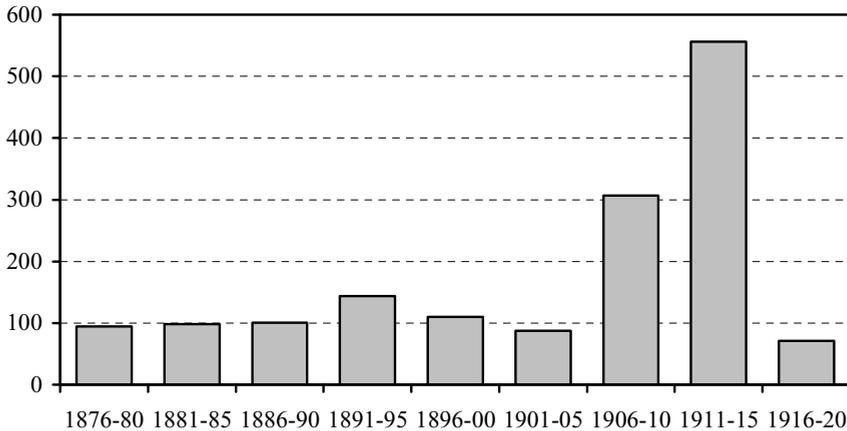
Esta hipótesis se apoya en el hecho de que otros agentes agroexportadores que tenían intereses en Madeira, como John Milberne Leacock o Edward Cecil Baker, también hicieron lo mismo, con la diferencia de que ellos no tenían vínculos directos con las actividades portuarias en Canarias. De hecho, todos ellos, junto con Henry Wolfson Ossipof, comercializaron plátanos de Canarias y Madeira en Gran Bretaña a través de Edward W. Fyffe desde 1888. Este agente mercantil de Londres se encargaba de comercializar la fruta procedente de Gran Canaria y Madeira bajo las marcas *Blandy, Baker & Company*, *The Madeira Fruit Company* o *Leacock & Co.*¹⁵.

La puesta en funcionamiento y el mantenimiento de las actividades vinculadas a los servicios y al ámbito agroexportador que llevó a cabo Blandy, requería de una importante inversión (cfr. gráfico 2). Entre 1875 y 1920, esta empresa madeirense desembolsó algo más de 1,6 millones de pesetas. Este montante significaba el 0,3 por ciento del total de la inversión realizada en el Archipiélago y un 1,8 por ciento de la de procedencia foránea. Ahora bien, si nos ceñimos en exclusiva a su ámbito de

¹⁵ Los envíos desde Tenerife se hacían bajo las rúbricas de *The Tenerife Fruit Company* o *Henry Wolfson*. Tras el éxito inicial de la empresa, E.W. Fyffe se vio en la necesidad de extender su red comercial, para lo que se asoció con la casa mercantil londinense *Hudson Brothers*, naciendo así, en 1896, *Fyffes, Hudson and Company*. Al año siguiente, los cuatro exportadores que operaban en las islas —Blandy, Leacock, Baker y Wolfson— decidieron comprar esta compañía con el fin de controlar todas las fases de comercialización de la fruta, desde su cosecha hasta la venta al menor. Se conservó la razón social, si bien se transformó su forma jurídica a sociedad limitada. En ese mismo año, *Fyffe, Hudson and Company Ltd.* adquirió todo el entramado de negocios agroexportadores que tenían entre sí los cuatros socios en Madeira y Canarias. NÚEZ YÁNEZ (2005).

actuación principal, es decir, Gran Canaria, estos guarismos se incrementan hasta el 0,74 y el 3,2 por ciento, respectivamente¹⁶.

GRÁFICO 2
Inversiones de Blandy (Funchal) en Canarias
(Total acumulado de cada periodo. Miles de pesetas)



FUENTE: *Impuesto de derechos reales y transmisión de bienes.*

La evolución de estas inversiones está en clara consonancia con la estrategia seguida por Blandy para el desarrollo de distintos ámbitos de negocio en Canarias (cfr, cuadro 2). Hasta la década de 1890, estas inversiones estuvieron dirigidas, fundamentalmente, a las obras de acondicionamiento de los terrenos concedidos por el Gobierno español para el suministro de carbón y agua a los navíos que recalaban en el puerto de La Luz y de Las Palmas, tal y como señalamos más arriba. Hay que tener en cuenta a este respecto que, al parecer, era práctica habitual que las obras comenzasen incluso antes de que la concesión estuviese otorgada en firme¹⁷. Con posterioridad, se mantiene el ritmo de las inversiones hasta mediados del primer decenio del siglo xx, si bien el ligero aumento que se observa en la primera

¹⁶ Las cifras de referencia para el total de la inversión realizada en las Islas procede de CARNERO LORENZO (2007b), y la de la inversión extranjera de CARNERO LORENZO y NUEZ YÁNEZ (2006).

