

PONENCIA MARCO

LOS PUERTOS FRANCO CANARIOS.
LA OTRA CARA DEL PARADIGMA¹

MIGUEL SUÁREZ BOSA

1..... Algunas de las ideas expuestas aquí las he compartido con Juan Manuel Brito Días, a quien quiero expresar mi agradecimiento.

“Sólo los ciegos o los obcecados por el egoísmo son incapaces de ver la solución del *Problema Canario*: basta conocer la composición y estructura de este Archipiélago, su distancia de la madre patria, su distribución en siete territorios, que abarcan una extensión de mar de más de doscientas leguas; sus intereses completamente distintos entre sí, por no decir opuestos; la diversidad de producciones agrícolas, que constituyen la riqueza de cada isla; sus industrias y su comercio, que ninguna afinidad tiene de las unas para con las otras, sino para con Europa, África y América, donde envían sus productos y surten sus comercios; ejerciendo las mayores el monopolio del tráfico a la sombra de sus únicos puertos, con grave perjuicio de las menores, etc., etc.

(...)”

(Velázquez Cabrera, 1977 [1913]: 28).

I.

Aunque la mayoría de los autores considera que los Puertos Francos es la institución que ha permitido el desarrollo económico y social de Canarias, no hay que ignorar la corriente de opinión que cuestiona sus beneficiosos efectos para el conjunto del Archipiélago y de la población. También hay que tener en cuenta que en la gestación de este sistema, el protagonismo correspondió a la oligarquía gromercantil de las islas capitalinas, la cual negoció con el estado el establecimiento de las libertades comerciales a cambio de permanecer bajo la administración española (el llamado pacto colonial), de tal manera que desde la década de 1840, esta minoría social reclamó al gobierno central el establecimiento de un modelo librecambista como el que ya existía en otros espacios insulares atlánticos.

A pesar de ser los puertos francos un tema clásico y redundante en la bibliografía canaria, conviene decir que hay importantes aspectos que estudiar sobre aspectos clave de la formación social canaria decimonónica, lo cual demanda mayor investigación para poder realizar una interpretación cabal de sus características, como, por ejemplo, la dispar incidencia en los espacios insulares, tema que aquí tratamos. La mayoría de las investigaciones adolece de un exceso de

positivismo descriptivo, aunque ciertamente otras intentan superar esta limitación. Por otro lado, en unos casos tienden a interpretar la evolución de la economía de Canarias en función de la vinculación de su estructura productiva con los mercados internacionales, partiendo de la teoría del subdesarrollo y del capitalismo dependiente, de raíz estructuralista. Otros, siguiendo el esquema del capitalismo dependiente, enfatizan la importancia del libre cambio como el motor del crecimiento de la economía. Según esta última corriente, Canarias ocuparía históricamente una situación dependiente del centro de la economía capitalista, de tal manera que se ha puesto el acento en la agricultura de exportación y el comercio exterior, dejando en un segundo plano la agricultura de abastecimiento interior y el desarrollo de las fuerzas productivas. No pretendemos aquí desarrollar una nueva teoría, por otro lado poco conveniente en un trabajo de síntesis divulgativa, pero sí insistir en la necesidad de partir del análisis de las condiciones de producción más que en la circulación de las mercancías. Ciertamente, al contrario que el modelo económico del pasado, cuyo espacio productivo era el Archipiélago, según algunos autores el inaugurado con las franquicias tenía un espacio más reducido, la isla, de tal manera que, en el nuevo modelo inaugurado con las franquicias el espacio islas ganó protagonismo frente al Archipiélago.

Insistiendo en la perspectiva de una postura crítica al puerto franquismo, quizá sea representativa la expresada por Manuel Velázquez Cabrera, quien analiza las consecuencias, negativas, para las islas periféricas. Podemos encontrar algunas referencias a ello en su opúsculo tan citado “Resumen Histórico Documentado de la Autonomía de Canarias” (Suum cuique tribuere) (editada en 1913). Para algunos autores, las propuestas estratégicas, las interpretaciones de los hechos económicos, las críticas al puertofranquismo por parte de Manuel Velázquez se convierten en una forma de (auto) representación y (auto)comprensión del sujeto social que se conforma alrededor del movimiento autonomista de la burguesía de las islas periféricas. Las aportación como la que realiza Manuel Velázquez, da la posibilidad de apreciar en qué medida la recepción del pensamiento económico significó una actitud creativa a las condiciones locales-insulares; al tiempo que nos permite un conocimiento más profundo de la propia realidad que va siendo pensada, construida y proyectada.

