
Puerto, Empresas y Ciudad: una aproximación histórica al caso de Las Palmas de Gran Canaria¹

- MIGUEL SUÁREZ-BOSA²
 - JUAN LUIS JIMÉNEZ-GONZÁLEZ
 - DANIEL CASTILLO-HIDALGO
- Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Introducción

La situación geográfica de las Islas Canarias, entre la Península Ibérica, África y América Latina, les ha concedido un papel relevante en el comercio entre estas regiones. De igual modo que en otras ciudades del ámbito atlántico, a partir del último tercio del siglo XIX se constata un fuerte crecimiento en las ciudades portuarias canarias, las cuales concentraban el mayor porcentaje de sus habitantes y de la actividad económica. A priori, podemos relacionar este incremento con el propio auge de la actividad portuaria, pues los puertos han sido y son entes dinamizadores de actividades básicas, máxime en ámbitos insulares, constituyendo un soporte de las ciudades y contribuyendo a su configuración.

No es sorprendente que en las últimas décadas haya aumentado el interés por comprender la estructura y el desarrollo histórico de las ciudades portuarias, analizándose cómo las innovaciones tecnológicas (en el transporte y las comunicaciones) y los cambios de orientación del comercio internacional, entre otros factores, afectan a la utilización de los espacios urbanos que enmarcan las relaciones puerto-ciudad. Estos estudios ponen en evidencia la destacable contribución de

1. Los autores agradecen la financiación recibida por el Proyecto de I+D+i del Ministerio de Educación y Ciencia, referencia HAR2020-17408 y titulado “Modelos de Gestión de Puertos y Comunidad Portuaria en el ámbito Atlántico (siglos XIX-XX)”. Asimismo agradecen el trabajo cartográfico realizado por la geógrafa Irene Herrera y los comentarios recibidos por un evaluador anónimo. No obstante, cualquier error es de nuestra entera responsabilidad. Una versión de este trabajo ha sido publicada previamente como papel de trabajo n.º 545 de la Colección de Documentos de Trabajo de la Fundación de Cajas de Ahorro (FUNCAS).

2. Dirección de contacto: Departamento de Ciencias Históricas, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Campus de Tafira, Edificio Antiguo, CP: 35017, Las Palmas de Gran Canaria, tel.: +34 928 458 246. E-mail: msuarez@dch.ulpgc.es.

Fecha de recepción: Junio 2010
Versión definitiva: Abril 2011

Revista de Historia Industrial
N.º 46. Año XX. 2011.2.

los puertos en el producto interior bruto local y regional, en el valor añadido y en la creación y mantenimiento de actividades económicas de la ciudad y de la región³.

La mayor parte de las aportaciones teóricas y metodológicas sobre las ciudades portuarias se han hecho sobre casos regionales, como por ejemplo sobre las ciudades portuarias asiáticas⁴, atlánticas⁵, europeas⁶ y africanas⁷; en España, aunque son escasos, se han estudiado algunos puertos como el de A Coruña⁸. Por otro lado, a la hora de analizar las relaciones puerto-ciudad parece que la mayor parte de los autores han adoptado la solución de cifrarla en términos de empleo⁹, influencia¹⁰ o imbricación y escala¹¹. Así pues, la historia de las ciudades portuarias puede ser examinada en un contexto local o a la luz de un espectro mundial¹².

La hipótesis de partida es que en Canarias los puertos han sido (y son) entes dinamizadores de actividades básicas, como antes mencionamos, constituyendo un soporte económico de las ciudades que han contribuido activamente a su configuración. A partir del siglo XIX, con la expansión del capitalismo industrial, este proceso quedó confirmado, por lo que la estrecha relación que se establece entre los puertos y las ciudades, condujo a la acuñación del concepto puerto-ciudad para definir la vinculación existente entre ambos¹³.

Para realizar el análisis de la relación puerto-ciudad partimos de la propuesta metodológica de la llamada “Escuela de Southampton”, desde una visión diacrónica de la geografía histórica, expuesta por Hoyle¹⁴; ésta a su vez es deudora de los análisis de Bird¹⁵ en lo que se refiere a la localización de los puertos, y se nutre de las aportaciones de Hayuth¹⁶ cuando se trata del interfaz del litoral marítimo portuario. Por otra parte, es de utilidad para nuestro propósito el método del análisis *locacional* descrito en Tobal Conesa¹⁷ para ubicar al conjunto de empresas de servicios cuya existencia depende de la actividad de los puertos.

Este último autor, siguiendo a Seassaro¹⁸ a la hora de clasificar las empresas portuarias, establece la diferencia entre actividades *hard* o aquellas que están di-

3. Alemany (2006).
4. Broeze (1989).
5. Knight y Liss (1991).
6. Hoyle y Pinder (1992).
7. Epstein (1967), Seck (1979).
8. Amil López (2004), Mirás Araujo (2004).
9. Vigaré (1979).
10. O'Connor (1989), Seassaro (1992).
11. Frémont y Ducruet (2004).
12. Así lo indica Ducruet (2008).
13. Hoyle y Pinder (1992), Guimerá Ravina (1996), Tobal Conesa (1997), Mirás Araujo (2004).
14. Hoyle (1997).
15. Bird (1963).
16. Hayuth (1982).
17. Tobal Conesa (2000).
18. Seassaro (1992).

rectamente relacionadas con el barco y están situadas a pie de muelle (como la estiba); y empresas *soft*, más relacionadas con el terciario portuario e integradas en el tejido urbano, “cuya entidad nos acerca a la verdadera magnitud de la ciudad portuaria”. Esta metodología, aplicado al caso del Puerto de Las Palmas, ocupa la sección tercera del estudio; en el apartado 4 se estudia el aspecto específico de la configuración del *interfaz* del frente marítimo portuario o *waterfront*.

Acorde con esta propuesta, el presente trabajo sigue la línea de la denominada “historia atlántica”, entroncando con lo que actualmente se ha venido llamando globalización. En este contexto se conforma una red de ciudades portuarias de la que forman parte, de este lado del Atlántico, las dos principales ciudades canarias (Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, aunque sobre todo la primera), conectadas con otras del continente africano y de América Latina, principalmente el Caribe tanto insular (La Habana) como continental (La Guaira, Venezuela) y el ya más lejano cono Sur (Montevideo, Buenos Aires). Estas ciudades-puerto quedarán ligadas por sus respectivos puertos unidos por diversas rutas marítimas y líneas de navegación. A esta visión comparativa unimos otra evolutiva, puesto que el análisis tiene un componente diacrónico, iniciado con la creación del puerto. La teoría evolutiva y la institucional permiten dar cuenta de este proceso.

El presente trabajo abarca la fase que se inicia a finales del siglo XIX y mediados del XX (siguiendo la metodología de Hoyle y Pinder), que coincide con lo que se ha venido denominando Primera Globalización, caracterizada a nivel mundial por el auge industrial, la progresiva introducción del barco de vapor y la división de funciones en las actividades económicas portuarias. En Canarias este proceso se enmarca en un crecimiento económico, donde los cambios sociales que se registran a partir de último tercio del siglo XIX, nos permiten hablar del inicio de una fase de relativo desarrollo característico de una formación social periférica del capitalismo. En este contexto la clase predominante es una burguesía que tiene en los comerciantes y los agentes portuarios su fracción más dinámica. El Archipiélago, y sobre todo Gran Canaria se constituyó en una plataforma oceánica del capitalismo europeo en expansión como otros archipiélagos atlánticos. Estas bases sirvieron como fuente de abastecimiento y avituallamiento de los barcos que unían el centro europeo con las colonias o periferia del capitalismo.

