



CIEA7 #9:

ISLAS DEL ATLÁNTICO AFRICANO, INSTITUCIONES Y SU PROYECCIÓN FUTURA.

Miguel Suárez Bosa<sup>◊</sup>

msuarez@dch.ulpgc.es

Luis Cabrera Armas<sup>◊</sup>

lcabrera@ull.es

## Los Puertos Francos y las economías insulares atlánticas<sup>1</sup>

*La comunicación que se presenta analiza los factores que determinan la evolución económica de las islas atlánticas euroafricanas, tomando como ejemplo Canarias y Cabo Verde. Se constata que, mientras en las primeras los Puertos Francos certificaron las relativas libertades económicas y, junto con otros factores, facilitaron el crecimiento económico, en Cabo Verde, a pesar de disponer de una situación geográfica favorable, el exceso de imposición y los monopolios dificultaron ese crecimiento.*

Instituciones, Crecimiento, Renta de situación.

---

<sup>◊</sup> Departamento de Ciencias Históricas - Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

<sup>◊</sup> Departamento de Historia e Instituciones Económicas - Universidad de La Laguna

<sup>1</sup> Este texto forma parte del Proyecto de I+D+i financiado por el MEC y referencia HAR2010-17408.

El Océano Atlántico es el centro universal  
del gran movimiento marítimo  
(El Avisador de Canarias, 1851)

## INTRODUCCIÓN

La evolución de las formaciones sociales del atlántico insular africano se ha intentando explicar desde la óptica de la renta de situación, tal como han hecho González Viétez y Oscar Bergasa, José Ángel Rodríguez de la parte canaria, y António Leao Corria de la caboverdiana (González Viétez, 1995; Rodríguez Martín, 2007; Correia e Silva). La pieza básica de este modelo es la renta de situación que, unida a la tecnología, facilitaría el crecimiento económico. Se considera que la situación geográfica ha sido un factor importante del desenvolvimiento de las islas atlánticas euroafricanas (macaronésicas) a lo largo de la historia, pues con ello disponen de una decisiva renta situación de indudable valor. Pero la comparación de las formaciones sociales de Canarias y Cabo Verde, nos permite demostrar que la situación geográfica, con ser un factor decisivo, no es suficiente para explicar su desarrollo o atraso.

Las ventajas de la renta de situación, que no son permanentes, dependen de una compleja relación entre los archipiélagos y el mundo atlántico. Ello se debe a algunos elementos fundamentales: a) accesibilidad, que aparece por ejemplo cuando la navegación a vapor hace accesible los mercados europeos a los productos canarios de exportación, más que para los de Cabo Verde peor situado por su lejanía; b) las ventajas comparativas: también favorable para la agricultura canaria de exportación. Los nuevos productos (plátanos, tomates) son perecederos, y por eso las potencias europeas, particularmente el Reino Unido, decidieron producir en estas islas antes que en otros territorios; c) además, para beneficiarse de ella debe darse una situación normalizada, y mejor si se disfruta de una coyuntura económica favorable, para que pueda desplegar sus posibilidades, es decir que haya una demanda sólida por parte de los países y en las condiciones del tráfico europeo (González Viétez y Bergasa Perdomo, 1995).

A las condiciones anteriores hay que añadir los aspectos institucionales, para lo cual el institucionalismo nos ofrece herramientas valiosas. La categoría central que aquí nos interesa es la del coste de transacción (de información, costes burocráticos o de gestión ante los organismos públicos y los costes de tiempo), que es consecuente con la fijación de los intereses sociales y económicos (Rodríguez Martín, 2007). Ligado

a la movilidad y las endogenización de los factores, fundamentales para la ubicación de las actividades y por consiguiente para las economías de aglomeración, este aspecto analítico adquiere mayor profundidad; a las economías de aglomeración está unida a la economía de proximidad y las tipologías de rendimientos y costes (costes de transporte, de producción, de los salarios y mercados de trabajo). Según la teoría, cuanto menores sean los costes de transacción y mayor la movilidad de los factores, los rendimientos y el consumo de bienes producidos con escalas crecientes, las aglomeraciones se van expandiendo. Por último, los conceptos relacionados con las barreras de entrada y salida, son especialmente esclarecedores para el caso caboverdiano en el negocio del carbón (Correia e Silva, 1998), en cuanto al mecanismos de asignación de precios y establecimiento de normas

Así pues, la dinámica económica generada en los archipiélagos necesitaba de las instituciones adecuadas, las cuales se concretaron en Canarias con el sistema de Puertos Francos (1852), y se intentó en Cabo Verde con el tratado de Comercio y Navegación (1842), firmado entre Portugal y el Reino Unido<sup>2</sup>.

Todo ello se debe encuadrar en el contexto socioeconómico. En el siglo XIX se produce la expansión de la economía europea al calor de los procesos que tienen su origen en la revolución industrial y la progresión de la economía capitalista. Una manifestación de este crecimiento es la elevada disposición de capitales y de excedentes considerables que alimentan la inversión en el extranjero, en busca de altos niveles de rentabilidad. Junto al incremento de las exportaciones de capital, se produce conjuntamente el mayor crecimiento del comercio mundial, contribuyendo a incrementar el nivel de intercambios comerciales. Es el caso del sector terciario que, con la agricultura y la minería, fue objeto de grandes desembolsos financieros. Las infraestructuras de transportes y comunicaciones (puertos, ferrocarriles, telégrafo), elementos imprescindibles para el buen desarrollo del comercio, experimentaron un rápido crecimiento al abrigo de las inversiones de capital. Estos capitales también llegaron a las Islas atlántico-africanas: en el sector agrícola, en las infraestructuras (puertos, tranvías, telégrafo) o en los servicios (hoteles, eléctricas, gas). Pero no todas lo aprovecharon de la misma manera ni tuvieron idéntica continuidad en el tiempo.

Partiendo de este contexto, en esta comunicación se analiza qué factores han contribuido o han frenado el crecimiento de las economías insulares atlánticas. Ello, a

---

<sup>2</sup> Desde mediados del siglo XIX hubo diversos intentos de establecer el sistema de puertos francos en lugares del Atlántico Medio. Es conocido el caso de la isla de Gorée y el de San Luís, en Senegal; el de Madeira, o el fracaso de la demanda de este régimen para Cabo Verde (véase Correia e Silva, 1998). La exposición de motivos del Real Decreto del Ministerio de Hacienda (de 11 de julio de 1852) sobre Declaración de Puertos Francos en Canarias, es un claro ejemplo de análisis acertado de las variables del entorno económico y de las medidas necesarias para aprovechar las oportunidades del mismo.

su vez, permitirá adentrarnos en el estudio de las redes económicas en el Atlántico (Casson, 2006) (dónde Canarias y Cabo Verde juegan un papel destacado desde su conquista y colonización), con el fin de conocer su funcionamiento, sosteniendo que los espacios como el isleño desempeñaron un papel fundamental en el desarrollo de las estrategias imperialistas europeas.

El marco cronológico en el que se enmarca este trabajo es aquel en el que los archipiélagos macaronésicos mesoatlánticos (las Islas Canarias y Cabo Verde) se constituyen como escala fundamental en las políticas expansionistas europeas (el tránsito entre el siglo XIX y XX), de ahí que analicemos especialmente los tráficos portuarios y los suministros. Después de esta introducción, en la sección II se analiza el papel de los Archipiélagos como base para la expansión del capitalismo y la relación de las Islas con la economía internacional; las características fundamentales de las formaciones económicas, las similitudes y las diferencias, la evolución de ambas y los aspectos favorables y desfavorables en cada etapa (III y IV); por último, se concluye ofreciendo una opinión sobre las ventajas (o desventajas) de cada una (V).

## CANARIAS Y CABO VERDE EN LA EXPANSIÓN CAPITALISTA DEL SIGLO XIX

La historia y la geografía de Canarias y Cabo Verde permiten hacer paralelismo en cuanto a la evolución de estas formaciones sociales. Desde la Conquista y/o ocupación de ambos territorios, se vieron las ventajas estratégicas de ambos archipiélagos bien fuera por los castellanos en el caso canario, bien fuera para los portugueses en el caboverdiano, especialmente se valoraba como lugares de reabastecimiento de la navegación atlántica y de intermediación comercial. Es una identidad estructural, de funciones similares, concurrentes entre sí por el dominio del Atlántico Medio (Correia e Silva, 2004; Macías Hernández, 2001).