Interesa apuntar que al abordar la reflexión de Manuel Velázquez, ha de tenerse en cuenta que en el comienzo del siglo XX se da un nuevo ciclo expansivo del modelo puertofranquista, en su creciente inserción en el escenario atlántico. Así, las modificaciones que se incluyeron en la Ley del 6 de marzo de 1900, iban en la línea de cambiar el sistema de recaudación, para satisfacer las demandas de la burguesía comercial de Gran Canaria y Tenerife, principalmente, lo que incluyó a su vez la supresión del concierto Estado-Canarias, cambiándolo por el arriendo a una empresa privada. Conviene señalar que la total liberalización de las importaciones de granos y harinas a partir de 1900 intensificó la tendencia a la ruina de las economías campesinas tradicionales, pues su oferta no podía compe-

tir con la foránea. Éste hecho puso de manifiesto, uno de los elementos negativos del modelo librecambista: la desarticulación económica interna, algo sobre lo que incidirá acertadamente Manuel Velázquez. Apuntándose también, que los puertos francos tienen una traslación política, vinculada al problema canario, es decir de contenido interno, de enfrentamiento entre la burguesía dominante en Gran Canaria y Tenerife (las grandes beneficiadas por el puertofranquismo), que debido a la fragmentación geográfica de sus intereses necesitan controlar las instancias de poder.

Por otro lado, en este período se produce la aparición en escena de las islas menores o periféricas, como sujetos que rompen con la tradicional dicotomía entre divisionistas y unionistas que caracterizó el problema canario históricamente. Hasta ese momento el sistema político que domina en Fuerteventura está determinado por un caciquismo sin adscripción ideológica al servicio de las élites políticas grancanarias, especialmente bajo el influjo del Partido Liberal Canario, liderado por León y Castillo.

II.

Era evidente, a mediados de la centuria decimonónica, la necesidad de buscar salidas a la crisis económica y social que padecían las islas. La opción que triunfó fue el establecimiento de los Puertos Francos, mediante los cuales quedaban habilitados para el comercio todos los puertos, excepto el de El Hierro, que lo sería en 1870; además, se liberaban de aranceles las exportaciones y gran parte de las importaciones. A cambio, sólo se exigió lo siguiente: 1) un impuesto ad valorem del 1 por mil sobre las mercancías, con la finalidad de compensar a la hacienda y proteger algunos cultivos. 2) un derecho fijo sobre el tabaco, además del gravamen sobre elaboración y venta; 3) un derecho móvil sobre los cereales y harinas importados.

Es conveniente conocer los criterios que motivaron la aparición de esas disposiciones y su significado puesto que ellas delimitan las especificidades tributarias y comerciales de Canarias, no hay una definición legal de la institución, hasta el punto de que, como afirma Gabaldón López, “la falta de un concepto legal es la razón de que cuantos ensayos definitorios se han producido hayan tenido que acudir a extraer de las diversas disposiciones que afectan a las franquicias canarias y de las interpretaciones históricas de la institución en notas que permitan componer su entidad y delimitar su alcance y su contenido” (Gabaldón López, 2003: La hacienda estatal en las islas Canarias, Ideas, 19-28).

No obstante, es este autor el que nos proporciona una definición más satisfactoria. Según él “los puertos francos son un tipo de lo que genéricamente podría denominarse áreas aduaneras exentas: *Éstas están constituidas por los puertos, Zonas y depósitos Francos*. La definición genérica de las áreas aduaneras exentas que podría extraerse de aquel complejo normativo sería: *zonas de privilegio fiscal: principalmente aduanero, cuya finalidad es crear áreas de libre comercio*

exterior al amparo de dicho privilegio (las cursivas son del original). Precisemos asimismo que: a) en el Depósito Franco, lo exento son solamente determinados locales o instalaciones completamente aislados de la ciudad; b) en la Zona Franca lo exento es un área territorial, aislada de todo núcleo urbano; c) en el Puerto Franco no existe aislamiento de los núcleos urbanos, por lo cual toda la ciudad o ciudades (incluso el territorio) están exentas del régimen aduanero y en ellas puede comerciarse libremente.

Las características fundamentales de los puertos francos se hallan en disposiciones de fecha posterior a las de su creación, las principales son: RD Ley de 11 de julio de 1952 por la que se declaran puertos francos los de las islas Canarias (excepto El Hierro), que tenía un cierto carácter de provisionalidad pues recogía que podía ser anulada “si por razones de conveniencia pública hubieran de retirarse en lo sucesivo...” (Art. 14). La Ley de 22 de junio de 1870, que les da un carácter permanente, por la que se crea una comisión encargada de estudiar las modificaciones, propone los medios de mejorar el sistema económico y administrativo de la provincia y liquidar el crédito que el Estado ostente por la recaudación inferior a la suma obligatoria obtenida en algunos años; asimismo, por esta Ley se extendían los puertos francos al puerto de Valverde en la isla de El Hierro y a todos los demás de las islas, cuyos ayuntamientos se comprometieran a sufragar los gastos de recaudación y administración del ramo. La Ley de 1900 (de 6 de marzo), confirma los Puertos Francos y los consolidan y en su art. nº 2 declara libre de derechos e impuestos todas las mercancías que se importen o exporten en Canarias, aunque establece algunas excepciones para el azúcar, aguardientes y el tabaco (que continúa gravado con los mismos derechos anteriores), así como otros de menor trascendencia como bacalao, cacao, café, achicoria, chocolate, canela, pimienta y demás especias y el té. Como se sabe, esta ley tuvo especiales repercusiones negativas en la economía de Lanzarote y Fuerteventura, por lo que a raíz de esta decisión se iniciaron campañas en pro de la exención de derechos arancelarios en Sevilla, Sanlúcar o Barcelona que llevaron adelante los burgueses de Puerto Cabras o de Arrecife, sin que dieran fruto alguno.