Ciñéndonos al caso del Puerto de Las Palmas, se constata que desde el último tercio del siglo XIX se incrementaron muchas de las actividades relacionadas con el tráfico marítimo y la actividad portuaria, como la consignación de buques, el almacenamiento y suministro de combustibles, los astilleros y talleres para la reparación de buques,¹⁹ etc. Paralelamente, aumentaron otras actividades urbanas relacionadas con el consumo interno, con el tráfico insular y, en menor propor-

19. Para un detalle del sector de reparaciones navales en este Puerto, desde la perspectiva del proceso de su privatización a finales del siglo XX, véase Jiménez (2003).

ción, con demandas coyunturales externas, todo ello favorecido por el desarrollo de un sistema financiero (con capitales autóctonos y extranjeros), sin el cual este crecimiento no hubiera fraguado. De hecho, la sección 4 muestra la importancia del capital extranjero (inversión extranjera directa) realizada en el área portuaria de las Palmas de Gran Canaria.

Partiendo de esta constatación, el objetivo general de este trabajo es analizar la influencia de las actividades portuarias y empresariales anexas sobre la configuración de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria (España). De esta forma, son dos las principales aportaciones del estudio: en primer lugar, la configuración de una base de datos empresarial en el Puerto de Las Palmas y su análisis histórico, metodología escasamente utilizada en España hasta la fecha; y en segundo lugar, abordar la posibilidad de relacionar estos datos con la evolución de la Ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, principalmente a través de la población, actividades económicas y la utilización de mapas de la Ciudad para su mejor comprensión.

Tras realizar una descripción de las características de la actividad del Puerto y las principales referencias bibliográficas (apartado 2), indagamos en la localización geográfica de dicha actividad económica a través de las empresas relacionadas con el mismo, después de cauterizar la actividad empresarial en la ciudad (apartado 3), bien sea directa o indirectamente. En el apartado 4 incluimos, por su importancia y su incidencia en la composición posterior de la ciudad, un análisis del área marítima portuaria centrada en la inversión inmobiliaria de dichas empresas, sobre todo extranjeras, en el periodo 1928-1960, lo que nos permitirá realizar la aproximación *locacional* antes descrita²⁰. La última sección (5) presenta las principales conclusiones del estudio, que sintetizan cómo el Puerto ha sido un factor de importante desarrollo urbanístico de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

El puerto de la Luz en la Primera Globalización

Parece existir un consenso en que el Puerto de La Luz y de Las Palmas debe su éxito histórico a un conjunto de factores que permitieron a esta bahía convertirse en referencia obligada en el Atlántico Medio, de las rutas que se dirigían desde Europa hacia América Latina, África Occidental y del Sur y Oceanía²¹, ayudado por el desarrollo de la navegación a vapor²². En primer lugar, las condiciones naturales han brindado históricamente al Puerto la posibilidad de crear las infraestructuras necesarias para atender a los barcos que surcaban las aguas de este lado del Atlántico, convirtiéndose, gracias a su renta de situación, en una estación de tránsito, gozando prácticamente de un tráfico cautivo en determinadas actividades desde mediados del siglo XIX.

20. Tobal Conesa (2000).

21. Burriel de Orueta (1972), Delgado Aguiar (1992).

22. Headrick (1989).

Además de dicha localización y las buenas condiciones naturales, la declaración de Puertos Francos (1852) y las libertades comerciales que propiciaba la baja o nula fiscalidad, son aspectos que le permitieron captar tráfico de escala para abastecerse de combustible y otros insumos necesarios para realizar la travesía oceánica, pues apenas pagaban (o no lo hacían).

En tercer lugar, el Puerto era el único lugar (*gateway*) por donde entraban las mercancías para abastecer a la isla de Gran Canaria, pudiéndose hablar también de otro tipo de tráfico cautivo regional, puesto que la entrada y salida de mercancías y personas, lógicamente al tratarse de un territorio insular, no podía realizarse por otro medio de transporte hasta que aparece la navegación aérea comercial en la década de 1940. Asimismo, en el Puerto tienen su base una gran parte de los veleros que faenan en la pesca en la costa africana (aunque en este aspecto comparta protagonismo con el de Arrecife, en la isla de Lanzarote), y por eso será el recinto donde se establezcan los frigoríficos para depositar las pescas realizadas en el banco Canario-Sahariano.

Por tanto, las funciones de escala y tránsito del Puerto de Las Palmas, implica que los buques que lo frecuentan dejan en él las mercancías consignadas con destino a otras provincias, y toman las depositadas en sus instalaciones. En Las Palmas se aprovisionan de combustibles y víveres, a la par que los que van hacia Europa aprovechan la oportunidad para transportar allí los productos canarios de exportación, configurando lo que se denominó “retornos”. De esta forma obtienen un sobre-flete, que incide en la favorable demanda extranjera de productos canarios, lo cual es un factor de mejora en la competitividad.

De los combustibles suministrados a los buques, el carbón fue el más importante, aunque será sustituido progresivamente a partir de la segunda década de 1920 por los aceites pesados. Así lo certifica la representación consular inglesa, al expresar que las islas

*emplazadas entre Europa y los puertos de América, las costas de África, el Cabo de Buena Esperanza, Nueva Zelanda y Australia, ocupan uno de los principales puntos del Atlántico, comercialmente hablando, y llegarán a ser, sin menor duda, una de las principales estaciones de carbón del mundo, tan pronto como se terminen los trabajos del puerto de aquí [se refiere a Santa Cruz de Tenerife] y de Gran Canaria, que están ahora en construcción*²³.

En definitiva, el puerto de Las Palmas se erige en esta etapa histórica como un “puerto ganador” frente a otros próximos en la zona, como Mindelo (Isla de San Vicente, Cabo Verde), Dakar (Senegal) o Santa Cruz de Tenerife, puerto importante en las propias islas Canarias. Estos puertos conformaron una red portuaria²⁴.

23. Informes Consulares (1992), p. 344.

24. El concepto de “puerto ganador” y “puerto perdedor”, lo emplea Ojeda Cárdenas (2006) que a su vez lo toma de los *regulacionistas* (G. Benko y A. Lipiets), que lo utilizan para las regiones que ganan o regiones que pierden. Al aplicarse a los puertos, se trataría de detectar qué puertos pierden y cuáles ganan en un determinado proceso económico o modo de regulación.

Las Palmas de Gran Canaria: Puerto, tejido empresarial y ciudad²⁵

Las dos grandes orientaciones de las ciudades portuarias, es decir la función urbana y la función portuaria, se han combinado de forma variable, pudiéndose interpretar en términos de empleo, de ocupación del espacio o de su importancia económica²⁶. De cualquier manera, en el caso de las urbes portuarias, las actividades de los puertos siempre han tenido una gran incidencia en el desarrollo integral de las ciudades. De este modo, se han ideado diversos modelos para analizar esta función, siendo quizá el más extendido el mencionado de Hoyle-Pinder²⁷.

Para estos autores, desde la Antigüedad a la Revolución Industrial (siglo XIX) se establecen vínculos muy estrechos entre el puerto y la ciudad refiriéndose al espacio, la arquitectura y la economía: a partir del último tercio del siglo XIX y del XX, con el proceso de industrialización y la expansión del barco de vapor se extiende la división de funciones, de tal forma que en las cercanías del puerto se concentraron los servicios de carga y descarga, es decir las empresas *hard* en la nomenclatura usada; mientras que las empresas *soft* (indirectamente relacionadas), como los comerciantes, los bancos, las compañías de navegación o las agencias de seguros, se retiraron hacia los núcleos/distritos comerciales urbanos. Desde finales de la década de 1970 se asiste a una orientación urbanística hacia aquellas áreas céntricas abandonadas con inmuebles deshabitados, así como a la introducción de toda una gama de nuevos servicios, oficinas, viviendas, actividades culturales y turísticas, aspecto que no estudiamos en este caso por quedar fuera del marco de este trabajo.

