

APROXIMACIÓN AL PENSAMIENTO SOBRE EL HECHO ECONÓMICO DIFERENCIAL CANARIO: LA CRISIS DE LOS AÑOS TREINTA EN CANARIAS

Juan Manuel Brito Díaz

Introducción

Durante las primeras décadas del siglo xx se asistió en Canarias a una etapa repleta de elementos de cambio y modernización en la estructura social y económica, que fueron configurando la vía de desarrollo capitalista isleña. Así, la renovación de las franquicias portuarias por la ley del 6 de marzo de 1900, significó, en realidad la confirmación “de la vía capitalista isleña y de la expresión más acabada de un acuerdo político-institucional entre sus agentes y el Estado español. Mediante este acuerdo, aquellos revalidaron la permanencia de Canarias en el marco político del nuevo estado burgués, y éste reconoció la especificidad de una economía canaria netamente diferenciada de la peninsular y, por tanto, necesitada de un trato en materia de política-económica y fiscal del mismo signo”.¹ No se trató, sin embargo, de una vía exenta de tensiones y conflictos,² motivadas en esencia por la fragilidad de un modelo económico y social construido sobre la dependencia exterior.

Es precisamente durante este primer tercio del siglo xx cuando se comenzaron a desarrollar en mayor medida las formulaciones teóricas que fueron dando cuerpo a lo que se ha venido denominando como *Hecho Económico Diferencial Canario*,³ pero que tienen su origen en la línea argumental iniciada en el siglo xviii.⁴ Precisamente, al calor de la crisis económica de los años treinta, en un momento complejo para la sociedad isleña, en el que se están produciendo fuertes procesos de ajuste de los distintos grupos y clases sociales insulares, es cuando se abren los primeros debates en relación con el modelo económico canario.

La importancia del pensamiento económico es poco considerada a menudo por la mayoría de las corrientes del pensamiento social hoy dominante, excesivamente pragmático y positivista, que en todo caso sugieren que lo realmente importante es la política económica que se desarrolle. Sin embargo, esas argumentaciones olvidan que la aplicación de una determinada política económica está condicionada por un diagnóstico certero y preciso de la situación sobre la que se pretende actuar. Las normas que regulan las relaciones económicas con el exterior son el resultado de las presiones de determinados grupos económicos con intereses a veces contrapuestos, “de forma que la correlación de fuerzas marca el sentido de las normativas que luego se presentan como lo mejor para el interés general (...)”.⁵ Pues bien, el presente trabajo pretende demostrar que las distintas interpretaciones sobre las causas y consecuencias de la crisis de los años treinta, en relación con el modelo puertofranquista, son reflejo de los intereses enfrentados de grupos económicos que en esos momentos están pujando por la hegemonía social, económica, política e incluso cultural en las Islas. En esta perspectiva el alcance de la presente comunicación pretende hacer una aproximación al planteamiento de dos cuestiones, que a nuestro juicio, requieren de un conocimiento más reflexivo del que en la actualidad poseemos: a) caracterizar las interpretaciones que se

realizan sobre las causas de la crisis, y las distintas soluciones que se proponen para remontar la misma, en relación con la conformación de un pensamiento económico diferencial canario;

b) relacionar cada una de las interpretaciones con el proceso de configuración de la sociedad de clases isleña, y más concretamente con los grupos económicos y sociales de poder.

La crisis de los años treinta: las consecuencias de un modelo dependiente.

Las décadas de los años veinte y treinta del siglo xx suponen en la situación económica internacional un proceso de fuerte crisis y reajuste del modo de producción capitalista. Más concretamente, “en el período comprendido entre el final de la I Guerra Mundial y el final de la II Guerra Mundial se van a suceder importantes acontecimientos que van a suponer la emergencia de nuevas concepciones acerca de la configuración de las relaciones económicas”.⁶ Primero, con el estallido de la I Guerra Mundial y el desarrollo de un sistema nuevo de guerra total, los estados beligerantes se vieron necesitados de intervenir en sus economías, incluidos los abastecimientos y los transportes, algo que se prolongó más allá de la contienda, no sólo por inercia, sino por razones de recuperación. Con posterioridad, a partir de los diferentes mecanismos de tensión que desembocaron en el conocido crack del 29, se determinó a las potencias europeas la adopción de medidas intervencionistas como remedio para salir de la crisis y evitar recaídas, lo que afectó al comercio internacional con el objetivo primordial de asegurar el valor de sus divisas.

Con todo ello, el pensamiento económico fue cerrando el período de hegemonía que supuso el largo paréntesis neoclásico, que había dominado la economía desde 1870.⁷ A partir de este momento se impuso una pérdida de fe en la vieja idea liberal de que el mercado autorregulado a largo plazo daba lugar a una economía equilibrada, y el estado lo único que hacía era despilfarrar los recursos que se generan en el sector privado, para abrirse camino la idea de que la crisis sólo es superable con la intervención estatal. La toma de conciencia de las graves consecuencias sociales y económicas provocadas por la Gran Depresión de los años treinta allanaron el camino hasta que tras la II Guerra Mundial se consolidasen los planteamientos keynesianos, los cuales se fueron sistematizando desde 1936 con la publicación de la *Teoría General de la ocupación, el interés y el dinero*, de J. M. Keynes.⁸

Esto se traduce en el estado español en una serie de medidas y disposiciones de la época por las que el comercio exterior queda fuertemente controlado, y en la que la tradicional política económica de aplicación de aranceles se ve fortalecida a través de la Dirección General de Comercio y Política Arancelaria, aunque, como plantea Tortella, mediante la utilización de medidas más toscas y expeditivas: restricciones cuantitativas, contingentes, control de cambios y divisas...,⁹ que las tradicionalmente utilizadas en la política económica española.