Con el nuevo modelo, se certifica el librecambio en la economía canaria de tal manera que su índice de apertura es superior al de otros espacios económicos. Aunque los índices elaborados al respecto adolecen de falta de concreción algunos estudios lo sitúan en el 23 por ciento en 1860 y el 38 por ciento en 1901, incluso se ha situado en cuotas más altas, hasta un 24 en 1850 y un 49 por ciento en 1901 (Carnero Lorenzo (2007): *Economía y banca en Canarias. El sistema financiero en el primer capitalismo* c. 1850-1936, Idea, Santa Cruz de Tenerife: 42).

Años más tarde, con la promulgación de la Ley de Cabildos (1912) se establecen los arbitrios insulares, por lo que las mercancías en Canarias debían abonar un arbitrio de importación y exportación, implantado primero en Gran Canaria y Tenerife (1914), y las mercancías que entraran y salieran por sus puertos debían pagar un 3 por ciento ad valorem; posteriormente, este mecanismo se extendió al

resto de las islas, gravándose las mercancías a su entrada y salida un 2 por ciento en La Palma y Fuerteventura, un 4 por ciento en Lanzarote y un 5 por ciento en La Gomera y el Hierro. Medidas que se vieron reforzadas con el arbitrio sobre la importación de alcoholes y aguardientes de 1916. Las leyes posteriores evolucionan en sentido de poner trabas a las libertades comerciales, como por ejemplo la R.O. de 28 de octubre de 1903 que impone 50 pesetas a la tonelada de cacao procedente de Fernando Poo y 65 al de otras procedencias; la Ley de Comunicaciones de 14 de julio de 1909, por la que el pescado fresco o salado capturado por buques extranjeros debían pagar a su entrada en Canarias los mismos derechos arancelarios que en la Península; la R.O. de 22 de noviembre de 1916 por la que se autorizaba a los Cabildos a establecer arbitrios especiales sobre la introducción y fabricación de alcoholes; la Ley del Timbre de 1920; asimismo, ha de tenerse en cuenta las leyes de control de la exportación de los productos agrarios de la década de 1930.

Por otro lado, sucesivas reformas en la Restauración aumentaron los gravámenes sobre los productos de consumo, llegando incluso a artículos esenciales para la subsistencia como las legumbres y los cereales, de tal manera que adquiere una gran importancia ya que la nueva imposición va a convertirse paulatinamente en el principal recurso tributario de la hacienda municipal y provincial, ahora en coparticipación con el Estado. Estos cambios aumentaron la injusticia de ese impuesto, en especial allí donde se arrendaba su cobro a un particular, pues no solo se hacía recaer el gravamen sobre el conjunto de la población sino que acentuaba, aún más, el carácter regresivo de los consumos. El aumento de la presión fiscal recaía sobre todo en los consumidores con menos posibilidades, lo cual fue causa de motines populares, pues el gravamen municipal sobre comestibles y otros géneros que se recaudaba a la entrada de las poblaciones se transformó en una sobrecarga para las economías domésticas más humildes y ocasionó algunos disturbios de tipo colectivo y conflictos, especialmente a nivel municipal. El caso del Ayuntamiento de Puerto del Rosario es ilustrativo, pues fue elevado el cupo por la contribución de consumos, que seguía manteniendo en 1882 la cuantía de la contribución que se había pagado en la década de 1887-78 a pesar de que la población había descendido de 356 habitantes en la primera fecha a 325 en la segunda (Cerdeña Armas, 1995: “Estudio histórico: de los siglos pasados a la Guerra Civil de 1936”, p. 104), además Puerto Cabras se vio recargado con un 25% por ser declarado puerto habilitado mientras el resto de la isla se recargaba sólo un 10, sin embargo las mercancías entraban por varios puertos, según denunciaron los habitantes de este municipio.