¹⁷ QUINTANA NAVARRO (1985).

mitad de los años noventa del siglo XIX se explica por la adquisición de algunas fincas, probablemente orientadas a los cultivos exportadores.

CUADRO 2
Actividades desarrolladas por Blandy (Funchal) en Canarias

<i>Rama de actividad</i>	1884	1894	1905	1915
Consignación de navíos	X	X	X	X
Comercio	X	X	X	X
Avituallamiento a buques		X	X	X
Banquero		X	X	X
Agente de seguros			X	X
Fundición de hierro			X	X
Ferretería				X
Astillero				X

FUENTE: *Anuario General de España*. Madrid: Bailly-Bailliere.

Con el cambio de siglo se verifica la mayor parte de los desembolsos realizados por Blandy. Esta etapa, que se extiende hasta los inicios de la Primera Guerra Mundial, coincide con la expansión y diversificación de sus actividades en el ámbito de los servicios y la industria, como banca, seguros, ferretería o herrería (cfr. cuadro 2). No obstante, los mayores requerimientos financieros fueron de nuevo para la actividad portuaria, pues al depósito de carbón y al aljibe hay ahora que añadir un varadero. Este breve recorrido cronológico culmina con el considerable descenso que se produce durante la *Gran Guerra*, que tiene que ver con el colapso económico que sufrió Canarias como consecuencia del bloqueo marítimo impuesto por los contendientes, especialmente por la extensión de la estrategia de guerra submarina aplicada por los alemanes. Todo ello supuso la interrupción del tráfico marítimo internacional y la casi imposibilidad de exportar los frutos del país hacia los mercados europeos.

En cuanto al destino de los capitales invertidos por la empresa madeirense, el cuadro 3 resulta muy esclarecedor. Casi la mitad de las operaciones se centraron en la compra de bienes raíces, en su gran mayoría fincas urbanas, pues tan sólo tenemos constancia de tres compras de bienes rústicos en el municipio grancanario de San Lorenzo, adyacente a la capital insular. Tenemos noticias de que Blandy también pudo ser el introductor del cultivo del plátano en La Palma hacia 1890, concretamente en las zonas de Tazacorte y Argual¹⁸. Sin embargo, no hemos encontrado ningún rastro de la realización, por parte de Blandy o de sus representantes, de alguna operación inmobiliaria relacionada con este asunto en la documentación fiscal de la oficina liquidadora de impuestos de esa isla.

CUADRO 3
Distribución de las inversiones de Blandy (Funchal) en Canarias, 1875-1920

<i>Conceptos</i>	<i>Número</i>	<i>Importe</i>	
		<i>Pesetas</i>	<i>Porcentaje</i>
Compra de bienes inmuebles	49	385.448,15	23,95
Arrendamientos	7	20.232,5	1,26
Préstamos	25	389.341,49	24,19
Concesiones administrativas	4	236.905,78	14,72
Compra bienes muebles	9	313.905,78	19,50
Otras inversiones	12	263.774,76	16,38
TOTAL	106	1.609.608,18	100,00

FUENTE: *Impuesto de derechos reales y transmisión de bienes.*

El resto de adquisiciones inmobiliarias, así como la totalidad de los arrendamientos que se efectuaron sobre inmuebles urbanos, se orientaron a satisfacer las distintas actividades del sector secundario y terciario puestas en marcha por Blandy en Las Palmas de Gran Canaria. En cuanto a su localización, todas ellas estaban ubicadas en la zona de Triana y en la del Puerto de

¹⁸ GONZÁLEZ VÁZQUEZ (2000).

La Luz, que eran los dos polos de mayor dinamismo económico de la ciudad.

Por su parte, la actividad crediticia que desplegó esta empresa era algo habitual en ella, ya que en Madeira también realizaba esta función. No se trataba de un comportamiento exclusivo, pues la mayoría de los consignatarios y de los comerciantes más importantes de las economías insulares atlánticas, a los que se pueden sumar, al menos en el caso de Canarias, los principales propietarios agrícolas, llevaron a cabo una ingente labor financiera ante la ausencia de instituciones bancarias. Entidades que, por los demás, no eran, al parecer, tan necesarias, pues las conexiones de estos agentes locales con los principales mercados financieros internacionales, sobre todo con el británico, les bastaba para proporcionar una oferta crediticia a precios competitivos, por lo general más bajos que los que proporcionaban los sistemas bancarios institucionales nacionales¹⁹.