Aunque son muchas las similitudes entre ambos archipiélagos (entre ellas ser islas próximas al continente africano, marcadas por la aridez, el pequeño tamaño de su territorio o su desarrollo marcado por el tráfico internacional), las diferencias también son importantes, como por ejemplo la pervivencia de la esclavitud durante mucho más tiempo en el caso caboverdiano (sociedad esclavista), el marco institucional e incluso la lejanía o proximidad a Europa.

En el siglo XIX asistimos a una nueva configuración del espacio Atlántico debido a conjunción de diversos factores políticos, comerciales y tecnológicos. En esta centuria se impone la libertad de los mares, unido a la libertad comercial, coincidiendo con lo que se ha venido a llamar Primera Globalización, es decir cuando no hay

impedimentos, o disminuyen, de circulación de los factores económicos, dinámica propia del predominio del poder económico y político del Imperio Británico (Zimmermann, 1983). Pero en la economía real, esa libertad estaba limitada por el control económico de algunas naciones y redes empresariales. Por ejemplo, si las empresas británicas controlaban el suministro de carbón a través de una red de estaciones carboneras en todo el mundo (Kirkaldy, 1914), las grandes navieras controlaban parte del tráfico a través de las conferencias marítimas. En el espacio que estamos analizando, es decir las rutas que tienen Canarias y/o Cabo Verde como un punto importante de conexión, el aumento del tráfico y de la competencia se tradujo en la constitución de conferencias marítimas que agrupaban a parte de las compañías que operaban en estas rutas atlánticas: *South African Conference*, la *West African Shipping Conference*, la *West African and the North Brazilian*, la *River Plate*, la *Souh Brazil*.

Los nuevos elementos en acción tales como la hegemonía inglesa, la utilización del carbón de piedra como combustible para los barcos de vapor, el aumento de calado de los navíos o la independencia de las repúblicas sudamericanas van reforzar el papel estratégico de las islas atlánticas. Por otro lado, en el aspecto institucional será fundamental para la colonia portuguesa el *Tratado de Comercio e Navegação* firmado entre Portugal y el Reino Unido (1843), que recoge para ambas partes el concepto de nación más favorecida, este tratado será la palanca de lanzamiento del puerto de Mindelo, en la isla caboverdiana de San Vicente, como una de las primeras estaciones carboneras del Atlántico. Por su parte, la concesión del status de puertos francos (1852) dotará a las islas Canarias de un formidable instrumento para atraer la navegación internacional a sus puertos, concesión a la que nos son ajenas los intereses internacionales, apremiados las potencias económicas la necesidad de disponer una plataforma de escala para la navegación mundial, en auge una vez triunfa el librecambio y la revolución industrial. A raíz de esta coyuntura, ambos archipiélago serán piezas codiciadas como base para el expansionismo europeo, particularmente del británico. La competencia entre ambas economías está servida.

En todos ellos el puerto es un creador de vida que genera en su entorno una cadena de actividades económicas; además, el tráfico internacional contribuyó de manera decisiva a la diversificación económica, social, cultural y, en el caso caboverdiano, étnica (Correia e Silva, 1998). El tráfico estimuló el paso de una economía agraria y campesina a otra donde prima el desarrollo urbano en torno a la actividad portuaria, lo cual generará también un cambio en las relaciones de trabajo, pasando de estructuras familiares a otras donde prima el trabajo asalariado, aunque el

proceso no es paralelo en todas las islas. Es la posición relativa al tráfico marítimo internacional lo que anima las economías insulares, expande su influencia al resto del archipiélago y aseguraba la inserción en los circuitos de transporte y comunicaciones trasatlántico.

Como decimos en la introducción, las piezas básicas de este modelo económico son la renta de situación y la tecnología, condicionada favorablemente o desfavorablemente por el marco institucional. Téngase en cuenta que desde el Siglo de las Luces y la Revolución Industrial cambiaron los conceptos de espacio y tiempo, a la vez que las transformaciones en las técnicas y en los métodos de transporte incidieron en el aumento de la velocidad de las noticias y el correo, lo cual benefició el traslado de personas y factores y mejoró el transporte y el comercio. Estos cambios mantuvieron y mejoraron la secular relación social y económica de las islas macaronésicas con el mundo entero, configurando un espacio de intercambios atlánticos en el contexto de lo que se ha venido a llamar Globalización<sup>3</sup>. En este contexto, las líneas marítimas que hacían escala en Canarias y/o Cabo Verde se multiplicaron, propiciando el crecimiento de una economía de servicios (suministro de agua, víveres, carbón) y agencia (consignación y seguros marítimos), la cual era ejercida en buena medida por empresarios de origen foráneo, entre los que destacaban los agentes franceses, peninsulares e ingleses asentados en los puertos canarios y/o caboverdianos.

En este proceso es determinante la accesibilidad relacionada con la tecnología del transporte. Cuando el transporte marítimo se hace regular gracias a la aplicación de las innovaciones de la tecnología del vapor (motor de triple y cuádruple explosión), será Canarias la que adquiera un nivel de accesibilidad superior (González Viétez y Bergasa Perdomo, 1995: 202), y propiciará que las exportaciones canarias puedan incluir mercancías y productos perecederos. Aquí radica una de las ventajas sobre Cabo Verde. Con ello se incorpora un nuevo elemento, el tiempo, pues desde este momento la actividad productiva va a depender de la capacidad de organización que permita que un bien perecedero llegue a destino sin averiarse (*Time is Money*)

Así pues, la estratégica posición de las Islas en el Atlántico le confería, en la época de la navegación a vapor, un indiscutible atractivo como estación de suministro de carbón y avituallamientos de los barcos que hacían las rutas entre Europa y los países y/o colonias de centro y sur de América, África y Oceanía. A la tradición

---

<sup>3</sup> La bibliografía reciente distingue diferentes momentos del fenómeno de la globalización. Para unos se trata de una nueva fase de la mundialización de las relaciones internacionales, desde que se configuró la llamada "economía mundo" (Wallerstein, Braudel); para otros asistiríamos a la auténtica primera "globalización", especialmente económica, en tanto en cuanto es en este período cuando se produce una real convergencia de los precios de los factores productivos, especialmente salarios y bienes. Para lo que aquí importa, es incuestionable que Canarias estaba incluida e un espacio atlántico en el contexto de una economía global al cual pertenecía y en la que participaba activamente.

comercial y enclave de paso durante todo el proceso colonizador de los siglos anteriores, se añade la favorable morfología de sus costas y la benignidad de su clima, elementos que acentuaban el potencial que la mera situación en un plano le daba. Así lo entendieron las autoridades locales y los inversionistas locales y extranjeros.

## CABO VERDE Y LAS VENTAJES INICIALES EN EL NEGOCIO DEL CARBÓN.

Aunque el archipiélago de Cabo Verde sufrió una profunda crisis económica a principios del siglo XIX, se encontró de pronto con una importante ventaja comparativa: constituía el territorio mejor situado para el suministro de combustibles de la navegación a vapor, ya que era hasta esa latitud hasta donde tenían autonomía los barcos de vapor en su singladura por las rutas atlánticas que se dirigían de Europa a América del Sur y, en menor medida, a la ruta del Cabo. Por ello, para salir de la crisis, los liberales en el poder en Portugal y su representante en las islas, Joaquim Pereira Marinho, tratan de implantar un nuevo proyecto colonial que en las islas se fundamenta en impulsar la estructura portuaria la cual proporcionaría los servicios para la cada vez más pujante navegación internacional. El proyecto pasaba por el intento de trasladar la capitalidad de Praia, en la isla de Santiago, a Mindelo en la de San Vicente (hasta ese momento casi desierta), en un intento de rentabilizar los beneficios del negocio carbonero<sup>4</sup>. Conforme transcurre el siglo, San Vicente pasa de ser un espacio marginal y poco habitado a constituir un dinámico polo de crecimiento demográfico y económico en torno al que gira la vida económica y social de Cabo Verde. La causa de este súbito crecimiento tiene su origen principal en el flujo de mercancías y personas que atravesaban el Atlántico en el sentido norte-sur, que utilizan esta isla como punto de escala; y, a su vez, se constituye en centro de comunicaciones tanto del correo postal como, a partir de los años setenta, de las líneas telegráficas de larga distancia.