En Fuerteventura encontramos un antecedente de arbitrio sobre importaciones y exportaciones en fecha tan temprana como 1877, cuando la Junta Municipal de Asociados se decide a afrontar el problema financiero del Ayuntamiento, antecedente de la financiación del muelle municipal cuyo estudio iniciado en 1887 fructificó en 1894, cuando el Consistorio acuerda sacar a subasta el arriendo del

arbitrio, cuyo ingreso se destinaría a cubrir el déficit correspondiente a la parte municipal, comprometida en la realización de dicha obra (Cerdeña Armas, 1995: “Estudio histórico: de los siglos pasados a la Guerra Civil de 1936”, págs. 106 y 109).

III.

Ya mencionamos en la introducción que, para la mayoría de la historiografía local, la articulación de la economía canaria en el contexto internacional ha sido el factor principal del desenvolvimiento económico de las islas, de tal manera que el comercio exterior ha constituido el elemento clave tenido en cuenta para interpretar la historia económica de Canarias. Sea como fuere, ciertamente desde la declaración de Puertos Francos, el comercio exterior de Canarias en general vuelve a cobrar agilidad amparada en las franquicias, también en Lanzarote y Fuerteventura aunque en estas islas persistiera la atonía o se vieron tan beneficiadas que quedaron marginadas de las rutas internacionales, por cuanto el control del comercio y los servicios portuarios que reportaron dichas rutas fueron a parar a Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. . Hay que distinguir un comercio interior común a todo el archipiélago o comercio interior insular, un comercio exterior con el extranjero y otro exterior al archipiélago con el resto de España, existiendo en todas esas vertientes unas normas que configuran la idea central de libertad comercial, fundamentada, a partir de ahora, en los Puertos Francos. Este principio se concreta en la implantación, desde la fecha de la proclamación, de las franquicias, que a su vez, se subdividen en el principio de franquicia administrativa o ausencia “por parte de las entidades públicas de restricciones a la libertad comercial que no consisten en exacciones dinerarias”, mientras que la otra vertiente, la franquicia fiscal “consisten en la ausencia de exacciones de dinero que reduzcan o impidan la libertad comercial, bien sean propiamente fiscales o parafiscales o económicas” (Burgón Tinao, 1982: 60).

Las oficinas de intervención y registro se ubicaban en los puertos habilitados para el comercio con la Península y Baleares, es decir Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas, Santa Cruz de La Palma, La Orotava, Arrecife, Puerto Cabras, San Sebastián y Valverde; mientras que los tres primeros eran los únicos que podían embarcar los azúcares canarios al resto del territorio nacional, así como los que en exclusiva podían importar azúcar extranjero o de provincia y posesiones españolas ultramarinas, cuestión importante para el comercio con América y que respondía al deseo de la Hacienda estatal de controlar en las islas el especial régimen de producción de azúcar.

IV.

A pesar del avance del comercio merced a las franquicias, el sector agrario seguía siendo clave en el sistema económico canario del siglo XIX, siendo inútil según el estado actual de la cuestión dilucidar si su importancia era superior o

inferior a otros. Ciertamente, ocupaba a la mayoría de la población activa y su aportación era decisiva para la reproducción de la fuerza de trabajo. Convengamos también en que con la instauración del nuevo modelo económico las economías campesinas insulares tuvieron que adaptar sus estrategias, logrando en unos casos buenos resultados mientras que en otros se vieron con dificultades, según fuera su posición. En ello influyeron aspectos como la nueva fiscalidad o la dificultad de articular un mercado a nivel de los diversos espacios insulares; asimismo, la agricultura tendió a concentrar la asignación de los factores productivos en un producto agrario exportador vinculado a los mercados europeos, en este caso la grana cochinilla. El cultivo más importante en la nueva coyuntura fue la cochinilla, favorecido además porque las tierras dedicadas a este cultivo a la hora de contribuir no se consideraban por su producto real sino por una fórmula que tenía en cuenta el “cultivo más esmerado en cada pueblo o por los rendimientos más antiguo”, y los beneficios eran superiores en los terrenos dedicados a la grana. Paralelamente, se asiste al estancamiento de los cultivos tradicionales y su caída progresiva a pesar de la protección de la que gozaron, aunque esto se aceleró con la confirmación y profundización de las franquicias con el decreto de 1900, lo cual trajo la protesta de las islas afectadas. En efecto, la agricultura de abastecimiento interior.

En Fuerteventura y el Lanzarote, particularmente, la caída de la cochinilla ocasionó una intensa crisis económica y la emigración de sus pobladores al extranjero o a otras islas, sin embargo la exportación de cochinilla seguía siendo importante en la década de 1870 a los mercados francés e inglés, si bien descendió apreciablemente en la siguiente.