Del resto de partidas, la que se refiere a los bienes muebles incluye la compra de diferentes tipos de embarcaciones – gabarras, remolcadores, falúas...–, destinadas a los servicios portuarios que Blandy ofertaba²⁰. Si en 1895 su flota estaba compuesta de cinco embarcaciones con una capacidad de carga de 292 toneladas, en 1913 se había incrementado hasta los 23 navíos con casi 1.500 toneladas. Bajo la rúbrica de las concesiones administrativas se han agrupado los pagos que efectuó esta empresa para poder detentar las concesiones en el Puerto de La Luz y de Las Palmas, así como los depósitos y fianzas que tuvo que abonar para realizar obras. Así, en 1914, detentaba tres concesiones que ocupaban algo más de 9.000 m²²¹. Finalmente, en otras inversiones se han contemplado las amortizaciones de algunos préstamos que se solicitaron para completar las inversiones anteriores y la constitución de la sociedad mercantil *Blandy y Cía*.

¹⁹ CARNERO LORENZO y NUEZ YÁNEZ (2004).

²⁰ Sobre esta rama de actividad, consultar, por ejemplo, FERRERA JIMÉNEZ (1988); QUINTANA NAVARRO (1985) o SUÁREZ BOSA y ROQUE GONZÁLEZ (2000).

²¹ Las referencias sobre el número de embarcaciones y la dimensión de los terrenos que tenía su disposición Blandy en el puerto de La Luz y de Las Palmas proceden de QUINTANA NAVARRO (1985).

La sociedad regular colectiva *Blandy y Cía.* se constituyó en Las Palmas de Gran Canaria el 30 de julio de 1915 con un capital social de 250.000 pesetas²². Sus socios fueron los hermanos Carlos Mauricio y John Ernest Blandy, los también hermanos Richard Robert y Walter Louis Faber, y Dudley Oliveira Davies, es decir, los mismos que venían ejerciendo la representación de la empresa madeirense en Canarias²³. Al parecer, la creación de esta compañía vino motivada por la promulgación de la Ley de protección de la industria nacional de 1907, que obligaba a que las concesiones administrativas y las obras públicas fuesen otorgadas, de manera preferente, a empresas domiciliadas en España. Por tanto, creemos que se trata del establecimiento de una filial hispana de la casa matriz portuguesa, que extendió sus operaciones hasta el 31 de marzo de 1921, fecha en la que fue disuelta²⁴. La hipótesis más plausible sería que Blandy de Funchal decidió retirarse de Canarias debido a las dificultades por las que atravesó durante la Primera Guerra Mundial, que forzarían a la reorganización de sus negocios.

4. LA EMANCIPACIÓN: BLANDY BROTHERS & CÍA. (GRAND CANARY), 1920-1936

Ahora bien, la liquidación de la compañía *Blandy y Cía.* no significó la desaparición de la saga de los Blandy de la vida canaria. El 28 de diciembre de 1920 se creó la sociedad mercantil regular colectiva *Blandy Brothers y Cía.* con un capital social de 3.446.000 pesetas²⁵, siendo sus socios Carlos Mauricio Blandy, John Ernest Blandy, Richard Robert Faber y Dudley Oliveira Davies²⁶. Esta emancipación de la empresa matriz de Funchal

²² Registro Mercantil de Santa Cruz de Tenerife. Hoja n.º 383.

²³ Archivo Histórico del Banco de España. Sección Sucursales. Las Palmas, caja 21.

²⁴ Libro de presentación de documentos del impuesto de derechos reales y transmisión de bienes (1921). Archivo Histórico Provincial de Las Palmas. Sección Delegación Provincial de Hacienda.

²⁵ Registro Mercantil de Santa Cruz de Tenerife. Hoja 474.

²⁶ Archivo Histórico del Banco de España. Sección Sucursales. Las Palmas, caja 22.

quedó de manifiesto el 25 de enero de 1921, cuando la compañía española recién creada compró todos los negocios de su antecesora²⁷.

La nueva empresa, que ahora la podemos considerar canaria, continuó desempeñando las mismas funciones económicas de su antecesora madeirense, si bien asumió algunas nuevas, como la venta de vehículos o la de maquinaria para el sector agrícola. Quizás, uno de los hechos más relevantes fue la escisión de las actividades financieras, ya que la sección de banca fue inscrita en 1928 en el Consejo Superior Bancario, convirtiéndose así, junto a *Jacob Ahlers, Luis Pozuelo y Juan Cabrera Martín*, en una de las primeras instituciones bancarias del Archipiélago²⁸.