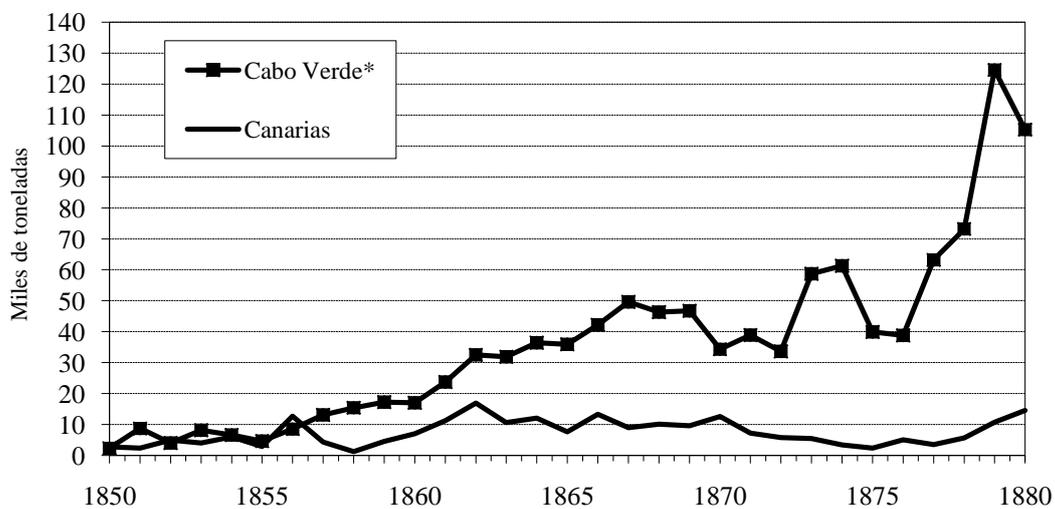
El análisis de los servicios portuarios en los Archipiélagos atlánticos, con independencia de la competencia y/o complementariedad entre los diferentes sistemas, muestra la existencia de dos grandes periodos: 1850-1880 y 1880-1914, y una característica común: la tendencia de los agentes a adoptar estrategias de **colusión**, llegando incluso a la **cartelización** de sus ofertas, a fin de superar la propia dimensión empresarial, economizar costes de gestión, establecer un control

---

<sup>4</sup> En efecto, en 1852 el Gobernador, Brigadier Fortunato José Barreiro, se traslada a la isla con una amplia comitiva político administrativa para dotar a San Vicente un nuevo estatus, concediendo a Porto Grande la condición de "espacio sub administrativo" (Correia e Silva, 1998: 116).

administrativo unitario, disminuir la competencia en el mercado interno y, aunque esto es matizable en función de la existencia de tráficos “cautivos” derivados de las condicionantes técnicas que favorecían en determinadas rutas a unos espacios en detrimento de otros, aumentar la competitividad en el tráfico internacional.

Aunque tanto en Cabo Verde como en Canarias con anterioridad a 1850 se habían instalado depósitos permanentes de carbón vinculados a las necesidades de las armadas y los servicios de correos nacionales, no será hasta la década de 1850 cuando comenzó la que consideramos primera fase en el desarrollo de los suministros siguiendo el modelo británico de concentrar en un único espacio los depósitos, la explanada y los muelles de servicio.



\*Hasta 1866 exportaciones británicas de carbón a Cabo Verde, desde 1867 exportaciones al África Occidental Portuguesa.

**Gráfico 1:** Importaciones de carbón británico en Cabo Verde y Canarias. Fuente: Nadal Ferreras (1978) y Annual Statement of the trade of the United Kingdom, años indicados. Elaboración propia.

En el caso del puerto de Mindelo (en San Vicente) cabe destacar, tras la autorización en 1850 para instalar un depósito a la *Royal Mail Steam Packet*, la apertura de nuevos almacenes y muelles de suministros por compañías británicas como la *Patent Fuel* (1851), *Thomas & Miller* (1851) o la *Visger & Miller* (1853). Sin embargo, al igual que ocurrirá en Canarias, estas compañías terminaron uniéndose para conformar desde finales de la década un monopolio en los suministros pues, tras la desaparición de *Thomas & Miller* en 1856, la unión en 1857 de *Patent Fuel* y *Visger & Miller* formando la sociedad *Millers & Nephew* (Correia e Silva, 1998: 101 y 109-110), convertiría a partir de esa fecha a la nueva sociedad en la principal oferente de servicios de intermediación y suministro de carbón, además de agua y vituallas, en

esta zona del Atlántico (cfr. Gráfico 1)<sup>5</sup>. Logrando, además, a pesar de la existencia del monopolio, que líneas navieras a vapor de gran tonelaje como, entre otras, la *Royal Mail*, la línea francesa al Brasil o la sarda de Génova a Río de la Plata, abandonen los puertos canarios en beneficio del puerto caboverdiano (Cfr. Tabla 1 y 2).

¿Cómo explicar este protagonismo durante este período de Mindelo frente a Canarias? En teoría, la captación del tráfico debía ser favorable para Canarias si consideramos que la importación y el suministro de carbón estaba exento del pago de impuestos<sup>6</sup>, mientras que en Cabo Verde tanto el Estado como el propio municipio de San Vicente gravaron el comercio de carbón (y el resto de mercancías), con impuestos, respectivamente, *ad valorem* (3%) y específicos (30 réis por tonelada). Otro factor desfavorable para Cabo Verde, el coste del transporte del combustible desde Gran Bretaña, era en teoría más elevado dada la mayor distancia a recorrer. Los costes de otros servicios como la aguada, debido a su escasez, era también más elevado en San Vicente donde se exigía 200 réis por pipa de agua cuando en Canarias se situaba en una peseta. Por último, la competencia entre las empresas de servicios portuarios que operaban en el puerto de Santa Cruz de Tenerife era mayor a pesar de que también sus agentes, a fin de economizar costes, tejieron una red de alianzas que daría lugar a un oligopolio encabezado por dos grupos o carteles: el “hispanobritánico” y el “catalán”<sup>7</sup>.

Las respuestas, por el momento, sólo pueden plantearse al nivel de hipótesis. La primera, la hegemonía en esta etapa de Mindelo derivada de la señalada renta de situación y del desarrollo técnico de la navegación a vapor, era claramente favorable para Cabo Verde. La segunda, la diferencia provocada por la posibilidad de ofertar fletes de retorno o pasajes a los buques, se redujo en esta etapa pues la nueva oferta exportadora canaria, la cochinilla, demandaba menos espacio de carga, frente a artículos como el vino o, posteriormente, los plátanos, tomates y papas. La tercera, el coste y la rapidez en los servicios fue también favorable a Mindelo, pues si bien los precios f.o.b. en origen del carbón británico muestran una evolución similar, el precio del destinado a Cabo Verde fue, salvo a inicios de los 50, inferior al isleño, lo que

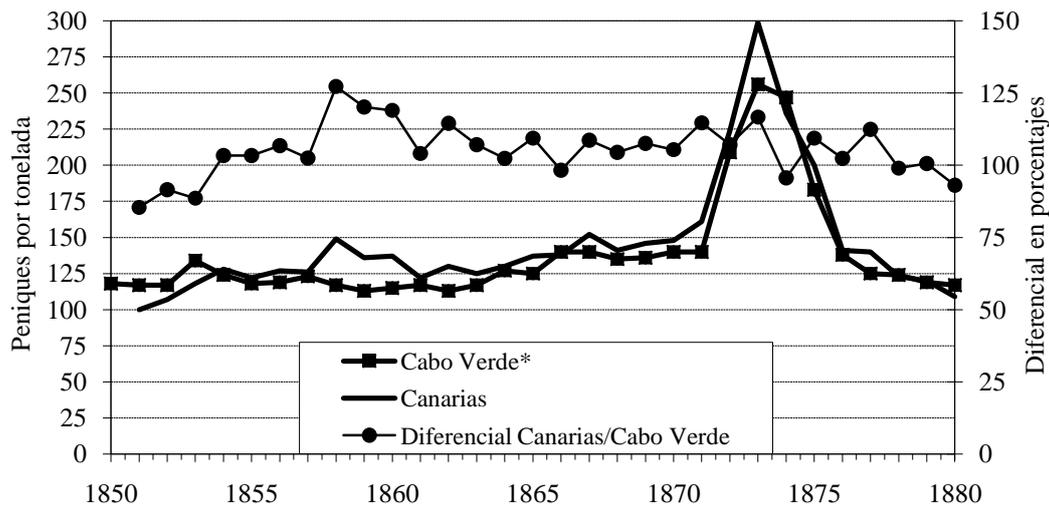
---

<sup>5</sup> Aunque no disponemos por el momento de datos contrastados sobre el tráfico marítimo en esta etapa para Cabo Verde, consideramos que las importaciones de carbón británico, al estar destinadas mayoritariamente al suministro de buques de vapor, constituyen un indicador indirecto de la creciente importancia del tráfico así como del papel jugado por ambos sistemas portuarios.