El éxito repentino de la grana en las islas Canarias tiene una explicación compleja, entrando en juego una serie de factores. A la renta de situación de que disfrutaban las islas, explotada a su favor por los productores y comerciantes con intereses en ellas dada su cercanía al mercado europeo y su ubicación estratégica en medio de las rutas atlánticas, se une el marco institucional librecambista, implantado a nivel local con la concesión a Canarias de un régimen de Puertos Francos (1852) en contexto internacional propicio al imponerse el libre cambio en las relaciones económicas internacionales, según los principios defendidos por el premier británico R. Peel y concretado posteriormente en el tratado Cobden-Chevalier; con ello se consiguió una notable rebaja arancelaria a la entrada de la grana canaria en los mercados europeos. Han de añadirse aspectos relacionados con las condiciones laborales, aunque esta es una cuestión aún poco estudiada. Canarias contaba con una masa de campesinos pobres que estaban dispuestos a realizar el trabajo minucioso requerido por la grana, labores efectuadas bajo unas relaciones de producción basadas en el trabajo familiar mayoritario en las islas, de tal manera que era habitual que las familias cultivaran pequeños lotes de tunas (o tuneras) en régimen de arrendamiento; por otro, el medio biótico del archipiélago y la ausencia de elementos (patógenos) que perjudican al insecto permitieron la buena adaptabilidad de la *Opuntia* en el Archipiélago canario.

En un primer momento el principal mercado de la grana canaria fue la industria peninsular, donde se enviaba cerca del 80% de la producción; posteriormente, la eliminación progresiva de las barreras aduaneras permitirá que la producción canaria conquiste los mercados europeos (Inglaterra y Francia, fundamentalmente): en la década de 1850 casi la totalidad de la cochinilla que llegaba a Europa procedía de Canarias, de tal manera que, si en 1860-61 las entradas de cochinilla en el mercado de Londres correspondían un 56,7% a la de procedencia centroamericana, un 12,65 a la mexicana y un 30,8% a la canaria, diez años después (1870-71) la proporción se había invertido a favor de esta última con un 8,7%, 5,7% y 85,8%, respectivamente.

Sin embargo, la encrucijada decimonónica concluyó para los tintes naturales en general y para la grana cochinilla en particular, con el descubrimiento en Alemania de los tintes artificiales a mediados del siglo XIX. Todos los autores coinciden en que el descubrimiento de las anilinas deprimió de manera significativa el comercio mundial de la grana cochinilla desde mediados del siglo XIX hasta bien entrado el XX. Además, a partir de 1873 el cultivo de la cochinilla se va a ver envuelto, en lo que respecta a la producción y comercialización, en un conjunto de situaciones internacionales que le afectarán considerablemente. Por un lado, hay que tener en cuenta el conflicto europeo motivado por la guerra franco-prusiana que paralizará el mercado y la consiguiente salida del producto; por otro, el uso generalizado de productos sustitutivos, lo que provocó una drástica caída de los precios. Pero también le afecta, en lo que a Canarias respecta, aspectos de orden interno como la excesiva especulación o la atomización empresarial. Todo ello determinó que la exportación de cochinilla descendiera de las 276.264 libras en 1874 a las 84.103 apenas una década después según datos del bienio 1883/1884.

No obstante, la protección inicial del periodo estudiado, facilitó el crecimiento de la agricultura de abastecimiento interior; asimismo, la Ley de 2 de junio de 1870, excluyó de las franquicias la importación de granos, para proteger a la “clase agrícola” del país, estableciendo en su artículo 5 que los derechos de introducción sobre cereales se ajustaran a lo dispuesto en el arancel general de la Península, ello fue motivo de un choque de intereses entre comerciantes, favorables a la libre introducción de cereales, y productores interesados en una barrera arancelaria protectora. Interesa señalar “que la total liberalización de las importaciones de granos y harinas a partir de 1900 intensificó la tendencia a la ruina de las economías campesinas tradicionales, pues su oferta no podía competir con la foránea” (Rodríguez y Macías, 1995: 407). Este hecho puso de manifiesto uno de los elementos negativos del modelo librecambista: la desarticulación económica interna, algo sobre lo que incidirá acertadamente Manuel Velázquez Cabrera.

Miguel Velázquez apunta hacia la desarticulación insular como un hecho que condiciona la instauración de un modelo económico unificado para las islas, en este caso el puertofranquismo. Cuando Velázquez está afirmando rotundamente

que la atracción del comercio ha supuesto sólo la riqueza para unas islas y ha perjudicado a las otras, está criticando abiertamente el modelo. Está atacando a la base misma sobre la que se constituye el poder económico de la burguesía de Gran Canaria y Tenerife. No es de extrañar esta posición de Velázquez Cabrera ya que las modificaciones introducidas en la Ley de Puertos Francos del 6 de marzo de 1900, perjudicaban fuertemente a la isla de Fuerteventura, ya que en su artículo 7 se gravan con altas tarifas la introducción de cebada canaria en el mercado peninsular, al tiempo que se suprime el arbitrio del 1% para la importación de mercancías, lo que incluía la concurrencia libre de granos y harinas peninsulares y extranjeros. Así, la contundencia y claridad de Velázquez le lleva a terminar por vincular esto con la necesidad de obtener una representación propia que defienda los intereses particulares de la burguesía agrarista mayorera.