Pero ¿cómo podemos concretar este esquema evolutivo para Las Palmas de Gran Canaria? La aplicación del modelo demuestra claramente la singularidad de cada caso; no obstante también se comprueba, a pesar de ciertas divergencias, la sucesión de las fases descritas. En la capital grancanaria la primera fase es difícil de identificar puesto que el puerto estuvo ubicado en un lugar físico diferente, lejos de donde está en la actualidad²⁸. Pero si unimos las dos infraestructuras podríamos, bajo la denominación de Puerto de Las Palmas, precisar la primera fase entre la época fundacional del puerto de Las Palmas (en lo que hoy día es el casco urbano) hasta finales del siglo XIX, cuando se construyeron los grandes diques llamados Puerto de La Luz (que aquí denominamos genéricamente “Puerto de Las Palmas”), incluyendo de esta manera muy diferentes periodos históricos.

25. Para abordar este apartado contamos con numerosas fuentes, aunque la mayor parte es de compleja utilización por su fragmentación o difícil localización. Para el análisis espacial ha sido útil la cartografía de proyectos de obras de nueva construcción o instalación conservada en el Archivo Histórico Provincial de Las Palmas (HPLP) y en el Archivo de la Autoridad Portuaria de Las Palmas (AAPLP); además, los censos de empresas y de la Contribución Industrial, que se conservan en el Archivo de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas (ACCINLP) y en el Archivo de la Autoridad Portuaria.

26. Ducruet (2008), p. 3.

27. Hoyle y Pinder (1992).

28. Martín Galán (1984), Delgado Aguiar (1992).

Las transformaciones demográficas y económicas de aquella etapa provocaron cambios en la infraestructura de la ciudad y del puerto. El aumento de la actividad portuaria propició el surgimiento de una “ciudad satélite”, llamada La Isleta, distante unos cinco kilómetros del núcleo fundacional de Las Palmas de Gran Canaria, conformando un bloque compacto hoy en día.

El progreso económico acrecentó la importancia del Puerto, dando lugar a una modernización portuaria. La transición a la segunda fase (la cual no llegaría hasta el inicio de la guerra civil en 1936) estaría ubicada en este periodo, cuando se establecieron en el recinto portuario almacenes de carbón, varaderos o plantas industriales como frigoríficos. Pero la diferencia en la ubicación de uno y otro tipo de empresa se difumina, puesto que el puerto era el centro económico del nuevo núcleo urbano manifestado en el establecimiento de bancos, agencias de aduanas y seguros, las compañías de exportación e importación y, por supuesto, las compañías de servicios portuarios. Podemos identificar cierta división de funciones espaciales, concentrándose alrededor del Puerto los servicios de carga y descarga en el núcleo cercano al barrio de Santa Catalina (de transición hacia la ciudad antigua). Mientras, el nuevo barrio de La Isleta se convirtió en el de residencia de los trabajadores portuarios donde se desarrolló una especial sociabilidad y unas estructuras sociales, laborales y económicas particulares que dotaron a este barrio de gran personalidad, constituyendo un referente de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

Como venimos resaltando, la actividad del Puerto aparece vinculada estrechamente relacionada con la evolución de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, y esta relación presenta cierto grado de crecimiento endógeno, por cuanto la ciudad crece a consecuencia de la actividad del Puerto y viceversa. Siguiendo esta premisa, el cuadro 1 incluye la evolución de la población en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria con datos de cada década (excepto para los años finales, que es la media del periodo) y el tráfico total, tanto de entrada como salida, movido en el Puerto (en toneladas métricas). Se puede observar que, salvo en la década de 1990, el crecimiento de la población ha sido considerable a lo largo del siglo XX, sobre todo hasta inicios de la década de 1980, pasando de unas 44.000 personas en 1900 a casi 8 veces más en esa fecha (360.000).

Respecto a la actividad portuaria, salvo el periodo de la guerra civil española y los años posteriores, el aumento ha sido también destacable, incluso en algunos años en porcentajes muy superiores al de la población, apuntando con ello a la existencia de relación entre el nivel de población, la actividad portuaria y que incluso se podría relacionar con una terciarización económica que tuvo lugar a partir de mediados de los sesenta (obsérvese que durante esos años sucedieron los mayores incrementos).

Otro indicador de la propia actividad portuaria y sus efectos directos en el tejido empresarial se encuentra al analizar el número de empresas portuarias y la actividad total del Puerto. Así, el gráfico 1 muestra en un doble eje la evolución del tráfico total del Puerto y el número de empresas activas en cada año netamen-

CUADRO 1

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN Y EL TRÁFICO MARÍTIMO

Año	Población en Las Palmas de Gran Canaria	Tráfico total (medio en la década anterior) en toneladas métricas
1900	43.960	-
1910	60.338 (37,3)	5.263.992
1920	65.059 (7,8)	5.875.920 (11,6)
1930	75.832 (16,6)	8.161.271 (38,9)
1940	115.848 (52,8)	7.097.165 (-13,0)
1950	153.856 (32,8)	6.042.104 (-14,9)
1960	192.088 (24,8)	25.095.481 (315,3)
1970	263.047 (36,9)	43.387.829 (72,9)
1980	360.098 (36,9)	51.483.546 (18,7)
1990	373.846 (3,8)	47.212.474 (-8,3)
2000	361.356 (-3,3)	47.036.063 (-0,4)

Nota: Entre paréntesis figura la tasa de variación entre ambos años.

Fuente: Instituto Canario de Estadística (para población). Archivo de la Autoridad Portuaria de Las Palmas. Memorias anuales (serie 1900-2000), ACCINLP, Anuarios de la Cámara de Comercio Industria y Navegación de Las Palmas (serie 1910-2000). Elaboración propia.

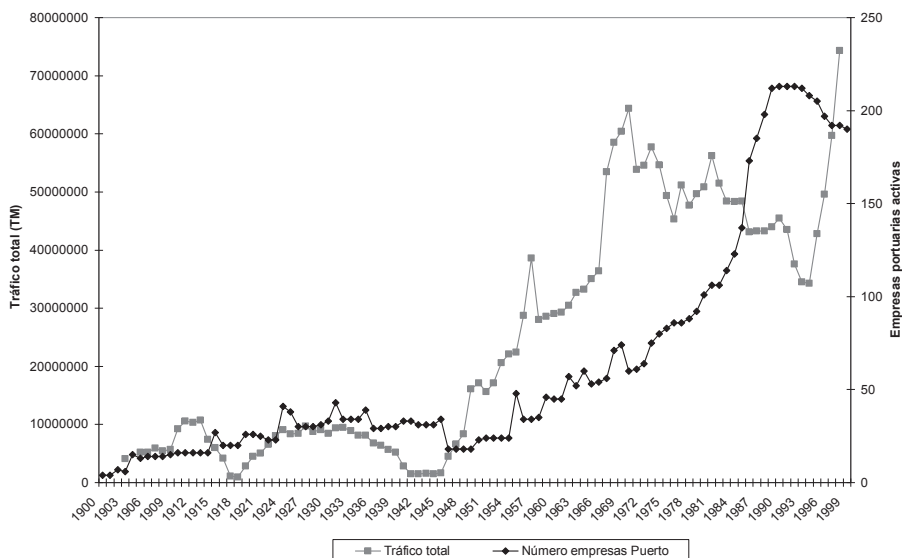
te portuarias (con base en el Puerto) a lo largo del siglo. Este último dato, que supone una de las aportaciones del estudio, obtenido de las Memorias Anuales del Puerto determinando individualmente para una población total de 338 empresas su ciclo “vital”, esto es, el periodo que transcurre entre las fechas de inicio y finalización de su actividad en el Puerto.