<sup>6</sup> En Canarias desde 1836/37 se estableció la exención del pago de derechos al carbón importado destinado a la navegación. Con posterioridad, el decreto de Puerto Francos, no sólo mantuvo dicha exención, sino que la extendió a la mayoría de las mercancías importadas y a la totalidad de las exportadas.

<sup>7</sup> El grupo hispanobritánico lo conformaban las sociedades *Bruce Hamilton & Co* y *Le Brum & Davidson* y, tras la disolución de esta última en 1868, por *Bruce, Le Brum & Co* y *Guillermo Davidson & Co*. El grupo catalán estaba constituido por Virgilio Ghirlanda y Hermanos, Juan Cumella Monner y, hasta 1857, por Juan Pedro Schwartz Fernández. (Véase Cabrera Armas, 2010).

podía compensar en parte el mayor coste del flete (Cfr. Gráfico 2). Por último, la concentración de los servicios en una única empresa lejos de desincentivar la llegada de buques, aceleró la dotación privada del stock de capital necesario (embarcaderos y medios navales), favoreciendo con ello la reducción de los costes de las operaciones y la duración de la escala de los buques, lo que resultaba determinante en la navegación regular (cfr. Tabla 1 y 2).



\*Hasta 1866 exportaciones británicas de carbón a Cabo Verde, desde 1867 exportaciones al África Occidental Portuguesa.

**Gráfico 2:** Precios FOB del carbón británico exportado a Cabo Verde y Canarias. Fuente: Ibídem GRÁFICO 1. Elaboración propia.

La segunda fase en el negocio carbonero arranco en los años setenta, tras la contracción que provocó la guerra franco-prusiana, con la instalación de las grandes compañías carboneras y/o navieras británicas y, ya en el siglo XX, con las alemanas, bien directamente o mediante acuerdos de suministro en exclusividad del carbón con agentes locales. La llegada de estas empresas a los archipiélagos Atlánticos alteró el *status quo* de los respectivos sistemas portuarios.

En San Vicente el proceso se inició en 1875 con el establecimiento de compañías como *Cory Brothers & Co.*<sup>8</sup>, a la que seguirían más tarde la alemana *Brewer & Co* y culminaría en 1884 con la instalación de la anglobrasileña *Wilson Sons*

<sup>8</sup> Cory Brothers and Co. Ltd., era una empresa con domicilio social en Gardiff, fundada en 1842; posteriormente, al igual que otras sociedades, separaría el negocio de la extracción de carbón de la comercialización. En lo que respecta a los Archipiélagos del Atlántico Medio, la compañía operó, además de en Mindelo, en Santa Cruz de Tenerife, inicialmente mediante acuerdos de suministro de carbón a comerciantes locales y, en los años noventa, adquiriendo participaciones en el negocio de carboneo y aguada o instalando depósitos propios en Funchal en Madeira (1898) o en Las Palmas de Gran Canaria (1904). Para estos datos véase Cabrera Armas y Díaz de La Paz (2008); Martín Hernández (2004).

& Co.<sup>9</sup>. La entrada de *Cory* provocó un aumento inicial de la competencia, cuyo reflejo fue el abaratamiento de los precios y la revitalización del tráfico y los suministros (Cfr. Gráfico 2 y Tabla 1 y 2). Sin embargo, como ocurrió en los 50, al cabo de unos años las compañías adoptaron nuevas estrategias colusivas. Así, en los años ochenta las compañías carboneras británicas que venían operando en Mindelo, *Cory Brothers* y *Millers & Nephew*, ante el aumento de la competencia que suponía la entrada en dicho mercado de *Brewer* y *Wilson* y la instalación de nuevas compañías en los puertos canarios, modifican su estrategia. Por una parte, contando con el apoyo de la anglobrasileña, reclamaron del gobierno británico la intervención ante su homólogo portugués para que anulara la concesión dada a la compañía alemana (lo conseguirían en 1887). Por otra parte, ante la competencia que suponía *Wilson*, deciden fusionar sus activos en el negocio carbonero constituyendo en 1887 la *Miller & Cory Vert Islans Ltd.*

El suministro quedó, una vez más, aunque con distintos partícipes, conformado como un duopolio en el que las dos empresas se reparten el mercado y fijan los precios en un proceso que, al contrario que en la etapa anterior, no logró que el puerto mantuviera su pasada hegemonía (cfr. Tablas 1 y 2). El resultado fue el descenso del tráfico y los suministros a inicios de los 90 (en 1893 la venta de carbón a los 792 vapores entrados no alcanzó las 140 mil toneladas), lo cual aceleró el proceso de cartelización de la oferta en manos británicas a pesar de la apertura en 1895 de un depósito carbonero propiedad de la *Companhia de São Vicente de Cabo Verde*<sup>10</sup>. En efecto, la instalación de la nueva compañía, dominada por capitalistas británicos, trajo consigo un fuerte descenso del precio de venta del carbón (en tono al 60%), contribuyendo a la recuperación de los suministros al aumentar las escalas de vapores (Cfr. Gráfico 2 y Tablas 1 y 2). Sin embargo, el descenso de los precios fue momentáneo, pues al siguiente año, coincidiendo con los acuerdos de reparto del mercado entre las compañías carboneras que operaban en Las Palmas, las tres empresas forman un nuevo cartel cuya consecuencia inmediata fue el aumento de los precios tal y como denunciaban las autoridades locales (Correia e Silva, 1998: 183)<sup>11</sup>, sin que ello se tradujera en una disminución del tráfico; todo lo contrario, los conflictos hispanocubano y angloboer en el

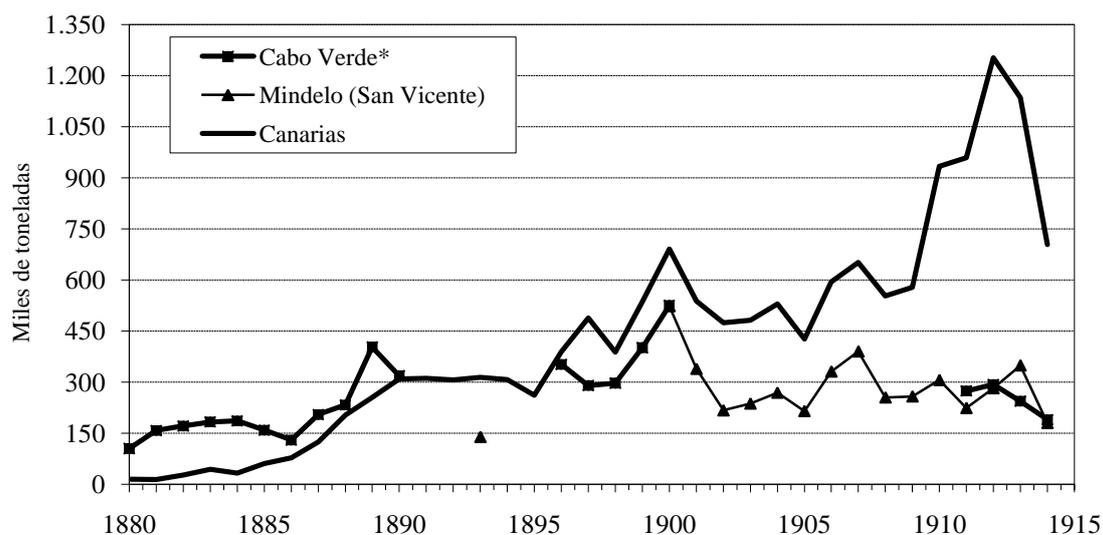
---

<sup>9</sup> El grupo *Wilson* inicia su andadura en 1837 cuando Edward Pellew Wilson funda la *Wilson and Company* en Salvador de Bahía. Hacia 1877, tras el traslado de las oficinas centrales a Londres, comienza su gran expansión apoyada en una estrategia de integración vertical de sus empresas lideradas por la *Wilson Sons and Company Limited*. A finales del siglo XIX separan las dos ramas del negocio carbonero. De una parte, la producción, creando la *Wilson Coal Company*, de otra parte, el suministro, con la *Wilson Sons Company*. En 1907 se unió al grupo *Ocean Group of Collieries* fundando la *Ocean Coal and Wilsons Limited*. Véase *Ididem* nota supra.