El policultivo tradicional (papas, millo, legumbres y cereales) también creció en los primeros años a raíz del establecimiento de las franquicias, favorecido, como se ha dicho anteriormente, por la protección arancelaria, y en general por el alza de los precios de los mismos como consecuencia del aumento de la demanda tanto interna como externa, de las Antillas fundamentalmente. Pero en general, el movimiento de los productos de abastecimiento interior (papas, cereales) siguió en este periodo el sentido contrario al de la cochinilla, es decir que disminuyeron su producción con el auge de la cochinilla, y, al revés, la elevaron cuando esta entró en decadencia en la década de 1870.

Sin embargo, y por paradójico que parezca este sector aumentó su producción cuando se produce la crisis de 1870, particularmente en Lanzarote y Fuerteventura, y desde finales del diecinueve se reanuda la exportación de garbanzos y cebollas a las Antillas, lo que les permite sobrellevar la crisis. Sin embargo, el decreto de 1900 supuso un golpe mortal para la exportación de cereales a la Península, por cuanto Canarias, particularmente las islas citadas, sufre el proteccionismo peninsular que declara extranjera a la economía canaria gravando con los mismos derechos e impuestos a los productos extranjeros, pues la excepción de la barrilla, cochinilla y orchilla afecta a productos en regresión

Finalmente, apuntemos que Lanzarote y Fuerteventura quedaron al margen de los nuevos cultivos de exportación introducidos a finales del siglo XIX. Pero, aunque la burguesía local intentó iniciativas como la creación de la sociedad para activar la agricultura (Fomento, 1894) o para la explotación de agua y expansión del regadío (La Esperanza, 1900), son iniciativas que no fructificaron, excepto en algunos enclaves muy concretos como el cultivo del tomate en Gran Tarajal, por razones de dotación de recursos acuíferos.

Se ha debatido si los puertos francos favorecieron o no la implantación de industria en Canarias, señalándose por algunos autores las dificultades de la industrialización en un régimen de franquicias, aunque se ha indicado la posibilidad de implantar industrias dirigidas a un mercado externo que premonitoriamente situaba en el “continente vecino” (Miranda Guerra, 1973: 62-63; o Mateo Díaz),

argumento que retoma Mateos Díaz en un artículo de 1934; por su parte, la historiografía más reciente viene a matizar la rotunda opinión de algunos autores del total desierto industrial de Canarias a raíz de las franquicias.

En las islas orientales, las posibilidades de industrialización venían o bien de los derivados de la pesca o del tabaco. El tabaco está presente en las islas en sus dos fases, es decir, tanto en el cultivo como en la elaboración. En efecto, desde principios del siglo XIX su cultivo se propuso como una de las soluciones a la crisis de la economía canaria, que hizo su aparición a principios de esta centuria, tras la independencia de las colonias americanas y la ruina del comercio del vino y la barrilla. Pero a pesar de los esfuerzos de los agricultores y de las instituciones públicas o privadas por impulsarlo, su éxito fue escaso, teniendo como causa principal de este relativo fracaso la poca calidad de la hoja y, especialmente, la competencia de materia prima importada, facilitada su entrada por el régimen de franquicias. No obstante, parece que los agricultores de Lanzarote se animaron a cultivar tabaco “sobre la base de la mejor aceptación por el gobierno español, las ventas al mismo y la probabilidad de que encuentre otros mercados, por lo que varios propietarios lo han intentado...”, mostrándo el Cónsul inglés optimismo sobre su futuro de lo que no tiene la menor duda “a juzgar por (su) experiencia personal” (Informe del Vicecónsul Topham sobre el Comercio de Lanzarote durante el año 1876).

Algo más de éxito tuvo la fase de fabricación, dando lugar las labores tabaqueras a un interesante tejido industrial en las islas, propiciando el surgimiento de un conjunto de pequeñas empresas que forman parte de la cultura empresarial canaria. No obstante, estas empresas se abastecían fundamentalmente de materia prima importada de diversas partes del mundo dada la posición estratégica de Canarias en las rutas comerciales y al régimen de libertades comerciales, pero especialmente de América. La Ley de Bases del Monopolio de Tabacos (1887) consolidó una cuota del mercado nacional para los tabacos canarios, quedando obligada la compañía encargada de explotar el monopolio, la Compañía Arrendataria de Tabacos, a abastecerse de tabaco canario en un 3,6%. Fruto de esta actividad es el modesto inicio del cultivo del tabaco, especialmente en la zona de Tinajo y la instalación de la fábrica de cigarrillos “La Defensa”, situada en la calle Real nº 25 (Montelongo Franquiz y Falero Lemes, 2000: 146).