El comportamiento de ambas variables es similar, aunque el ajuste (como era de esperar) no es perfecto al comportamiento del tráfico marítimo. No obstante, el coeficiente de correlación lineal entre ambas variables (empresas activas *versus* evolución del tráfico total) es positivo e igual a 0,68²⁹. Debe considerarse también que esta relación entre variables incluye un nivel de *ruido* considerable, pues se ve afectado por el comportamiento de otras variables macroeconómicas no incluidas en el análisis, como puedan ser la propia población, los efectos del turismo, la evolución del producto interior bruto, etc. Por tanto, sería necesario plantear un modelo más estructural para explicar con mayor ajuste estas relaciones, pero queda lejos de las intenciones de este trabajo.

29. Recordemos que el coeficiente de correlación muestra la relación lineal que existe entre dos variables cuantitativas. Se obtiene a partir del ratio entre la covarianza entre las dos variables y el producto de las desviaciones típicas. El rango de variación está entre -1 y 1 (ambos inclusive), siendo negativa o inversa la relación cuanto más cercano a -1 esté (y viceversa).

GRÁFICO 1

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO TOTAL DEL PUERTO (TM) Y NÚMERO DE EMPRESAS ACTIVAS (DIRECTAMENTE) PORTUARIAS



Fuente: Archivo de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, Memorias Anuales del Puerto (series 1900-1999), ACCINLP, Anuarios (series 1910-1999). Elaboración propia.

En cuanto a la tipología de las empresas, a principios del siglo XX Las Palmas de Gran Canaria era una ciudad cuya población tenía una arraigada mentalidad comercial, ligada a la actividad portuaria y a la distribución y la recensión de mercancías, facilitada por el régimen de puertos francos, en muchos casos pequeños comercios no siempre imbuidos de mentalidad empresarial, aunque no faltaba “el capitán de industria” emprendedor y con sentido del riesgo (véase en este sentido los resultados del cuadro 2).³⁰

30. Un texto de la época, publicado en el *Boletín de la Cámara* con motivo de la visita del ministro de Gracia y Justicia, don Galo Ponte, exponía que “tienen tales particularidades del comercio canario su origen o justificación en la condición de su régimen franco, cuyos efectos trascienden del país, y en su comprobación no sería ocioso quizás consignar que mientras en el conjunto del territorio nacional se dedican al comercio diez habitantes por cada 1.000 (212.449 de los 21.338.381 que pueblan España, refiriéndose los primeros a los matriculados en las tarifas 1.^a y 2.^a de la anterior ordenación de la contribución industrial, que sólo comprendían actividades de índole propiamente mercantil, según datos del ejercicio 1923-1924, contenidos en el Anuario Estadístico de España correspondiente al mismo), en Las Palmas profesan dicha actividad 23 habitantes por cada 1.000 (1.550 matriculados en las mismas tarifas 1.^o y 2.^o en el año 1924-1925, de los 66.461 habitantes que a esa Ciudad corresponden conforme al Censo de 1920)”, “La Visita del Ministro de Gracia y Justicia. Problemas abordados por la Cámara”, en *Boletín Oficial de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas* (1930, p. 819).

CUADRO 2

DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS
EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Actividad	1882-1883		1903		1911	
	Número	Cuotas	Número	Cuotas	Número	Cuotas
Comercio	32,2	58,1	45,0	57,3	40,1	59,9
Servicios	43,8	32,8	35,4	30,3	42,2	28,0
Industria	4,6	1,4	4,5	6,0	5,4	6,9
Artesanales	19,4	7,7	19,5	6,4	12,2	5,3
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: ACCINLP, Matriculas de la contribución Industrial y Comercial. Luis Cabrera Armas, s/p. Elaboración propia.

En general escaseaban los sectores económicos que ofrecían algunas posibilidades de industrialización en Canarias, por ello nuestro caso de estudio no se adapta plenamente al modelo Hoyle-Pinder³¹. En todo caso podemos citar la elaboración de cigarrillos y las conservas de pescado, ambos en progreso notable desde principios de siglo y especialmente al calor de la coyuntura favorable de la década de 1920. Otras, como las pequeñas industrias alimentarias como confitería-fábricas de chocolate y caramelos, crecieron a partir de 1923 y sobre todo a partir del momento en que se liberalizó la importación de azúcar, en 1934.

En efecto, la actividad industrial conoció en esos años momentos favorables por las condiciones inicialmente propicias del mercado internacional –aunque con altibajos debido a las dificultades de las políticas monetarias– y la recuperación de la demanda interna. Todo ello, unido al incremento del tráfico portuario (gráfico 1), al mayor tamaño medio de las empresas y a cierta diversificación del tejido industrial, que apunta en la misma dirección de avance, con lo que se constata un aumento del número de matriculados en el sector industrial, que evoluciona desde los 365 en 1922 a 1.073 en 1933³². Se había pasado, pues, de un “escaso dinamismo” en el siglo XIX, de la actividad industrial, con un nulo peso en la estructura productiva, a otra etapa de cierto crecimiento sectorial, donde se conoce un despertar de la industria³³.

31. Lo cual es normal y esto no invalida nuestro análisis, pues la realidad no se corresponde exactamente con un modelo.

32. Cabrera Armas y Díaz de la Paz (1994).

33. El secretario de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas, José Roca Bosch, opinaba sobre las dificultades que tenía el Archipiélago para industrializarse, pues, decía “Canarias, [en] años anteriores, a 1925, carecía de base para su industrialización, porque no estaba

No obstante, y a pesar de la imagen clásica de una total desindustrialización en Canarias, otros datos apuntan en sentido contrario. Por ejemplo, la existencia de numerosas fábricas de tabaco, talleres de reparaciones, talleres de bordados –que nos dan cuenta de una nada despreciable industria a domicilio que daba trabajo a más de 4.000 mujeres en La Palma y 1.500 en Lanzarote–, o las fábricas de productos alimenticios, a lo que hay que sumar los varaderos y los pequeños astilleros existentes en los puertos capitalinos, que reparan y fabrican barcos de poco tonelaje. Todo ello, apunta a una industria basada en pequeños establecimientos en fase de crecimiento, según se deduce del número de contribuyentes por la tarifa 3, ejerciendo efectos directos sobre la demanda de mano de obra.

Así, hubo un importante incremento, superior al 300% en apenas diez años (entre 1923 y 1931 se pasa de 365 a 1.117) de los contribuyentes por establecimientos industriales, frente a cierto estancamiento de los clasificados como “artes y oficios”, muchos de los cuales son microindustrias, como es el caso de los talleres de elaboración de cigarros puros. Observamos, además, que mientras en las fechas anteriores a la Primera Guerra Mundial las cotizaciones por el concepto de “artes y oficios” superan ampliamente a las industriales, al principio de la década de 1930 las cotizaciones industriales duplican claramente a aquéllas.

Respecto al propio sector relacionado con las actividades marítimas y portuarias, basándonos en la estadística de la contribución aportada por la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas, éste supone el tercer sector componente de la misma. Su importancia económica es innegable, aunque el número sea inferior a los otros. En este caso, habría que diferenciar entre las empresas portuarias (consignatarias y otros servicios) y las navieras y/o dedicadas a la pesca. No obstante, generalmente son empresas *hard* cuya ubicación se encuentra en la zona más próxima al Puerto, sin perjuicio de que pudieran tener instalaciones y oficinas en otros lugares de la ciudad.