Otro hecho que merece ser destacado es la transformación jurídica de esta compañía regular colectiva en sociedad de responsabilidad limitada el 30 de junio de 1925, contando con los mismos partícipes. Sin embargo, se cambió la denominación social por la de *Blandy Brothers y Cía. (Grand Canary) Ltd*²⁹. Finalmente, el 30 de abril de 1930 es de nuevo modificada la escritura de sociedad, convirtiéndose ahora en sociedad anónima, si bien amplió su denominación: *Blandy Brothers y Cía. (Grand Canary) (Coal and Shipping), S.A.*³⁰ Su capital social se redujo a 1,3 millones de pesetas, dividido en 1.300 acciones, de las que 1.211 estaban en manos de los anteriores socios de la firma y 189 pertenecían al nuevo accionista, Daniel O'Shanahan Cabrera, un antiguo empleado de la empresa³¹. Esta disminución del capital resulta algo ficticia, pues a finales de ese mismo año, concretamente el 31 de diciembre, se constituyó otra compañía, *Grand Canary & Blandy's Engineering Co., S.A.*, con una capital social de 2.400.000 pesetas³². Esta sociedad mercantil fue el fru-

²⁷ Archivo Histórico Provincial de Las Palmas. Sección Leopoldo Matos. Legajo 1049.

²⁸ CARNERO LORENZO (2007b).

²⁹ Archivo Histórico del Banco de España. Sección Sucursales. Las Palmas, caja 22.

³⁰ Registro Mercantil de Las Palmas. Hoja 250.

³¹ Archivo Histórico del Banco de España. Sección Sucursales. Las Palmas, caja 49.

³² Registro Mercantil de Las Palmas. Hoja 267.

to de la integración de los dos grandes astilleros del puerto de La Luz y de Las Palmas: el de Blandy y el de la empresa británica *Grand Canary Coaling Co.*, perteneciente al grupo empresarial *Elder, Dempster & Co.*³³

La evolución del capital social del grupo de empresas de Blandy, desde su creación en 1920 hasta su definitiva configuración como sociedad anónima, es un primer indicador de las importantes inversiones que llevó a cabo hasta las vísperas de la Guerra Civil. Inversiones que se materializaron hasta 1926 en ocho operaciones de compra de inmuebles, presumiblemente urbanos, destinados a cubrir el incremento y diversificación de sus actividades económicas. También se realizaron cinco adquisiciones de activos mobiliarios, que, siguiendo la tendencia descrita para el periodo anterior, pudieron ser embarcaciones u otro utillaje para sus labores en el puerto, y media docena de operaciones de crédito³⁴. Por el momento nos es imposible precisar el importe pormenorizado de cada una de estas operaciones, debido a que no se ha localizado aun la documentación fiscal precisa en la que deben aparecer los importes de las mismas.

No obstante, a partir de 1928 contamos con los balances de *Blandy Brothers y Cía. (Grand Canary)*, que nos permiten secuenciar mejor su evolución económica (cfr. gráfico 3). Así, podemos observar que la empresa mantuvo una considerable pujanza hasta la crisis económica internacional que se inició con el crack de 1929, si bien las consecuencias de la depresión no comenzaron a manifestarse hasta 1931. A partir de ese año, su dinamismo anterior presenta síntomas inequívocos de decaimiento hasta 1935, cuando se observa una cierta recuperación tras haber tocado fondo en el ejercicio anterior.

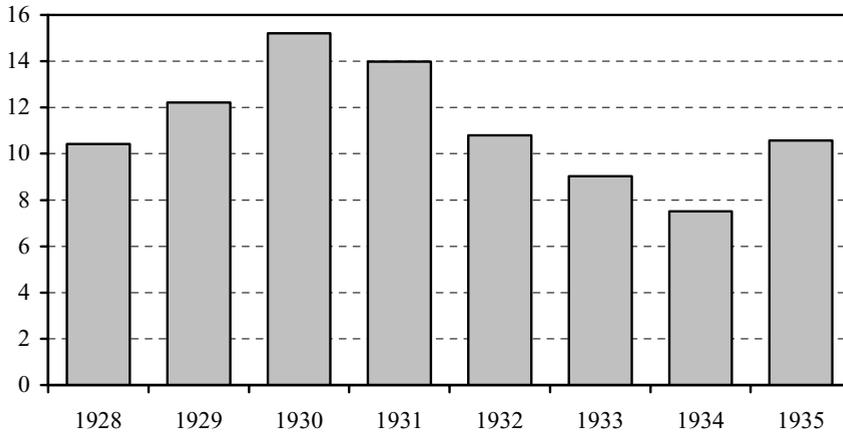
La tendencia seguida por el activo total de Blandy no responde a un comportamiento exclusivo, ya que otras empresas presentaron una evolución similar. Evolución que está íntimamente relacionada con las peculiaridades que tuvo la crisis internacional de los años treinta en Canarias. Así, el sector que

³³ CARNERO LORENZO, NUEZ YÁNEZ, y PÉREZ HERNÁNDEZ (2005).