<sup>10</sup> El proceso de gestación de esta compañía creada en 1881 para hacer frente a las prácticas colusivas de las compañías británicas puede seguirse en Correia e Silva (1998: 178-188).

<sup>11</sup> Correia E Silva, A.L. (1998): *op. cit.*, p. 183

tránsito del siglo XIX al XX, la intensificación del tráfico comercial con América y la necesidad de los buques de repostar, antes de dar el salto al nuevo mundo, revitalizaron temporalmente la escala caboverdiana. Los años previos a la primera guerra mundial confirman el papel de Mindelo como lugar de escala en la navegación transoceánica, especialmente hacia América, aunque la primacía que disfrutó hasta los años ochenta se trasladó definitivamente a las Islas Canarias y, en menor medida, a Dakar y Casablanca.



\*Exportaciones británicas de carbón al África Occidental Portuguesa.

**Gráfico 3:** Importaciones de carbón británico en Cabo Verde y Canarias. Fuente: Ídem Tabla 2.

Una serie de factores se unieron para invertir la tendencia. El factor institucional resultó un elemento clave en este proceso: las administraciones portuguesas mantuvieron una elevada imposición, es decir tendieron a considerar la ventaja de la renta de situación indestructible por sí misma, que permitía vivir de la captación pasiva de rendimientos (tasas y tributos y otros), dejando la rentabilización en manos de empresas extranjeras, como hemos visto. El papel rentista de la administración posibilitó a las carboneras una política comercial especulativa con importantes beneficios; para ello procuraron poner barreras de entradas en el negocio, constituyendo un monopolio (o duopolio en algún momento), lo cual fue el germen de fracaso del modelo caboverdiano junto con la política del Estado, de tal manera que se hace evidente que si su triunfo fue resultado de su posición estratégica para la navegación internacional y la telegrafía submarina, la disposición de una posición estratégica (renta de situación), no es inmutable. En el caso concreto del telégrafo, efectivamente llegó antes a la isla caboverdiana (funcionaba desde la década de 1870)

y supuso una ventaja inicial considerable, pero apenas una década después también Canarias dispuso de esta tecnología clave para las comunicaciones marítimas.

De esta manera, Mindelo perdió progresivamente las ventajas iniciales las cuales pasaron a su rival, Canarias, que supo aprovechar su situación al calor de un marco institucional favorable y una política empresarial más racional, especialmente en el puerto de Las Palmas; además, los avances tecnológicos (motor de triple y cuádruple expansión, turbina de vapor, empleo de hélice) permitieron mayor rapidez y el menor consumo, con lo cual se favoreció ahora la posición de Canarias más cercana a Europa.

### CANARIAS: LOS BENEFICIOS (RELATIVOS) DE UN MARCO LIBRECAMBISTA

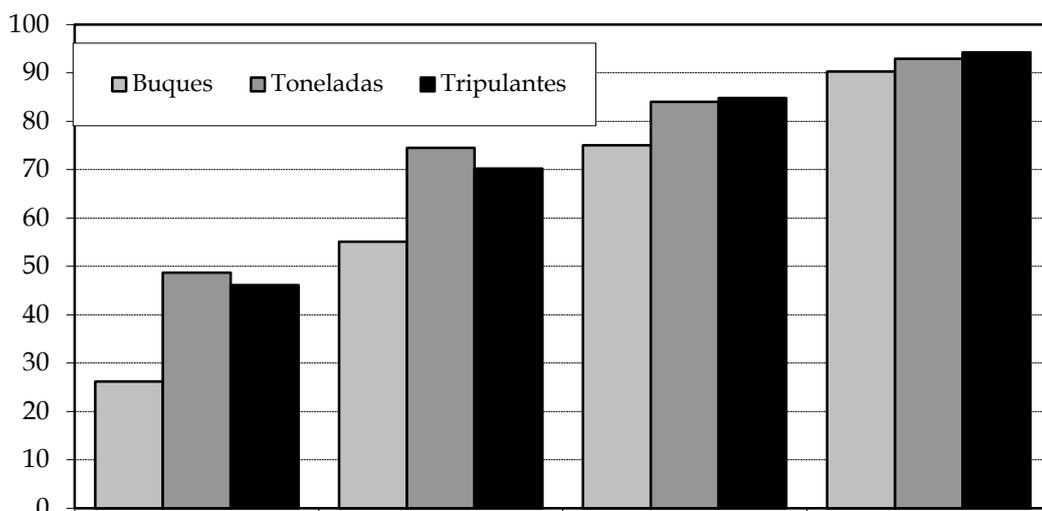
Canarias toma el relevo. Como hemos dicho a partir de los años ochenta del siglo XIX los puertos canarios adquieren un creciente protagonismo en el tráfico Atlántico (Cfr. Tablas 1 y 2). Las características del proceso de desarrollo de los servicios portuarios son similares a los descritos para San Vicente, esto es, la adopción por las empresas de estrategias colusivas en los servicios portuarios más importantes: carbón, agua e, incluso, reparaciones navales, o en la presencia de grandes compañías foráneas con depósitos propios. Sin embargo, factores como el marco institucional librecambista, que propició el decreto de 1852 de Puertos Francos frente al intervencionismo fiscal portugués, permitió rentabilizar mejor la renta de situación. A ello contribuyó también la mayor dotación de capital público en infraestructuras de navegación desarrollada por el Estado español en las Islas, en contraste con las llevadas a cabo por la metrópoli portuguesa en Cabo Verde, la preferencia de las navieras por Canarias como puerto de escala entre África y Europa en detrimento de Cabo Verde (*Elder Dempster, Woermann Linie, etc.*), las posibilidades de negocio que ofrecía la mayor dimensión del mercado canario o, en fin, las propias estrategias empresariales de ampliar el negocio naviero ofertando servicios más amplios y competitivos, en los que el precio y el tiempo de escala resultaban determinantes. La conjunción de estos factores terminó por relegar la escala en los puertos de Cabo Verde a, fundamentalmente, las líneas a Sudamérica y las que se dirigían a las posiciones coloniales portuguesas en África y Asia, como consecuencia, sobre todo, de las limitaciones técnicas de los buques y de la necesidad de reservar espacio para las preciadas mercancías. Aspecto, este último, en el que Canarias ofrecía una ventaja añadida pues a partir de los años noventa una nueva oferta agraria

destinada a satisfacer la demanda de los consumidores (plátano, tomate) y agricultores europeos (papas de semilla), aumento la demanda de espacio de carga.

El análisis de la actividad portuaria en Canarias refleja también la existencia de **oligopolios**, esto es, la mayoría de los servicios estuvieron dominados por un número reducido de empresas. Este proceso era, como hemos dicho, similar al que experimentaban los servicios en Mindelo, sin embargo presenta unas características y, como consecuencia, unos resultados diferente en Canarias. En efecto, la dimensión de la empresa, la necesidad de adquirir un tamaño que le permitiera hacer frente a la competencia de otras áreas y a las condiciones impuesta por la navieras (sobre todo cuando estas se integraban en una conferencia de fletes), el deseo de reducir costes y, por supuesto, mantener los beneficios, obligó a las empresas instaladas en Canarias a asociarse y establecer acuerdos sobre precios. Ahora bien, la propia competencia que ejercía Mindelo en el tráfico Atlántico determinó que la estrategia empresarial isleña estuviera acompañada de otros elementos claves en la captación del tráfico en esta zona.

Por un lado, que la oferta de servicios a los buques permitiera una reducción de la duración del tiempo de escala, como señalaban las casas carboneras en 1897:

(...) las estaciones de carbón mineral, levantadas en los puertos de las Islas a costa de inmensos sacrificios, han tenido que sostener empeñada competencia (...). Las únicas armas de combate que en la lucha podían fallar la competencia a favor de las Islas Canarias eran el esmerado y rápido servicio en los aprovisionamientos



**Gráfico 4:** Escalas inferiores a un día de buques en navegación de altura y gran cabotaje (Porcentajes)\*. Fuente: Register of Shipping of Santa Cruz de Tenerife Port, años indicados. Elaboración propia.

Notas:\*No se incluyen los tráficos de cabotaje, pesquero y guerra

Y esto fue lo que ocurrió a partir de los años ochenta cuando las empresas que operan en las islas no sólo intensificaron la dotación de capital fijo con nuevos y modernos almacenes de depósito, explanadas y muelles, como complemento a la ampliación portuaria que realizaba el Estado, sino que aumentaron considerablemente la dotación de medios navales con la incorporación de grandes gabarras y barcazas, aljibes con bombas de agua, y, para trasladarlas hasta los costados de los buques, remolcadores<sup>12</sup>. El resultado fue la paulatina reducción del coste y duración del tiempo de escala (cfr. Gráfico 4).