El origen de las empresas portuarias de servicios está ligado a la presencia de entidades extranjeras, fenómeno inscrito en la dinámica expansiva del capitalismo internacional durante el periodo que va de 1870 a 1914, en el que aumenta considerablemente la arribada de buques al Puerto de La Luz para repostar carbón, cargar y descargar mercancías y retornar con productos agrícolas de exportación con destino a los mercados europeos. En este periodo, una serie de empresas se radican en las Islas de los Archipiélagos Atlánticos. En la mayoría de los casos estas empresas forman parte de la propia dinámica expansiva de sus países de origen (ingleses, franceses, alemanes y belgas principalmente).

en plena producción agrícola, ni tenía gran mercado que abastecer”. Aunque el propio autor no descarta la posibilidad de instalar industrias, pues Canarias en la nueva coyuntura que se abre en los años veinte “sí cuenta con esa base (para el arraigo de la industria) después de ese año, como lo corrobora el gran volumen de sus importaciones, derivado del crecimiento de su población y del aumento de sus actividades” (Roca Bosch, 1936).

Este conjunto de empresas se asientan en sectores clave como el portuario o el agrícola de la economía de las islas macaronésicas, frecuentemente prestando servicios a la expansión económica o estratégico/militar de sus países. Muchas se localizan simultáneamente en los diferentes archipiélagos, trasladándose de unas islas a otras o creando sucursales allí donde se trasladan con una estructura empresarial jerárquica, aunque no siempre mantienen las conexiones con la casa matriz. Estos movimientos conforman redes empresariales interconectadas que aglutinan a las diferentes ciudades-puerto³⁴ y, en cierta medida, estas entidades dan continuidad a los contactos que mantuvieron las islas macaronésicas, conformando una historia atlántica³⁵.

Cuando el Puerto de Las Palmas inicia su despegue, a finales del siglo XIX, la actividad empresarial estaba mayoritariamente en manos de firmas extranjeras, británicas sobre todo, lo cual se debía en su mayor parte al

*elevado riesgo de las inversiones, la preponderancia de las embarcaciones extranjeras en el tráfico portuario y, principalmente, las fuertes vinculaciones, incluso familiares, con las empresas navieras, llevaron a una hegemonía de las consignatarias con capital foráneo o con igual procedencia en su origen*³⁶.

En este contexto, los consignatarios autóctonos, que limitaron su actividad representativa “a las compañías estatales o de cabotaje con la zona peninsular”, eran pocos y pequeños; su actividad era dependiente de las anteriores.³⁷

Evolución y procedencia de la inversión inmobiliaria portuaria

En esta sección nos proponemos estudiar el área portuaria y sus alrededores, como una expresión directa de la influencia del puerto en la conformación de la ciudad de Las Palmas. La expansión de la Ciudad y el Puerto queda reflejada en la zona portuaria y los barrios próximos. Este espacio se configura de manera especial en el Puerto de Las Palmas porque se asienta sobre un tómbolo (o istmo) flanqueado por un lado la Playa de las Canteras y, por otro, la Bahía de las Isletas, conformando un estrecho frente marítimo.³⁸ Ello nos da noticia de los cambios y de la modernización de las actividades portuarias, siendo especialmente significativo en la línea del frente marítimo o su *interfaz*.

El análisis de las concesiones obtenidas por las empresas marítimas nos infor-

34. Brayshay (2005).

35. Elliot (2001).

36. Díaz de La Paz (1992), pp. 1122-1123.

37. Uno de los efectos más directos y visibles de esta participación foránea en la economía canaria es la inversión inmobiliaria. La siguiente sección muestra los principales indicadores de dicha inversión y de la relevancia del capital extranjero en la primera mitad del siglo XX.

38. El área portuaria queda marcada en oscuro en el mapa del Anexo.

ma de su estructura y su evolución.³⁹ Destacan la mayoritaria presencia de empresas extranjeras, en las actividades ligadas a la función de puerto de escala, es decir empresas mayoritariamente de servicios marítimos (abastecimiento de combustible sólido o líquido, aguada, almacenamiento de mercancías o reparaciones navales). Estas empresas se asientan en una línea que bordea el puerto pero mantienen relaciones fluidas con las empresas que están a su espalda, microempresas, empresas de comestibles, café, etcétera, pero también pequeñas industrias como las mencionadas sobre la elaboración de tabaco. Conviene hacer hincapié en algunos aspectos como el paso de abastecimiento de combustible con el tránsito del carbón al petróleo, actividad realizada por las mismas empresas que se reconvierten y otras nuevas; en las empresas dedicadas a las reparaciones navales, las cuales se unirán formando entidades de una notable dimensión (Astilleros y Varaderos Sociedad Anónima: ASVASA).⁴⁰

Sin embargo, es difícil establecer el tránsito o interfaz⁴¹ entre la zona portuaria y la zona urbana, porque de las empresas censadas podemos encontrar una amplia gama que va desde los pequeños establecimientos comerciales de “aceite y vinagre” a otros que tienen su actividad orientada a la actividad portuaria, como son las denominadas de “efectos navales”. La dinámica generada en el distrito portuario, representada en su frente marítimo, nos revela una intensa actividad comercial. Los datos de que disponemos (tomados de la Cámara de Comercio de Las Palmas) nos muestran una clara evolución partiendo de las 555 empresas registradas en 1931 hasta las 1.019 censadas en 1960. Es destacable la presencia de numerosas microempresas vinculadas al suministro de la población local (alimentación general). No es desdeñable tampoco la existencia de numerosos establecimientos hosteleros al servicio de la demanda, por parte de los buques que recalaban en el puerto. En este sentido, hemos localizado una gran cantidad de establecimientos del sector hostelero, entre las que destacan los cafés, tabernas y bodegas, así como las pensiones y casas de huéspedes. En estos establecimientos se desarrollaron a su vez otro tipo de actividades clandestinas como la prostitución, estrechamente ligada a los puertos de escala y tránsito. Por otra parte, en el distrito portuario se observa un desarrollo importante del sector industrial (114 en 1931; 175 en 1960), con la proliferación de talleres dedicados a múltiples actividades (electricidad, automoción, herrerías...).

Como hemos citado anteriormente, a ello se sumaron grandes fábricas como las de tabaco (Tabacos Unión, Tabacos Jean), donde centenares de trabajadores

39. Las concesiones portuarias en terrenos públicos, realizadas conforme a la Ley de Puertos de 1880, dieron lugar a acuerdos colusivos en los que se vieron involucrados importantes figuras de la política y la sociedad local que actuaban en connivencia con las empresas internacionales con intereses en el puerto (véase Rodríguez y Díaz, 1989). Los datos sobre concesiones están disponibles por los autores, previa petición.

40. ASVASA fue el resultado de la fusión de varias empresas de reparaciones navales.

41. El uso de estos espacios y su caracterización queda definido en Hayuth (1982 y 1989) y sus aspectos sociales en Vigaré (1979) y una visión global en Hoyle y Pinder (1992).

acudían cada día. A medida que la población del distrito portuario crecía, también aumentaban las empresas dedicadas a los servicios básicos. Entre ellas destacan pequeños establecimientos de servicios (zapateros, carpinteros, relojeros) y un buen número de barberías y peluquerías. Finalmente, debemos destacar la presencia de empresas *hard* (consignatarios, transitarios y agentes de aduanas), agrupadas en la tarifa 5, que eran elementos fundamentales de la actividad portuaria. Un hecho destacable es la agrupación de actividades en torno a varias calles principales del frente marítimo (denominadas Albareda, Juan Rejón, Eduardo Benot y Parque de Santa Catalina). Para 1960, hemos calculado que alrededor del 30% de las empresas comerciales del distrito portuario se situaba en esas cuatro direcciones. La contribución a la Cámara de estas empresas sobre el total del distrito portuario alcanzaba el 41%, lo que nos indica la entidad de las mismas sobre el conjunto. En lo que se refiere al resto de actividades, se observa también una concentración en esas calles. El 30% de las empresas *hard* del distrito portuario se situaban allí también. Observando estas cifras, podemos componer un fiel retrato de la intensa actividad económica generada en torno al frente marítimo.