³⁴ Libros de presentación de documentos del impuesto de derechos reales y transmisión de bienes. (1920-1926). Archivo Histórico Provincial de Las Palmas. Sección Delegación Provincial de Hacienda.

más se vio afectado fue el de las exportaciones plataneras; mientras que los envíos de tomates y papas, tras una caída en los comienzos del decenio, se recuperaron rápidamente debido a su condición de producción agrícola extratemprana para el mercado europeo. También la actividad portuaria logró sostenerse, aunque perdió algo del empuje que traía desde los años veinte. Esto hizo que la recesión en Canarias no fuese tan grave como en otras zonas y constituye una prueba de la capacidad de adaptación de esta economía insular abierta a las situaciones cambiantes de la coyuntura económica mundial³⁵.

GRÁFICO 3
Activo total de Blandy y Cía. (Grand Canary)
(Millones de pesetas)



FUENTE: Consejo Superior Bancario y Banco de España

³⁵ CARNERO LORENZO (1995).

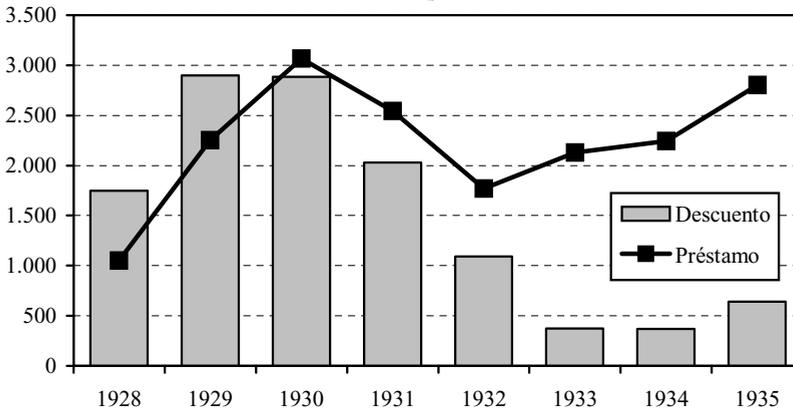
CUADRO 4
Principales partidas del Activo de Blandy Brothers y Cía. (Grand Canary)
(Porcentaje)

<i>Partidas</i>	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Tesorería	21,56	7,66	14,14	13,45	17,36	13,63	10,40	8,95
Inmovilizado	2,31	2,09	1,67	3,41	5,07	4,64	5,40	4,62
Créditos	35,02	57,17	52,95	49,59	37,26	36,69	49,82	56,68
Valores	41,11	33,08	31,24	33,55	40,31	45,04	34,38	29,75
SUMA	100,00							

FUENTE: Consejo Superior Bancario y Banco de España.

Un análisis más pormenorizado de la composición del activo de *Blandy Brothers y Cía. (Grand Canary)* nos permite profundizar en el comportamiento de esta empresa (cfr. cuadro 4). Las partidas vinculadas a la actividad financiera son las que tienen una mayor importancia relativa en la estructura del activo. La cartera de valores estaba integrada en su totalidad por títulos de la deuda pública española, y sus elevados importes obedecen a que son valores pignorable de forma inmediata. Esta característica los convertía en una inversión segura y que podía proporcionar rápidamente liquidez a la empresa.

GRÁFICO 4
La actividad crediticia de Blandy y Cía. (Grand Canary)
(Miles de pesetas)



FUENTE: Consejo Superior Bancario y Banco de España

La segunda partida más significativa dentro del ámbito financiero son las inversiones crediticias, que, a su vez, podemos desglosar en préstamos y en descuento de letras (cfr. gráfico 4). La primera modalidad constituye más claramente una operación financiera, sin embargo, la segunda puede tener, además, un carácter mercantil. En este sentido, hay que tener en cuenta que las operaciones con efectos de comercio fue un mecanismo muy extendido para el pago de las transacciones en el comercio internacional, dado el elevado lapso de tiempo que transcurría entre la realización de la venta y la verificación del cobro de la misma. De ahí la importancia que tuvo este tipo de operaciones crediticias en las economías con un elevado grado de apertura exterior, como era el caso de la canaria. Su descenso durante la primera mitad del decenio de 1930, se explica por el estancamiento, cuando no la reducción, de la actividad exterior de la economía insular. A esto podemos añadir la política de control de cambios y de restricción en el tráfico de divisas impuesta por las nuevas autoridades republicanas, que afectó negativamente a ese instrumento de pago y/o crédito³⁶.

CUADRO 5

Patrimonio del grupo de empresas de Blandy (Canarias), 1937
(Pesetas)

<i>Ramas de actividad</i>	<i>Importe</i>	<i>%</i>
Astilleros	110.000	57,17
Suministros de combustible	32.397	16,94
Banca y comercio	50.000	25,99
TOTAL	192.397	100,00

FUENTE: QUINTANA NAVARRO (1992).