Ahora bien, la industria tabaquera canaria se encontró siempre con dificultades, derivadas de su especial relación con el monopolio tabaquero que estableció el estado España para el territorio peninsular a través la empresa Arrendataria de Tabaco. Problema que se abre en el largo periodo que va desde principios del siglo XIX, cuando se ponen las bases que permitieron su cultivo en las islas, hasta el primer tercio del siglo XX, momento en el que cobra cierto auge su industria, a pesar de las vicisitudes negativas de su comercio e introducción en la Península.

El problema al que debieron enfrentarse tanto cultivadores como fabricantes fue cómo penetrar en el mercado nacional, que debía ser su mercado natural,

pero sin modificar el régimen de franquicias vigente en las islas. La regulación institucional fundamentada en el régimen de Puertos Francos, que estableció un moderado pago a la importación de la hoja, se continúa en la larga negociación entablada con los representantes del Estado y la Compañía Arrendataria de Tabacos, para regular la introducción en La Península de la hoja y de las labores canarias.

En cuanto a la pesca, esta fue particularmente floreciente en Arrecife, donde a finales del siglo XIX, 40 embarcaciones empleaban a unos 207 marinos que pescaban en el Banco Canario Sahariano, para abastecer las salazones que se exportaban, y posteriormente dio lugar a una notable industria.

V.

De lo expresado hasta aquí se puede sacar algunas conclusiones para caracterizar la incidencia del sistema de Puertos Francos, principalmente en Lanzarote y Fuerteventura, cuya realidad sería si no contrapuesta sí diferente a lo que se puede deducir si sólo se tiene en cuenta su influencia en el conjunto de la economía canaria. Como se dijo en la introducción, parece haber consenso en que los Puertos Francos facilitaron el acceso de las islas a la modernidad y marcaron la vía canaria al capitalismo, pero también se constata que no se beneficiaron de igual forma todos los sectores sociales y/o espacios insulares o comarcales. Y si bien constituyeron un revulsivo para la economía canaria y le dieron otra dinámica más acorde con el desarrollo de la economía capitalista, no fueron una varita mágica, pues algunos autores hablan de las dificultades y perjuicios que trajeron las franquicias (Cañivano).

Aunque no disponemos de series completas de salarios u otros índices que nos permitan valorar la bondad del régimen de franquicias, otros aspectos como el comportamiento demográfico, particularmente las migraciones o las construcciones urbanas nos hablan de un indudable crecimiento: el producto interior bruto aumentó entre 1860 y 1900 a una tasa media anual acumulada del 2,5 por ciento, superior al promedio del conjunto nacional que fue en el mismo periodo del 0,6 por ciento (Zapata Blanco, 2001: 261-596), aunque la 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 1802 la renta media de los canarios era del 0,65 respecto de la media española; los puertos francos no mejoraron esta situación pues la proporción descendió al 0,53% en 1860 y seguía siendo del 0,67 en 1900, aunque se percibe una cierta recuperación, realmente la renta media de los canarios no se acerca a la media del conjunto de España hasta avanzado el siglo XX, pues en 1983 aún era del 0,88 (Tortella Casares, 1994). Asimismo, la contribución industrial nos informa, aunque parcialmente, de la senda de crecimiento y modernización que inició la economía canaria, aunque no beneficiara a los distintos grupos sociales por igual. Por contra, se ha documentado los bajos salarios pagados en la agricultura o la construcción, lo cual, unido al

incremento del coste de la vida deterioró las condiciones de vida de la población más pobre, especialmente en periodos de crisis, lo que les obligó a emigrar o caer en la indigencia (Millares Cantero, 1987: 322-323).

Antes se ha dicho que en Canarias se pedía mayor o menor protección arancelaria según los intereses económicos. En efecto, se pedía mayores tarifas por parte de los productores de cereales, mientras que el sector comercial demandaba la reducción de las mismas, especialmente los medianos y pequeños, no tanto los grandes comerciantes porque tenían mayor capacidad económica y, en todo caso, podía diversificar sus negocios. Es sintomático que los pequeños comerciantes se unan a los trabajadores en demanda de mayores franquicias, pues ambos colectivos están interesados en la rebaja de los precios de las mercancías de subsistencia, de tal manera que la menor capacidad económica, el escaso dominio del mercado interno y su sometimiento a las decisiones de la Arrendataria de Puertos Francos, llevan a los pequeños comerciantes a sumarse a las peticiones obreras frente a los grandes intereses vinculados a los negocios portuarios, pues pagan más derechos los productos de subsistencia (trigo, haría, azúcar, etc.) que los de lujo, por eso afirmarán que “los Puertos Francos no tienen más que la desverguenza de explotar a las clases proletarias con franqueza”².