CUADRO 3

ACTIVIDAD ECONÓMICA REGISTRADA EN EL DISTRITO PORTUARIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS (1931-1960)

Actividad	1931	1945	1960
Comercio (tarifa 1)	233	240	543
Hostelería (tarifa 2)	73	126	135
Industria (tarifa 3)	114	139	175
Servicios (tarifa 4)	41	83	103
Navegación y profesiones liberales (tarifa 5)	94	68	63
Total	555	858	1.019

Fuente: CCINLP, Matrícula industrial y comercial (Series 1931-1945-1960). Elaboración propia.

El aumento continuado desde entonces del tráfico marítimo y la actividad portuaria tiene su reflejo en el contexto social y urbano a través de la inversión inmobiliaria, de la que mostramos a continuación su distribución espacial en las primeras cuatro décadas de siglo⁴². Por otro lado, la dotación de un Puerto moderno y competitivo sirvió como acicate para el nacimiento del antes mencionado barrio emplazado en la zona de Las Isletas⁴³. En cualquier caso, es un barrio ha-

42. Tobal Conesa (2000).

43. Martín Galán (1984).

bitacional empapado de la cultura portuaria, con una sociabilidad característica impregnada de solidaridad de sus habitantes, en buena medida heredada de sus orígenes rurales y campesinos, de tal manera que se consolidó un importante núcleo obrero, germen del movimiento obrero sindical canario.⁴⁴

Las inversiones realizadas por las empresas portuarias son a la vez reflejo de la evolución del puerto y propician la configuración de un frente marítimo específico. La contribución urbana de las empresas propiamente portuarias es un parámetro que nos puede dar noticia de esta evolución. A principios de siglo (1900), pueden contabilizarse un total de 16 empresas en Las Palmas de Gran Canaria dedicadas a la actividad portuaria: consignación de buques, construcción y reparación naval y, especialmente a los servicios portuarios (abastecimiento de combustible, agua, seguros, etc.). Entre ellas, la preponderancia de las empresas británicas era evidente, mostrando las de origen y capital español un papel subsidiario en la actividad portuaria⁴⁵. Su número aumenta paulatinamente hasta las 38 censadas en el periodo 1952-1960, si hablamos exclusivamente de empresas consignatarias a las que habría que sumar otros colectivos empresariales⁴⁶.

Los datos de que disponemos sobre la inversión inmobiliaria derivada de lo anterior son ilustrativos. Existe una evolución creciente en la compra de propiedades inmobiliarias por parte de las empresas *hard* que nos revela un incremento en su actividad empresarial (aumento de las inversiones), hecho que se agrega a un desplazamiento espacial desde el núcleo fundacional de la ciudad, donde se situaba la actividad financiera hacia el distrito portuario. Las empresas *hard* invertirán parte de sus capitales en la compra de almacenes y edificios para el desempeño de sus actividades, diversificadas en buena medida en otros sectores productivos. El valor imponible progresivo y creciente de las propiedades irá modificándose a medida que el suelo y el espacio urbano se revaloricen a través del incremento de la actividad comercial (cuadros 3 y 4).

Sobre la división espacial de la inversión y teniendo en cuenta la segregación a la que hemos aludido anteriormente, más de la mitad de las inversiones inmobiliarias de las empresas portuarias *hard* se concentraban en el Shipping District. De tal modo que, en 1933, más del 60% de la inversión inmobiliaria de las empresas portuarias se concentraba en éste y el 12,78% en el Central Business District, donde comenzaba a aflorar cierta actividad comercial e industrial. Entre 1950 y 1960, el Shipping District mantenía prácticamente porcentajes por encima

44. Este núcleo urbano merece una monografía interdisciplinaria desde la historia a la economía, la antropología urbana, la sociología que dé cuenta de su importancia en la configuración de la ciudad de Las Palmas. Por el momento, sólo se cuenta con un estudio, ya obsoleto, realizado en los años setenta del siglo pasado: *Posibilidades de desarrollo comunitario de un barrio: La Isleta* en 1969, publicado en enero de 1970 por el Centro de Investigación Económica y Social (CIES) de la Caja Insular de Ahorros de Canarias.

45. Quintana Navarro (1984), Suárez Bosa (2004).

46. Suárez Bosa (2003), pp. 57-59.

CUADRO 4

PROPIEDADES Y CONTRIBUCIÓN URBANA DE LAS EMPRESAS PORTUARIAS (1928-1960) (EN PESETAS CORRIENTES)

Años	N.º de Propiedades	Valor Imponible	Contribución total
1928	106	152.803	32.003,66
1933	143	274.025,05	58.505,77
1936	124	261.521	56.023,79
1939	142	308.482,95	66.169,60
1945	111	361.456,58	76.963,72
1950	117	604.581,84	204.550,40
1960	110	1.456.989	383.859,27

Fuente: AHPLP, Delegación Provincial de Hacienda, Contribución Urbana de Las Palmas de Gran Canaria. Elaboración propia.

del 60%, observándose un aumento significativo del distrito intermedio alcanzando un 26% en 1960 (cuadro 4).

Por lo que respecta al valor relativo de la inversión de las empresas *hard*, hemos obtenido los datos sobre la contribución total en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria para comprender el impacto económico de este grupo en este apartado concreto. En este sentido, la contribución de las empresas portuarias supone aproximadamente casi un 4% de media en el periodo 1928-1960 sobre el total de la ciudad. La cifra máxima se observa en 1928, con una contribución sobre el total del 5,33%. El mínimo está cifrado en un 2,73%, en 1945. Teniendo en cuenta que la muestra escogida para este análisis no superaba las 38 empresas en el mejor de los casos, creemos que es un porcentaje representativo para una ciudad de la envergadura de Las Palmas.

Del total de estas inversiones, como ya adelantamos, la procedente de capital británico es relevante. En líneas generales, las empresas británicas superan con creces el 68% sobre el total de las propiedades, llegando a máximos del 78% sobre el total, lo que muestra la importancia del capital británico, sobre todo en la primera mitad de siglo xx. La iniciativa española en esta faceta aparece siempre en segundo lugar y en una posición marginal⁴⁷, alcanzando cotas del 29,05% en el mejor de los casos (1938), pese a que posteriormente se observarán movimientos de “españolización” de muchas de esas empresas extranjeras a través de la nacionalización de los agentes empresariales portuarios. Estos cambios de nacio-

47. Herrera Piqué (1984), Quintana Navarro (1985).

alidad provocarán una nueva tendencia, apareciendo ya estas empresas “españolas” como elementos rectores de la actividad portuaria.

CUADRO 5

DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN DE LAS EMPRESAS *HARD* POR DISTRITOS (EN PESETAS CORRIENTES) (1933-1960)

Shipping District	1933	1950	1960
N.º de Propiedades	64	61	57
Contribución	32.957,78	130.611,67	222.025,96
% sobre el total	60,94	64,13	63,39
Central Business District	1933	1950	1960
N.º de Propiedades	10	8	10
Contribución	6.915,66	40.247,91	92.552,50
% sobre el total	12,78	19,76	26,42
Business District	1933	1950	1960
N.º de Propiedades	39	26	26
Contribución	14.206,38	32.804,77	35.638,77
% sobre el total	26,26	16,1	10,17

Fuente: AHPLP, Delegación Provincial de Hacienda, Contribución urbana de Las Palmas de Gran Canaria. Elaboración propia.

Un claro ejemplo de ello es la empresa Miller & Cía., con una gran diversificación de actividades portuarias y comerciales, hasta su desmantelamiento a finales del siglo XX. La gerencia era ejercida por directores canarios bajo un modo de gestión anglo-español, pero con una gran influencia de la directiva británica, en constante relación con la sede de Londres⁴⁸, como también nos han revelado el testimonio de algunos trabajadores de la empresa⁴⁹.