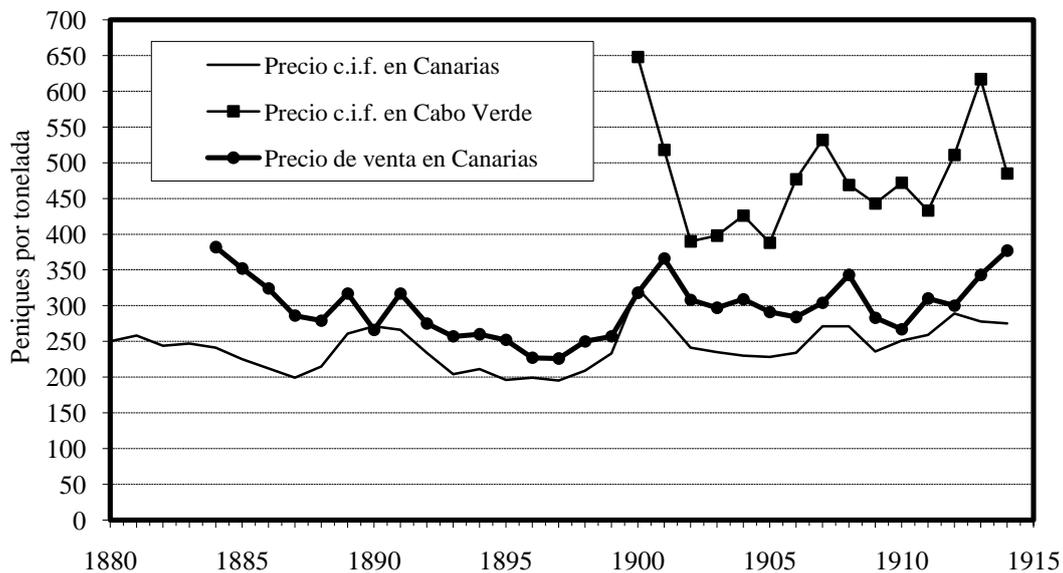
Por otro lado, que los servicios se ofrecieran a un precio competitivo, es decir, que permitieran salvar las diferencia derivadas de la mejor de renta de situación caboverdiana. Primero, en lo que resultó fundamental la entrada en el negocio carbonero, aguada, etc. de nuevas empresas, al diversificarse los proveedores y aumentar las cantidades demandadas, las diferencia en el precio del carbón en origen entre ambas zonas ahora era favorable para Canarias (Cfr. Tabla 3), además se redujo el coste del transporte hasta las Islas (Suárez Bosa, 2004; Martín Hernández, 2004; Cabrera Armas y Díaz de la Paz, 2008). Por último, mientras que en Cabo Verde la importación del combustible continuaba sujeta al pago de impuestos, en Canarias sólo debía abonar el 50% del impuesto de descarga y carga. Todo ello permitió, junto a la modernización de las instalaciones y la mayor productividad de la mano de obra, que se ofertara el carbón, así como otros servicios, a un precio sensiblemente inferior al de Cabo Verde (Cfr. Gráfico 5 y Tabla 3). La diferencia entre ambos archipiélagos aún sería mayor si tenemos en cuenta que, en el caso de Cabo Verde, se trata de precios CIF a los que, por tanto, habría que añadir, además del beneficio empresarial, otros costes como la descarga y carga, el almacenamiento y, como hemos señalado, los impuestos municipales y estatales.

Por último, otro factor que permite explicar la mayor competitividad de Canarias tiene que ver con la estructura empresarial del mercado isleño, los cambios derivados de las políticas expansionistas europeas y la irrupción en el mercado de nuevas ofertas agrarias isleñas destinadas al mercado europeo. En efecto, mientras que en Santa Cruz de Tenerife desde 1878 hasta 1893 el carboneo, y buena parte de los servicios portuarios, estuvo monopolizado por un cartel encabezado por la

---

<sup>12</sup> Por ejemplo, Santa Cruz de Tenerife, considerando sólo los buques de carga dedicados al tráfico de bahía de más de 10 toneladas (sin incluir los remolcadores), pasó de 18 buques con un total de 240 toneladas de registro a mediados de los setenta, a contar en 1915 con una flota operativa de 131 buques y 9.860 toneladas de registro. En Las Palmas el crecimiento también fue espectacular pues en 1913 se contabilizaban sólo entre gabarras y aljibes 139 buques con 10.341 toneladas. Véase los primero en Cabrera Armas y Díaz de la Paz (2008) y lo segundo en Quintana Navarro (1985).

anglohispana *Hamilton y Co.*, del que formaron parte dos sociedad isleñas y, tras la compra de sus participaciones en 1890 y 1895, la multinacional *Cory Brothers and Co.*<sup>13</sup>, en el vecino puerto de Las Palmas, la construcción en los años ochenta de un nuevo puerto en la bahía de La Luz, el incremento del tráfico marítimo como consecuencia de la expansión imperialista y, en general el incremento de los intercambios, favoreció la instalación de empresas, sobre todo extranjeras, sin apenas obstáculos administrativos: la anglo hispana *Miller y Cía* (asociada, más tarde, a la británica *Hull, Byth and Company*), la anglo maderiense *Blandy Brothers and Company*, la británica *Elder, Dempster and Co Ltd*, la también británica *Swanston y Co*, la anglo brasileña *Wilson Sons and Company* y, ya en el siglo XX, *Cory Brothers* y la alemana *Woermanan Linie* (Quintana Navarro, 1985). El mayor tamaño de estas empresas y la competencia que establecen entre si quebró el monopolio tinerfeño (donde, además, empezaría a operar *Elder Dempster* desde 1893), pero también el de Mindelo. Como se observa en los volúmenes del tráfico y de suministros de carbón él protagonismo pasó a se ostentado por La Palmas y, en menor medida, por Santa Cruz de Tenerife, mientras que el puerto de Mindelo pasaba a ocupar una posición, aunque importante, secundaria en el tráfico Atlántico (Cfr. Tablas 1 y 2).



**Gráfico 5:** Precios medios del carbón en Mindelo y Canarias. Fuente: Tabla 3. Elaboración propia.

Nota: c.i.f.= precio f.o.b. y fletes.

<sup>13</sup> El cartel se constituyó en 1878 por, además de Hamilton, el empresario Juan Cumella Monner y la sociedad Ghirlanda Hermanos, manteniendo cada empresa la titularidad de sus concesiones y depósitos terrestres, explanadas y embarcaderos, la propiedad del combustible y la mayoría del material flotante pasó a estar compartida, correspondiendo a Hamilton el 50% del mismo, repartiéndose los otros dos socios el 50% restante. Véase la evolución de este cartel en Cabrera Armas y Díaz de la Paz (2008).

No obstante, habría que considerar si en el mantenimiento de las respectivas posiciones en los noventa influyó, más que los acuerdos sobre precios adoptados entre *Wilson Sons, Miller & Cory Vert Islans Ltd* y la *Companhia de São Vicente de Cabo Verde* en Mindelo, el hecho de que las grandes empresas tuvieran depósitos propios en más de un puerto del Atlántico Medio (Cory, Elder, Wilson, Hull, Blandy, Woermann); que en Las Palmas, la entrada en el negocio de Wilson, obligara a repartirse las navieras de sus respectivas consignaciones<sup>14</sup>; o, en fin, que la lucha por una cuota de mercado a partir de dicho acuerdo concluyera en 1903 con la creación de un organismo regulador: el *Atlantic Islands Depot Arrangement* (AIDA), que fija, desde su sede londinense, un precio de referencia para la venta del carbón y un cupo por empresa y puerto, de tal manera que la sociedad que superaba el cupo asignado debía abonar una indemnización que se repartía entre las que no lo alcanzaban<sup>15</sup>

Otro de los aspectos a considerar, en el crecimiento de los servicios portuarios en Canarias frente a Cabo Verde, tuvo que ver con la transformación de parte del espacio agrario insular a partir de los años 80, con lo cual, como en el pasado, volvió a acercar a Canarias a Europa y América. La nueva oferta agraria de plátanos, tomates y, en menor medida, papas, despertó el interés de las navieras por el flete de estos productos. Así, mientras que parte del tráfico exterior que arriba a las Islas desde África o América buscaba llenar huecos en sus bodegas con el transporte de estos frutos, el incremento de la oferta isleña favoreció el desarrollo de buques especializados en su carga y, como en los casos anteriores, en los fletes de retorno de las mercancías europeas que demandaba la economía isleña (abonos químicos, maderas, material de construcción, textiles, productos exóticos de las colonias como café y cacao, etc.). Por otra parte, el crecimiento de los contactos con Europa está relacionado con la intensificación del movimiento de pasajeros hacia América y África y, además, por la atracción que ejercen las Islas, por la benignidad de su clima, como lugar de descanso y como estación de aclimatación de viajeros y colonos que se dirigían a África (González Lemus y Miranda Bejarano, 2002).