Si la oligarquía agrocomercial se benefició de las libertades comerciales, no sucedió lo mismo con aquellos que dependían de los productos agrarios destinados a abastecer el mercado interior. La emigración y otros datos nos dan cuenta de las dificultades para amplias capas sociales y comarcas territoriales e incluso islas, lo cual incidió en el comportamiento demográfico de la población, a veces duramente afectada por la crisis (Millares Cantero, 1987). Los grandes intereses comerciales y financieros conectados con los puertos fueron los principales ganadores del sistema de puertos francos y del paralelo incremento del tráfico internacional, así como del negocio de la cochinilla, aunque de éste también se beneficiaron los propietarios agrarios. Los beneficios de este cultivo le permitió cierta acumulación de capital, incrementado además por el bajo coste de la mano de obra, alimentada con productos de abastecimiento interior o importados a bajos precios de mercado. Ello les permitió invertir en gastos suntuarios y financiar inputs como abonos, carbón para algunas fábricas como la de ron, tejidos, etc. Pero es causa, también, de su dependencia del exterior.

También en Fuerteventura y en mayor medida en Lanzarote, con el boom de la cochinilla y las libertades de comercio de bienes y servicios que se propicia, se inicia un periodo de cierta prosperidad desde mediados del siglo XIX, particularmente en las ciudades capitalinas al calor de la actividad portuaria. Prospera en ambas ciudades una burguesía comercial que logró en cierta medida prescindir

2. Publicado en El Obrero, de S. C. de Tenerife, 13/12/1901, según citan Galván Fernández y Martínez de Azara, 1994: 135).

de la intermediación de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, con lo cual aumentaron sus beneficios.

El campesinado, los medianos y los pequeños propietarios soportaron las peores consecuencias del sistema puertofranquista. Este sector de la población soportó una mayor presión hacendística; además, debía cargar con los costes de las franquicias, pues los ingresos que no recibía el Estado por la supresión de las aduanas debían ser cubiertos con un recargo del 50% sobre la contribución comercial y el 2% sobre la territorial. Por otro lado, los medianeros vieron aumentar el monto de la contribución cuando las rentas de las explotaciones nopaleras aumentaron a la par que se reducía el tamaño de sus explotaciones. Así pues, se hacía recaer la carga tributaria entre la fracción de población y los espacios insulares más desfavorecidos.

Con la crisis de 1873 la economía internacional del sector exportador –la cochinilla– entró en recesión exigiendo un reajuste en el mercado de trabajo, expulsando población hacia la emigración. La burguesía terrateniente hará oír su voz a través de instituciones como la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Tenerife (Exposición al Ministro de Hacienda, 8 de febrero de 1895), cuando la competencia de los productos básicos importados les hace disminuir sus rentas y, además, enriquece a la burguesía comercial importadora, presuntamente rival.

En qué medida el sistema de Puertos Francos propicia la mayor (o menor) incidencia de las crisis (internacionales) en la economía Canaria es una cuestión difícil de dilucidar, dada la ausencia de indicadores fiables. No obstante, algunos datos empíricos como el aumento de la emigración tras el hundimiento de la grana-cochinilla en la década de 1870, el descenso del tráfico marítimo y la actividad portuaria durante la Gran Guerra o al aumento del paro obrero y la exportación de los productos agrícolas a raíz de la crisis de los años treinta, parecen certificar la vulnerabilidad de la economía canaria y su sensibilidad ante los acontecimientos internacionales. Las reflexiones de los autores de la llamada Escuela Canaria (José Miranda Guerra, José Mateo Díaz), tienen muy en cuenta la dependencia de la economía canaria de la internacional.

Por otro lado, las reflexiones de Manuel Velázquez con su defensa de la insularidad, en su vertiente interna, ponen sobre la mesa la poca consideración que el puertofranquismo hace de la categoría insular, lo que se traduce en una propuesta estratégica que perjudica a las islas periféricas. Esta defensa de la insularidad, le lleva a su vez a apuntar la cuestión de la desarticulación económica canaria como otro de los problemas del puertofranquismo, ya que este supuso una ruptura de la articulación existente en el país. La consecuencia fue un abandono de líneas estratégicas dirigidas a mejorar una oferta agraria o industrial de cara al mercado interior, o al menos, “a potenciar aquellas opciones económicas que diversificarán nuestro aparato productivo” (Rodríguez y Macías, 1995: 391). En definitiva, el modelo puertofranquista, al circunscribirse como una estrategia de ámbito insular y a los intereses de las clases dominantes de Gran Canaria y Tenerife, restó

capacidad para articular un mercado interior, de tal manera que la apuesta del puertofranquismo impidió la creación de un mercado canario, de ahí que resultase débil también la unidad política de las islas. No obstante, conviene subrayar que las ideas expresadas por Manuel Velázquez se corresponden a su vez con las aspiraciones de un sector, importante, de la burguesía periférica frente a las de las burguesías de las islas capitalinas.