Por lo que respecta al inmovilizado, no disponemos de un desglose pormenorizado para el periodo que se está contemplando. No obstante, a partir de una información de la representación consular británica en Canarias, fechada el 10 de marzo

³⁶ CARNERO LORENZO (1997).

de 1937, se puede realizar cierta desagregación atendiendo a las principales actividades de la empresa (cfr. cuadro 5). Así, más de la mitad del patrimonio se concentra en los astilleros, que incluyen, entre otras partidas, los varaderos, los almacenes, las oficinas, el material flotante y las lanchas³⁷. En segundo término estarían las dependencias destinadas al banco y a la actividad comercial, que se refiere a los edificios de oficinas y a un automóvil. Finalmente, la menor proporción corresponde a los servicios de avituallamiento de combustibles y de aguada a los navíos que recalaban en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria. Para su realización se disponía de unos almacenes para el depósito del combustible, solares, aljibe, gabarras y grúas. A esto podemos añadir la finca que poseía uno de los principales socios de la compañía, Carlos Mauricio Blandy Faber, en la zona de Ciudad-Jardín de la capital grancanaria. Este inmueble, conformado por una casa con jardines, terrenos anexos y un estanque, estaba valorado en 500.000 pesetas³⁸.

Con posterioridad, la evolución de esta empresa se tornó muy dificultosa durante la Guerra Civil española y la Segunda Guerra Mundial, debido, fundamentalmente, a los continuos obstáculos que le puso el gobierno franquista. Obstáculos como el bloqueo de cuentas, las limitaciones a la importación de productos extranjeros o las constantes restricciones en el tráfico de divisas que, si bien perjudicaron al conjunto de la economía canaria, fueron especialmente gravosos para los agentes probritanicos, dada la germanofilia del nuevo régimen. Esto provocaría que, durante la Autarquía, Blandy fuese abandonando de forma paulatina sus negocios relacionados con el puerto y enajenase la sección de banca, concentrando su actividad en la comercialización de automóviles y el servicio posventa para éstos. Pero, esa es otra historia.

³⁷ Esta actividad de construcción y reparación de barcos era desarrollada por la empresa *Grand Canary & Blandy's Engineering Co., S.A.*

³⁸ Archivo Histórico del Banco de España. Sección Dirección General de Sucursales. Legajo 2423.

5. A MODO DE CONCLUSIONES

La empresa objeto de estudio en esta investigación es un claro ejemplo de emprendeduría. Se trata de una más del conjunto de iniciativas empresariales que vieron en las islas del Atlántico una oportunidad para desarrollar sus actividades y, al mismo tiempo, contribuir al crecimiento y desarrollo de estos espacios insulares.

Ahora bien, también nos sirve como muestra para desmitificar el papel de las grandes multinacionales de la época. Buena parte de la historiografía centra su atención en la presencia de estas compañías transnacionales, especialmente las británicas, como *Elder, Dempster & Co.*, *Wilson Sons* o *Cory Brothers*, que aprovecharon la renta de situación de los archipiélagos atlánticos bajo soberanía de España y Portugal, para fijar bases estratégicas de cara a su expansión imperialista por África y al aumento de sus corrientes mercantiles y financieras con Latinoamérica. Frente a ellos, el caso de Blandy representa a una pléyade de empresarios isleños que, en no pocas ocasiones, supo competir con estas multinacionales extranjeras, haciéndose un hueco y un nombre en el mercado internacional. Lo que ocurre es que, a veces, el origen de sus promotores lleva a la confusión de los investigadores al incluirlas junto a esas grandes compañías foráneas.

En el caso concreto de Canarias, además de Blandy, en su misma situación se encontraban otras casas mercantiles como Hamilton o Miller, de origen inglés, así como Ahlers, nacido en Alemania. La mayoría de los investigadores suelen incluirlas en la categoría de capitalistas extranjeros, añadiendo, en no pocas ocasiones, el calificativo de explotadores o imperialistas. Y, sin embargo, al igual que la empresa objeto de este estudio, tanto la génesis de sus negocios como el centro de gravedad de los mismos pivotaba en torno al Archipiélago.

A este grupo de sagas empresariales de origen extranjero, pero con firmes raíces insulares, podemos añadir algunos casos de empresarios netamente canarios, como Juan Rodríguez González, Juan Cabrera Martín o Miguel Curbelo Espino, que

normalmente son marginados, cuando no simplemente ninguneados, por la mayor parte de la historiografía en aras a ensalzar lo foráneo. Sin embargo, recientes trabajos han puesto de manifiesto que nada tienen que envidiar, ni en su comportamiento ni en los resultados obtenidos, a sus homónimos venidos de otros países europeos.