Un hecho remarcable es el papel desempeñado por la británica Elder Dempster (Grand Canary Coaling Company). Esta empresa aglutinaba a su alrededor un auténtico emporio comercial en África occidental con presencia en la mayoría de territorios coloniales europeos⁵⁰. Sir Alfred Lewis Jones, director general de la empresa hasta 1909, destacó por sus incesantes inversiones en la Ciudad de Las Palmas de Gran

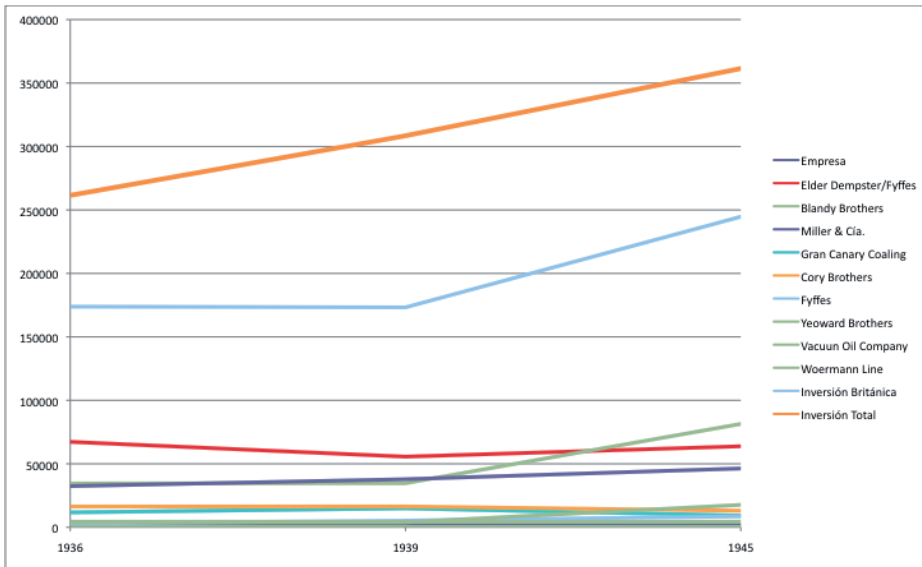
48. Rodríguez y Díaz de Quintana (1989).

49. Entrevista personal realizada a D. S. B, secretaria de la empresa Miller & Cía. desde 1973 hasta 1994; el 12 de marzo de 2008.

50. Davies (1973), Brayshay et al. (2005).

GRÁFICO 2

VALOR LÍQUIDO DE LAS INVERSIONES INMOBILIARIAS DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS PORTUARIAS. TOTAL E INVERSIÓN BRITÁNICA EN PESETAS CORRIENTES (1936, 1939 Y 1945)



Fuente: Delegación Provincial de Hacienda, Contribución urbana de Las Palmas de Gran Canaria, AHPLP. Elaboración propia.

Canaria en forma de fincas, almacenes y en el desarrollo del incipiente turismo en el siglo XIX⁵¹. Elder Dempster suponía el 14% de la inversión total de todas las empresas *hard* entre 1928 y 1950, con picos anuales que alcanzaban el 20% (1928). Miller & Cía., así como Blandy Brothers rondan durante el periodo estudiado cotas del 11-12%. Teniendo en cuenta estos datos Elder Dempster, Miller & Cía. y Blandy Brothers englobaban en torno a sí mismas aproximadamente un 35% de la inversión inmobiliaria total de las empresas portuarias entre 1928 y 1950, por lo que puede observarse el peso de estas tres compañías dentro de la economía urbano-portuaria.

Conclusiones

Es comúnmente aceptado que la configuración de las ciudades portuarias puede ser fruto de la actividad marítimo-portuaria o, al contrario, las ciudades pueden dar

51. Herrera Piqué (1984).

lugar a un puerto. En el primer caso, la actividad marítima tiene una importancia decisiva en el asentamiento de la actividad económica y empresarial. Y éste es el caso de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, analizada en este trabajo. El análisis empírico de la reciente evolución de la actividad económica, de la población, de la atracción de inversión extranjera y de las empresas activas, aplicada al Puerto de La Luz y de Las Palmas, demuestra esta relación e influencia.

Asimismo, en esta fase, que en el modelo Hoyle-Pinder se caracteriza a nivel mundial por el auge industrializador y la introducción del barco de vapor, se consolida la división de funciones: mientras los servicios de carga y descarga se concentraron en el puerto, los comerciantes, los bancos, las compañías de navegación, las agencias de seguros, etc., se retiraron del sector portuario, asentándose en el centro urbano. No obstante, y como peculiaridad de la urbe grancanaria, conviene resaltar el surgimiento de una “ciudad satélite”, dependiente de la actividad portuaria, núcleo que funciona también como residencia de los trabajadores ligados al Puerto.

Si nos situamos en la fase en la cual la vinculación del puerto y la ciudad es más plena, es decir la de transición a la segunda fase (inicio de la guerra civil, 1936), observamos que es cuando se establecieron en el recinto portuario de Las Palmas diversas industrias y almacenes de servicios. No obstante, hay diferencias en la ubicación de uno y otro tipo de empresa, puesto que al ser el puerto centro económico del nuevo núcleo urbano en la zona cercana se establecen bancos en la zona más cercana a él: agencias de aduanas y seguros, las compañías de exportación e importación y, por supuesto, las compañías de servicios portuarios, aunque podemos identificar cierta división de funciones espaciales. Así, alrededor del Puerto se concentran los servicios de carga y descarga (cerca del barrio de Santa Catalina, espacio de transición hacia la ciudad antigua); mientras, el nuevo barrio de La Isleta se convirtió en el de residencia de los trabajadores portuarios con los problemas sociales añadidos de un proceso de industrialización; hacinamiento, insalubridad y la aparición de graves problemas de orden público: prostitución, violencia, etc. Encontramos también una concentración de actividades económicas en torno al frente marítimo con una notable diversificación que por vez primera ha sido cuantificada, y además nos revelan la estrecha relación entre la actividad portuaria y el desarrollo de la actividad empresarial e industrial.

Por otro lado, ateniéndonos a la propuesta del modelo evolutivo y teniendo en cuenta la localización de las actividades comprobamos que en el Puerto de Las Palmas las empresas *hard* estaban geográficamente ubicadas en la zona más cercana al Puerto, constituyendo por este hecho una “cuasi-ciudad” (denominada La Isleta). El uso de mapas permite comprender y visualizar la situación del conjunto de las empresas, bien sea de éste o de otro tipo, aunque, la situación de éstas no era especialmente relevante, dado que la actividad generada por ellas permitió la creación de otra serie de empresas dedicadas al consumo y suministro local de la población residente y de la población “flotante” del puerto de escala.

Finalmente, en cuanto al segundo aspecto analizado, se observa la división espacial de la inversión, pues más de la mitad de las inversiones inmobiliarias de las empresas portuarias se concentraban en el Shipping District: en 1933 casi el 61% de la inversión inmobiliaria de las empresas portuarias se concentraba en éste y casi el 13% en el Central Business District. El desplazamiento de la inversión inmobiliaria en el distrito portuario e intermedio en detrimento del distrito financiero en las décadas de 1950 y 1960, es otro ejemplo ilustrativo del desarrollo urbano en relación con las empresas portuarias y su actividad económica. También conviene destacar la preponderancia de las inversiones extranjeras realizadas por empresas que servían a los intereses de sus respectivos imperios coloniales, en forma de multinacionales, lo cual da cuenta de la función que ejerció el puerto grancanario, esto es, un puerto de escala y servicios para la navegación internacional.