La formación social canaria consolidó sus características en el periodo que se inicia en el último tercio del siglo XIX. Revitalizada la inserción de la economía isleña en la economía internacional con el Decreto de Puertos Francos, Canarias se integra

---

<sup>14</sup> Como denunciaba en 1902 uno de los socios de Hamilton tras la instalación en Las Palmas de Wilson Sons en 1895 "se acercaron a los dueños de los otros depósitos pidiéndoles un tanto por ciento de sus feligresías (navieras), amenazándoles con una competencia cruda en caso contrario. Las casas les cedieron entre todas un 20% de sus contratos y desde entonces han vivido así quitando cuando pueden alguna contrata a las demás" (Cabrera Armas y Díaz de la Paz, 2008).

<sup>15</sup> Referencias directas a dicho acuerdo pueden verse en la correspondencia con Hamilton y H. Wolfson: «Tengo noticias privadas y entre nous que Miller and Co está agrupando el carboneo de todas las compañías navieras...Esto es positivo», en Guimerá Ravina (1989: 201 y 217).

en la economía mundial durante el periodo que se conoce como Primera Globalización o Imperialismo. El tráfico marítimo, que arriba a las Islas tiene al Archipiélago como lugar de destino bien directamente o bien como última escala de un viaje por otros puertos atlánticos, permitió el crecimiento de la economía canaria, de tal manera que el producto interior bruto aumento entre 1860 y 1900 a una tasa media anual acumulada del 2,5 por ciento, superior al promedio del conjunto del nacional que fue en el mismo periodo del 0,6 por ciento. Sin embargo, a pesar de seguir la senda del crecimiento, el éxito fue relativo pues las islas permanecen alejadas de la media española, si tomamos como indicador la renta media por habitante, a pesar de lo engañoso que puede ser este tipo de índices. En 1860 la renta media por habitante de los canarios era del 0,53 sobre 1 respecto de la media española (12 puntos menos que en 1802), los puertos francos mejoraron esta situación pues la proporción ascendió al 0,67 en 1900 (Zapata Blanco, 2001).

## CONCLUSIONES

En resumen, la hegemonía de los puertos canarios como lugares de escala se confirmó a partir de los años ochenta del siglo XIX y fueron estas islas las que terminaron rentabilizando el proceso. En primer lugar, por la existencia de una oferta de carbón de calidad a un precio competitivo. Esta competitividad fue fruto, en primer lugar, de la mayor dotación de capital de los puertos canarios, lo que posibilitó una mayor rapidez en el servicio y reducción del tiempo de escala, teniendo en cuenta que los precios en origen y los fletes del transporte eran similares en el resto de puertos atlánticos (Madeira, Cabo Verde, Dakar, etc.). En segundo lugar, por disponer de un marco institucional favorable, el puerto franco, que reducía considerablemente los gravámenes y trámites que recaían sobre el negocio del carbón y la escala de buques (manifiestos, derechos sanitarios, impuestos de transporte, etc.). En tercer lugar, por la atracción que para las navieras tenía el encontrar fletes, en especial en el viaje de retorno a Europa, a medida que aumentaba la exportación de productos hortofrutícolas extra tempranos. Por último, no debemos olvidar los menores costes de transacción (agencia, seguros y correduría), favorecidos por la competitividad de las empresas que operaban en las Islas ya fueran locales o sucursales de empresas internacionales.

## BIBLIOGRAFÍA

- Cabrera Armas, L.G. (2007): "El impacto del desarrollo portuario en el mundo urbano: Canarias, 1870-1914", *XXVI Meeting of the Portuguese Economic and Social History Association*, Punta Delgada (Azores).
- Cabrera Armas, L.G. y A. Díaz de la Paz, (2008): "El tráfico marítimo en la era del Imperio: cartel, monopolio y oligopolio: el caso de Santa Cruz de Tenerife, c. 1870-1914", *IX Congreso de la Asociación Española de Historia Económica (AEHE)*, Murcia-Cartagena.
- Cabrera Armas, L.G. (2010): "El papel de las Islas Canarias en los intercambios entre Europa y América, 1845-1880", *Segundo Congreso Latinoamericano de Historia Económica*, Ciudad de México.
- Carnero Lorenzo, F. Y C. M. A. Pérez Hernández (2007), "La economía de servicios: el enclave portuario isleño en el escenario atlántico, c. 1852-1960", en *Economía e insularidad*, T. I, La Laguna, pp.179-200.
- Casson, M. (2006): "Networks: A New Paradigm in International Business History?", paper presentada en el *XIV Congreso Internacional de Historia Económica*, Helsinki, septiembre 2006, (formato CD-Rom).
- Correia, Claudia (1996): "A cidade do Mindelo nos séculos XIX-XX", en *Africana*, número especial, 4 de septiembre de 1996.
- Correia E Silva, A. L. (1998): *Nos Tempos do Porto Grande do Mindelo*, Centro Cultural Português, Praia-Mindelo.
- (2004): *Combates pe la história*, Spleen Edicoes, Praia.
- González Lemus, N. Y P.G. Miranda Bejarano: *El turismo en la historia de Canarias. Viajeros y turistas desde la antigüedad a nuestros días*, La Laguna, 2002
- González Viétez, A (1996): "Notas para una actualización", en la reedición de *Desarrollo y subdesarrollo de la economía de Canarias*, Viceconsejería de Cultura y Deporte del Gobierno de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria, 171-212. González Viétez, A. y O. Bergasa Perdomo (1995): *Desarrollo y subdesarrollo de la economía de Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria.
- Guimerá Ravina, A. (1989): *La Casa Hamilton. Una empresa británica en Canarias (1837-1987)*, Santa Cruz de Tenerife.
- Kirkaldy, A.W. (1914): *British Shipping. Its History, Organisation and Importance*, capítulo X, "Coaling –stations", pp. 454-468.
- Macías Hernández, A.M. (2001): "Canarias, 1290-1930: una historia marítima", en *La storiografia maritima in Italia e in Spagna in età moderna e contemporanea. Tendenze, orientamenti, linee evolutive*, Caccuci, Bari, pp. 386-416.
- Martín Hernández, U. (2004): *Puertos Canarios y Navegación Internacional*, Santa Cruz de Tenerife.
- Nadal Farreras, J. (1978): *Comercio exterior con Gran Bretaña, (1777-1914)*, Madrid.
- Quintana Navarro, F. (1985): *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz, 1883-1913*, Centro de Investigación Económica y Social de la Caja Insular de Ahorros de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- Rodríguez Martín, J. A. (2007): "Cambios estructural y modelo económico canario", en *Economía e insularidad*, T. I, La Laguna, pp. 87-112.
- Silva Évora, J. (2009): *A Praia de 1850 a 1860: O Porto, O comercio e a Cidades*, Instituto do Archivo Histórico Nacional, Praia.
- Suárez Bosa, M. (2004): «The role of the Canary Islands in the Atlantic Coal Route from the End of the Nineteenth Century to the Beginning of the Twentieth Century: Corporate Strategies», *International Journal of Maritime History*, nº 95
- Zapata Blanco, (2001). Zapata Blanco, S.. (2001), "Apéndice estadístico", en Germán, L. y otros (eds), *Historia económica regional de España, siglos XIX y XX*, Barcelona, pp 561-596.
- Zimmermann, E. W. (1983): *Zimmermann on Ocean Shipping*, New York, Sir Isaac Pitman & Sons, 1921, pp. 14-18.