6. BIBLIOGRAFÍA CITADA

- ANAYA HERNÁNDEZ, L. y FAJARDO ESPÍNOLA, F. (1986): «Relaciones de los archipiélagos de Azores y Madeira con Canarias, según las fuentes inquisitoriales (siglos XVI-XVII)» en *Actas do I Colóquio Internacional de História da Madeira*, Funchal, Centro de Estudos de História do Atlântico.
- BERNAL RODRÍGUEZ, A.M. (1997): «Los instrumentos del comercio en el sistema mercantil de las islas atlánticas ibéricas y caribeñas» en *História das Ilhas Atlânticas (arte, comercio, demografia, literatura)*. *Actas do IV Colóquio Internacional de História das Ilhas Atlânticas*, Funchal, Centro de Estudos de História do Atlântico, vol. I, pp. 43-87.
- BERNAL RODRÍGUEZ, A.M. y MACÍAS HERNÁNDEZ, A.M. (2007): «Canarias, 1400-1936. El modelo de crecimiento en perspectiva histórica» en *Economía e insularidad (siglos XIV-XX)*, La Laguna, Universidad de La Laguna, tomo I, pp.11-52.
- BLANDY (1961): *The Blandy family of companies. Our first 150 years, 1811-1961*, Blandy Brothers & C^o, Madeira [autoedición].
- BOURGÓN TINAO, L. P. (1982): *Los Puertos Francos y el Régimen Especial de Canarias*, Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local.
- 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.
- CARNERO LORENZO, F. (1995): «Crisis económica y banca en Canarias, 1931-1936» en *Homenaje a Antonio Bethencourt Massieu*, Las Palmas de Gran Canaria, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, tomo I, pp. 387-417.
- CARNERO LORENZO, F. (1997): «Política cambiaria y economía isleña, 1919-1959. Una primera aproximación». *Situación. Serie de estudios regionales. Canarias*, pp. 32-34.
- CARNERO LORENZO, F. (2007a): «Juan Rodríguez González y el Banco de Canarias, 1853-1970». *Anuario de Estudios Atlánticos*, n.º 53, pp. 391-426.
- CARNERO LORENZO, F. (2007b): *Economía y Banca en Canarias. El sistema financiero en el primer capitalismo, c. 1850-1936*, Santa Cruz de Tenerife, Ediciones Idea.
- CARNERO LORENZO, F. y NUEZ YÁNEZ, J.S. (2002a): «Capital extranjero y crecimiento económico. La actividad de la Casa Yeoward en Canarias». *Estudios*

- Canarios. Anuario del Instituto de Estudios Canarios [2001]*, n.º XLVI, pp. 433-450.
- CARNERO LORENZO, F. y J.S. NUEZ YÁNEZ (2002b): «El papel de los consignatarios en las pequeñas economías insulares. La empresa Juan Cabrera Martín en La Palma, 1864-1936» en *XIII Economic History Congress*, Buenos Aires, Universidad de San Andrés y Academia Nacional de Historia [formato CD-Rom].
- CARNERO LORENZO, F. y NUEZ YÁNEZ, J.S. (2004): *Empresa agraria y sector financiero en Canarias, c. 1852-1936. Premio de Investigación Agustín de Bethencourt 2002*, Santa Cruz de Tenerife, Caja General de Ahorros de Canarias.
- CARNERO LORENZO, F. y NUEZ YÁNEZ, J.S. (2006): «Deshaciendo mitos. La inversión extranjera en Canarias, c. 1850-1936» en GUIRAO PÉREZ, G. y V. J. CANO FERNÁNDEZ (dirs.): *Anales de Economía Aplicada 2006 (n.º XX)*, Madrid, Delta Publicaciones y ASEPELT-España, pp. 2068-2092 (Formato CD-Rom).
- CARNERO LORENZO, F.; NUEZ YÁNEZ, J.S. y PÉREZ HERNÁNDEZ, C.M.A. (2005): «Las redes empresariales extranjeras en España. El caso de la multinacional británica Elder Dempster y Cía.» en *Actas del X Simposio de Historia Económica. Análisis de Redes en la Historia Económica*, Bellaterra, Universidad de Barcelona, Universidad Autónoma de Barcelona y Universidad Pompeu Fabra [formato CD-Rom].
- DOMÍNGUEZ DOMÍNGUEZ, M. I. (1997): «Análisis comparado del comercio exterior intracomunitario de las regiones ultraperiféricas de Madeira y Canarias» en *História das Ilhas Atlânticas (arte, comercio, demografia, literatura)*. *Actas do IV Colóquio Internacional de História das Ilhas Atlânticas*, Funchal, Centro de Estudos de História do Atlântico, volumen I, pp. 365-384.
- FERRERA JIMÉNEZ, J. (1988): *Historia del Puerto de La Luz y de Las Palmas*, Las Palmas de Gran Canaria, Gráficas Marcelo.
- GODINHO, V.M. (1986): «As ilhas atlânticas. Da geografia mítica à construção das economias oceânicas», en *Actas do I Colóquio Internacional de História da Madeira*, Funchal, Centro de Estudos de História do Atlântico.
- GONZÁLEZ, MORALES, A. y otros (2000): *Integración de Canarias y Madeira en la Unión Europea (1986-1996)*, Arrecife de Lanzarote, Cabildo Insular de Lanzarote.
- GONZÁLEZ VÁZQUEZ, S. (2000): *Historia de Tazacorte, 1492-1975*, Tazacorte, Ayuntamiento de Tazacorte.
- HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, M. (1994): «Madeira, Canarias y las islas del Caribe: la difusión de las ideas a través de las relaciones mercantiles en el siglo XVIII: un intento de aproximación» en *As sociedades insulares no contexto das interinfluências culturais do século XVIII. Colóquio sobre As Sociedades Insulares no Contexto das Inter-Influências Culturais do Século XVIII*, Funchal, Centro de Estudos de História do Atlântico, pp. 159-184.
- LOBO CABRERA, M. (1985): «Gran Canaria y los contactos con las islas atlánticas: Azores, Cabo Verde y Santo Tomé» en *V Coloquio de Historia Canario-Americana. Coloquio Internacional de Historia Marítima (1982)*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, volumen 4, pp. 311-333.