BIBLIOGRAFÍA

- AMIL LÓPEZ, C. (2004), “Integración urbana de los espacios portuarios”, <http://www.udc.es/iuem>. Doc. 9-2004.
- ALEMANY LLOVERA, J. (2006), “Los puertos atlánticos en el siglo XIX”, en Fortea Pérez, J., y Gelabert González, J. E. (coords.), *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*, Universidad de Cantabria, pp. 117-128.
- BIRD, J. (1963), *The Major Seaports of the United Kingdom*, Hutchinson, Londres.
- BRAYSHAY, M.; CLEARY, M., y SELWOOD, J. (2005), “Interlocking Directorships and Transnational linkages within the British Empire, 1900-1930”, *Area*, 37, 2, pp. 209-222.
- BROEZE, F. (1989), *Brides of the Sea: Port Cities of Asia from the 16th - 20th centuries*, University of Hawaii Press, Honolulu.
- BURRIEL DE ORUETA, E. (1972), *El puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria*, Centro de Investigación Económica y Social de la Caja de Ahorros de Gran Canaria, Las Palmas.
- DAVIES P. N. (1973), *The Trade Makers. Elder Dempster in West Africa, 1852-1972*, Allen and Unwin, Londres.
- DELGADO AGUIAR, G. (1992), *Transporte y comunicaciones marítimas en Gran Canaria*, CIES de la Caja de Canarias, Las Palmas.
- DÍAZ DE LA PAZ, A. (1992), “Consignatario” (voz), *Gran Enciclopedia Canaria*, pp. 1122-1123.
- DUCRUET, C. (2008), “Typologie mondiale des relations ville-port”, *Cybergeogeo, Espace, Société, Territoire*, artículo 417, disponible online el 27 de marzo de 2008, modificado el 27 de junio de 2008. URL: <http://www.cybergeogeo.eu/index17332.html>. Consultado el 30 de junio de 2008.
- ELLIOT, J. (2001), *En búsqueda de la historia atlántica*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- EPSTEIN, A. L. (1967), “Urbanization and Social Change in Africa”, *Current Anthropology*, vol. 8, n.º 4, pp. 275-295.
- FRÉMONT, A., y DUCRUET, C. (2004), “Logiques réticulaires et territoriales au sein de la ville

- portuaire: le cas de Busan en Corée du Sud”, *L’Espace Géographique*, tomo 33, n.º 3, pp. 193-210.
- GUIMERÁ RAVINA, A. (1996), “El sistema portuario español (siglos XVI-XX). Perspectivas de investigación”, en Guimerá, A., y Romero, D. (coords.), *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*, Madrid, pp. 125-142.
- HAYUTH, Y. (1982), “The Ports-urban Interface: an Area in Transition”, *Area*, 14 (3).
- HEADRICK, D. R. (1989), *Los instrumentos del Imperio*, Alianza Universidad, Madrid, 1.ª edición.
- HERRERA PIQUÉ, A. (1984, 2.ª edición), *Las Palmas de Gran Canaria, Rucar* (1.ª edición de 1978).
- HOYLE, B. S. (1989), “The Port City Interface: Trends, Problems and Examples”, *Geoforum*, vol. 20, pp. 429-435.
- (1997), “Cities and Ports: Concepts and issues”, *Vegueta*, n.º 3.
- HOYLE, B. S., y PINDER, D. A. (1992), *European Port Cities in Transition*, Belhaven Press, Londres.
- JIMÉNEZ, J. L. (2003), “Privatizaciones en el sector naval: el caso de ASTICAN”, en González, P., y Rendeiro, R., *Políticas de privatización. Aspectos teóricos, experiencias y casos prácticos*, Editorial Dykinson, Madrid, pp. 159-179.
- KNIGHT, F. W., y LISS, P. K. (eds.) (1991), *Atlantic Port Cities: Economy, Culture and Society in the Atlantic World, 1650-1850*, University of Tennessee Press, Knoxville.
- MARTÍN GALÁN, F. (1984), *Formación de Las Palmas: ciudad y Puerto. Cinco siglos de evolución*, Junta de Puertos de Las Palmas, Las Palmas.
- MIRÁS ARAUJO, J. (2004), “El puerto y la actividad económica en la ciudad de A Coruña, 1914-1935”, *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, VIII, n.º 117.
- O’CONNOR, K. (1989), “Australian Ports, Metropolitan Areas and Trade-related Services”, *Australian Geographer*, vol. 20, n.º 2, pp. 167-172.
- QUINTANA NAVARRO, F. (1984), *Barcos, Negocios y Burgueses en el Puerto de La Luz (1883-1913)*, CIES, Las Palmas de Gran Canaria.
- RODRÍGUEZ DÍAZ DE QUINTANA, M. (1989), *Miller y Compañía: cien años de historia*, Artes Gráficas Clavileño, Las Palmas de Gran Canaria.
- SEASSARO, L. (1992), “Gènes, ou le poids de la longue durée culturelle”, *Annales de la Recherche Urbaine*, n.º 55-56, pp. 10-21.
- SECK, Assane (1979), *Dakar. Métropole Ouest-Africaine*, IFAN, Dakar.
- SUÁREZ BOSA, M. (2000), “El tráfico de mercancías por el puerto de la Luz y de Las Palmas”, en *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana*, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canarias, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 2175-2191.
- (2003), *Llave de la fortuna. Instituciones y organización del trabajo en el Puerto de Las Palmas*, Caja Rural de Canarias, Las Palmas.
- (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*, vol. 16, n.º 1, p. 95.

- SUÁREZ BOSA, M.; GONZÁLEZ, P., y JIMÉNEZ, J. L. (2005), “Cambios en la organización de la actividad en el Puerto de Las Palmas (Gran Canaria): una visión histórica”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, n.º 9, pp. 66-88.
- TOBAL CONESA, T. (2000), “El terciario portuario como indicador de innovación”, *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, n.º 69 (66), 1 de agosto de 2000.
- TOBAL CONESA, T. (1997), “Nuevas perspectivas en la geografía portuaria: las relaciones puerto-ciudad”, *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, n.º 24, 20 de abril de 1997.
- VV. AA. (1992), *Informes consulares británicos sobre Canarias (1856-1914)*, CIES, Las Palmas de Gran Canaria.
- VIGARÉ, A. (1979), *Ports de commerce et vie littorale*, Hachette, París.

ANEXO

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DE LA CIUDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA SEGÚN EL MODELO DE TOBAL Y SEASSARO



LEYENDA

- Distrito Portuario (Shipping District)
- Distrito Intermedio (Central Business District)
- Distrito Financiero (Business District)
- Frente Marítimo (Waterfront)

Fuente: ACCINLP. Matrícula industrial y comercial (series 1910-1960). Elaboración propia.



Port, Enterprises and City: historical approach to case of Las Palmas de Gran Canaria

ABSTRACT

This paper studies the port-city relationship taking as parameters the port activity and the location on port-related businesses in the urban, especially on the waterfront. To do that we differentiated between hard activities (directly related to the Port) and soft (indirectly related). This has been applied to the Atlantic port of Las Palmas de Gran Canaria (Spain). Results show how the population, the number of active enterprises and foreign direct investment improves as does the port activity itself.

KEY WORDS: Ports, Foreign Investment, City, Enterprise.



Puerto, Empresas y Ciudad: una aproximación histórica al caso de Las Palmas de Gran Canaria

RESUMEN

En este trabajo se estudia la relación puerto-ciudad tomando como parámetros la actividad portuaria y la ubicación de las empresas relacionadas con el puerto en la trama urbana, especialmente en el frente marítimo. Para ello se han seleccionado como indicadores la clasificación entre actividades *hard* (directamente relacionadas con el Puerto) y *soft* (indirectamente relacionadas). Aplicado al caso del puerto atlántico de Las Palmas de Gran Canaria (España), los resultados muestran cómo la población, el número de empresas activas y la inversión extranjera directa mejoran conforme lo hace la propia actividad portuaria.

PALABRAS CLAVE: Puertos; Inversión extranjera, Ciudad, Empresa.