TABLA I

*Tráfico marítimo en Cabo Verde y Canarias*

Años	Mindelo		Cabo Verde		Santa Cruz de Tenerife			Las Palmas de Gran Canaria		Canarias					
	Buques	Vapores		Buques	Buques	Vapores		Buques	Vapores	Buques	Vapores				
	Núm	Tonelaje	Núm	Tonelaje	Núm	Tonelaje	Núm	Tonelaje	Núm	Tonelaje	Núm	Tonelaje			
	Miles			Miles		Miles		Miles		Miles		Miles			
1874	504	379	199		1.545	541			200	1.013		159		359	
1875	522	391			1.730	548			227	1.061		119		346	
1876	661	418			1.922	747			212	925		122		334	
1877	785	595			2.102	1.000			220	1.026		130		350	
1878	933	844			2.201	1.023	1.399	421	262	991		149	2.390	2.811	411
1879	917	877			2.153	1.213	1.467	443	290			171			461
1880	1.084	1.056	639		2.296	1.387	1.366	417	335	1.741	418		3.107	3.524	
1881	1.285	1.227	749		2.453	1.571	1.415	418	349	1.113	450		2.528	2.946	
1882	1.346	1.381	815		2.475		1.489	628	392	1.220	508	235	2.709	3.337	627
1883			934				1.484	638	448	1.119	513	236	2.603	3.241	684
1884			845				1.426	500	430	1.103	491	238	2.529	3.029	668
1885	1.289	1.254			2.619	1.609	1.459	558	464	1.279		336	2.738	3.296	800
1886	1.210	1.235			2.456	1.521	1.563	677	553	1.385	788	522	2.948	3.625	1.075
1887	1.435	1.590	1.006		2.470	1.839	1.502	851	620	1.607	1.400	660	3.109	3.960	1.280
1888	1.671	2.087	1.316				1.647	1.009	753	1.884	1.929	964	3.531	4.540	1.717
1889	2.265	2.973	1.876		3.348	3.171	1.605	1.199	912	2.055	2.458	1.180	3.660	4.859	2.092
1890	1.839	2.344	1.470		2.918	2.594	1.828	1.253	961	2.308	3.064	1.441	4.136	5.389	2.402
1891	1.290	1.591	936		2.356	1.898	1.891	1.255	962	2.345	3.223	1.558	4.236	5.491	2.520
1892	1.208	1.154	946		2.255	1.829	1.893	1.278	964	2.407	3.190	1.562	4.300	5.578	2.526
1893			792				1.726	1.280	986	2.591	3.637	1.719	4.317	5.597	2.705
1894	1.131	1.479	871		2.266	1.789	1.803	1.242	984	2.689	3.923	1.812	4.492	5.734	2.796

1895	1.431	2.043	1.206		2.463	2.367	1.974	1.522	1.068	2.757	4.000	1.873	4.731	6.253	2.941
1896			1.518				2.214	1.799	1.324	2.870	4.423	2.032	5.084	6.883	3.356
1897			1.473				2.308	1.996	1.375	2.906	4.718	2.036	5.214	7.210	3.411
1898							2.160	1.708	1.257	2.919	4.605	1.902	5.079	6.787	3.159
1899							2.706	2.411	1.685	3.274	5.288	2.282	5.980	8.391	3.967
1900							2.933	2.878	1.812	3.162	5.107	2.258	6.095	8.973	4.070
1901							2.919	2.916	1.789	3.434	4.935	2.202	6.353	9.269	3.991
1902							2.841	2.894	1.720	3.621	5.278	2.351	6.462	9.356	4.071
1903							2.968	3.072	1.875	3.848	4.086	2.340	6.816	9.888	4.215
1904	1.782	4.281	1.323		3.579	4.658	3.199	3.543	2.063	4.103	4.675	2.569	7.302	10.845	4.632
1905			1.164	4.070			3.568	3.875	2.322	4.922	5.201	2.767	8.490	12.365	5.089
1906			1.526	5.057			3.700	4.056	2.427	4.929	5.241	2.772	8.629	12.685	5.199
1907	2.268	5.685	1.629	5.598	3.919	3.061	3.547	4.246	2.494	5.139	5.931	3.020	8.686	12.932	5.514
1908	2.007	4.276	1.439	4.171	3.548	1.802	3.651	4.016	2.594	4.568	5.461	2.841	8.219	12.235	5.435
1909			1.302	4.234			3.612	3.963	2.599	4.523	5.665	2.891	8.135	12.098	5.490
1910							3.727	3.724	2.660	6.140	9.231	4.393	9.867	13.591	7.053
1911			1.208	4.061			3.791	4.128	2.865	6.465	10.602	4.751	10.256	14.384	7.616
1912			1.660	6.128			4.754	6.511	3.934	6.548	10.379	4.888	11.302	17.813	8.822
1913			1.397	5.155			4.248	5.981	3.564	6.715	10.735	4.974	10.963	16.944	8.538
1914							3.819	4.627	3.155	5.451	7.422	3.617	9.270	13.897	6.772

---

Entre 1880 y 1886 trb en Las Palmas

FUENTE: SUÁREZ BOSA, M. (2004); CABRERA ARMAS, L.G. (2007)

TABLA 2

*Carbón importado y suministrado, miles de toneladas*

Años	África	Cabo Verde		Santa Cruz	Las Palmas	Total
	Occidental Portuguesa	San Vicente	Mindelo	de Tenerife	de Gran Canaria	
	Importado	Importado	Suministrado	Suministrado	Suministrado	Suministrado
1878	73		32	6	0	6
1879	125		43	9	2	11
1880	105		75	10	4	14
1881	158		89	10	5	15
1882	171		116	19	8	27
1883	183		122	35	10	45
1884	186		134	29	4	33
1885	159			34	27	61
1886	130			38	40	78
1887	205		77	53	72	125
1888	233			77	126	203
1889	403			101	154	255
1890	319			108	202	310
1891				106	205	311
1892				100	206	306
1893		139		104	211	315
1894				77	230	307
1895				114	147	261
1896	352			147	242	389
1897	290			161	328	489
1898	297			133	255	388
1899	401			207	329	536
1900	525	523		279	412	691
1901		339		233	305	538
1902		217		230	244	474
1903		237		209	274	483
1904		269		233	298	531
1905		215		215	211	426
1906		331		251	342	593
1907		390		306	345	651
1908		255		176	377	553

<b>1909</b>		258		140	438	578
<b>1910</b>		306		298	767	1.065
<b>1911</b>	274	224		248	761	1.009
<b>1912</b>	293	282	274	519	734	1.253
<b>1913</b>	244	349	223	349	786	1.135
<b>1914</b>	190	180		228	476	704

TABLA 3

*Precios medios del carbón en Canarias y Cabo Verde (peniques por tm)*

Años	Canarias			Cabo Verde*		
	Precio	Flete	Precio	Precio	Precio	Precio
	f.o.b.	Medio	c.i.f.	Venta	f.o.b.	c.i.f.
	Gran Bretaña		Canarias	Canarias	Gran Bretaña	Cabo Verde
<b>1880</b>	109	141	250		117	
<b>1881</b>	127	130	258		125	
<b>1882</b>	124	120	244		130	
<b>1883</b>	136	111	247		133	
<b>1884</b>	138	103	241	382	137	
<b>1885</b>	126	99	225	352	131	
<b>1886</b>	114	98	212	324	115	
<b>1887</b>	106	94	199	286	107	
<b>1888</b>	112	104	215	279	113	
<b>1889</b>	152	109	261	317	152	
<b>1890</b>	174	97	271	266	173	
<b>1891</b>	174	92	266	317		
<b>1892</b>	149	86	234	275		
<b>1893</b>	129	75	204	257		
<b>1894</b>	145	66	211	260		
<b>1895</b>	127	69	196	252		
<b>1896</b>	123	76	199	227	123	
<b>1897</b>	121	75	195	226	122	
<b>1898</b>	123	86	209	250	142	
<b>1899</b>	144	89	233	257	155	
<b>1900</b>	221	103	324	318	236	648
<b>1901</b>	214	70	284	366		518
<b>1902</b>	181	60	241	308		390
<b>1903</b>	172	63	235	297		398
<b>1904</b>	170	60	230	309		426
<b>1905</b>	162	65	228	291		388

---

<b>1906</b>	163	70	234	284		477
<b>1907</b>	194	77	271	304		532
<b>1908</b>	203	69	271	343		469
<b>1909</b>	169	68	236	283		443
<b>1910</b>	182	69	251	267		472
<b>1911</b>	170	89	259	310	184	433
<b>1912</b>	168	121	289	300	193	511
<b>1913</b>	179	99	278	343	199	617
<b>1914</b>	184	91	275	377	195	485

---