- NUEZ YÁNEZ, J.S. (2005): *El mercado mundial de platanos y las empresas productoras en Canarias, 1870-2000*, Santa Cruz de Tenerife, Instituto de Estudios Canarios, ASPROCAN y Caja Rural de Tenerife.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A.M. (1987): «Canarias, 1800-1870: Fiscalidad y revolución burguesa». *Hacienda Pública Española*, n.º 108-109, pp. 327-342.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M. (2000): «Génesis de una economía de base monetaria: Canarias 1300-1550» en BERNAL RODRÍGUEZ, A.M. (ed.): *Dinero, Moneda y Crédito en la monarquía hispánica*, Madrid, Fundación I.C.O. y Marcial Pons, pp. 43-58.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A.M. (2003): «Economía y política en el librecambio isleño» en *Revisiones y Provocaciones*, Santa Cruz de Tenerife, Ediciones Idea, pp. 397-413.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A.M. y PÉREZ HERNÁNDEZ, C.M.A. (2006): «La empresa en Canarias: espacio insular, dimensión atlántica» en GARCÍA RUIZ, J. L. y MANERA ERBINA, C. (dirs.): *Historia empresarial de España. Un enfoque regional en profundidad*, Madrid, LID, pp. 483-502.
- PÉREZ HERNÁNDEZ, C.M.A. y OJEDA CABRERA, M.P. (2001): «Una primera catalogación bibliográfica sobre la historia empresarial de Canarias», en CARNERO LORENZO, F. y NUEZ YÁNEZ, J.S. (coords.), *Empresa e Historia en Canarias*. Santa Cruz de Tenerife, Fundación FYDE-CajaCanarias, pp. 263-296.
- QUINTANA NAVARRO, F. (1985): *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz, 1883-1913*, Las Palmas de Gran Canaria, Centro de Investigación Económica y Social de la Caja Insular de Ahorros de Canarias.
- QUINTANA NAVARRO, F. (1992): «Los intereses británicos en Canarias en los años treinta: una aproximación». *Vegueta*, n.º 0, pp. 149-172.
- SIEMENS, L. y BARRETO, L. (1974): «Los esclavos aborígenes canarios en la isla de la Madera (1455-1505)». *Anuario de Estudios Atlánticos*, n.º 20, pp. 111-143.
- SUÁREZ BOSA, M. y ROQUE GONZÁLEZ, S. (2000): «Las empresas carboneras en los puertos de las islas atlánticas» en *XIII Economic History Congress*, Buenos Aires, Universidad de San Andrés y Academia Nacional de Historia [formato CD-Rom].
- VIEIRA, A. (1987): «O Comércio de cereais das Canárias para a Madeira nos séculos XVI-XVII» en *VI Coloquio de Historia Canario-Americana (1984)*, Las Palmas de Gran Canaria, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, tomo I (primera parte), pp. 325-351.
- VIEIRA, A. (1988): *O comércio inter-insular nos séculos XV e XVI, Madeira Açores e Canárias (aluns elementos para o seu estudo)*, Funchal, Centro de Estudos de História do Atlântico.
- VIEIRA, A. (1991): «As conexões Canario-Madeirenses nos séculos XV a XVII» en *VIII Coloquio de Historia Canario-Americana (1988)*, Las Palmas de Gran Canaria, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, tomoII, 865-915.
- VIEIRA, A. (2003): *A vinha e o vinho na história da Madeira: séculos XV-XX*, Funchal, Centro de Estudos de História do Atlântico.
- VILA VILAR, E. (1979): «Las Canarias como base de aprovisionamiento de navíos portugueses» en *II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, tomo I, pp. 284-300.