Esta crisis de la economía capitalista internacional repercutió con intensidad en la economía del Archipiélago.¹⁰ Como comentamos anteriormente, la reforma del modelo de puertos francos que se efectuó con la aplicación de la ley del 6 de marzo de 1900, significó el reconocimiento definitivo de la diferencialidad económica isleña,¹¹ mediante un acuerdo político-institucional entre el estado burgués y los agentes del capitalismo isleño. Pero también, y sobre todo, supuso la confirmación de una vía económica que vinculaba fuertemente el desarrollo de las islas a los mercados internacionales, esencialmente Inglaterra, Francia, y Alemania. Así, los reajustes que afectaron al conjunto de la economía

internacional, que limitaron notablemente el libre comercio, incidieron en unas islas que, por su modelo abierto y dependiente, dio muestras una vez más de su enorme fragilidad.

Efectivamente, la economía isleña de la tercera y cuarta década del siglo xx (e incluso desde 1852) presentaba todos los rasgos de una formación social que se desenvolvía entre la dependencia y el subdesarrollo. Es decir, una formación social periférica que en el contexto de una capitalista mundial en crisis, se veía fuertemente afectada, debido a su carácter extravertido y desarticulado.¹² Como zona periférica y dependiente del mercado europeo, Canarias desarrolla un modelo que distorsiona su desarrollo al enfocar su actividad productiva hacia la especialización de actividades exportadoras (extraversión),¹³ que la obliga a refugiarse en la función de proveedora de productos que no son esenciales para los países europeos. Esta distorsión de su estructura económica le lleva a una fuerte hipertrofia, al mantener un hiperdesarrollo de la actividad agrícola –fundamentalmente enfocada a la especialización internacional para la exportación, pero también con la existencia de un sector tradicional-, a la vez que el sector terciario experimentaba un rápido crecimiento. De este modo, la hipertrofia del modelo económico dependiente canario, queda constatada en la escasez y paralela dificultad para el crecimiento del sector secundario.

Las repercusiones se dejaron sentir fundamentalmente en el sector exportador, pero también en sus formas de organización interna, que como comentaremos más adelante entran en una fase de reajuste importante.¹⁴

Las medidas tomadas en el marco internacional supusieron el levantamiento de barreras fiscales y administrativas para las importaciones, lo que generó la necesidad de promover acuerdos económicos interestatales para evitar guerras económicas. De este modo, se promovió la sustitución del comercio internacional individualista y librecambista por el comercio entre los Estados-Nación que lo controlaban. Se impuso con ello la idea de la nación como economía nacional.¹⁵ Así, fueron varias las medidas de la política económica internacional que afectaron directamente a la economía canaria, teniendo especial importancia el abandono de la política de libertad comercial de Gran Bretaña, que se concretó en 1932 con la celebración de la Conferencia de Ottawa, en la que se establecieron nuevas situaciones de preferencia comercial entre el Reino Unido y los países de la Commonwealth. Aunque también es cierto que esta situación se vio favorecida por el incremento de las importaciones francesas (a pesar de la contingentación y elevada fiscalidad) y la función sustitutiva que supuso la apertura del mercado español.

Efectivamente, la política económica francesa limitó en cierta medida la importación de plátanos, fundamentalmente debido a que, como ya señaló Felipe de la Nuez en 1934, “Francia desenvuelve su política comercial en un régimen de franco nacionalismo económico y emplea como instrumento la nivelación de su balanza de comercio, que procura obtener con la elevación de impuestos a los productos extranjeros, con la fijación de contingentes que limitan las cantidades importables, y con la exigencia de un intercambio obligatorio, reclamando a aquellos países de quienes importa compras equivalentes de productos de su economía. Nuestro país, tanto el conjunto nacional como aisladamente la región canaria, se encuentra a este respecto en una situación desfavorable (...)”.¹⁶ A pesar de ello, lo cierto es que su efecto fue más psicológico que real, ya que, a pesar de las restricciones, Francia absorbe el cincuenta por ciento próximamente de nuestros plátanos, y los beneficios fueron bastante elevados durante estos años.¹⁷

En relación con lo que venimos comentando no podemos olvidar las repercusiones que en Canarias tuvo la creciente interpretación empresarial multinacional en el ámbito anglosajón, con la creación de complejos fruteros internacionales, ya que la Elder & Fyffes Co. Ltd. – empresa que fomentó el cultivo del plátano en las islas- estaba controlada por la United Fruit Co. que fue impulsora de la introducción de la banana comercial en Europa. Esta situación generó incertidumbres y reacciones contrarias en el Archipiélago.¹⁸

Se asiste por tanto a un panorama incierto para la economía canaria, con rápidos procesos de ajuste en la economía europea y con el desarrollo de un complejo entramado de relaciones comerciales bilaterales entre Estados, de los cuales Canarias, debido a su especificidad en materia económica y fiscal, quedaba bastante mermada. La escasa o nula atención a la singularidad canaria por parte del gobierno del estado en la negociación de los Tratados Bilaterales, es causa de una constante denuncia en la prensa isleña, que ataca con vehemencia tanto a los diputados canarios en Madrid, como al propio Ministro de Agricultura.¹⁹

Al mismo tiempo, se deja ver una escasa atención a la persistente demanda de apoyo a la penetración de frutos canarios (fundamentalmente el plátano) en el mercado español, lo que supone una de las propuestas de solución más recurrentes desde los distintos sectores económicos de las Islas. Por último, no existe respuesta alguna a las demandas de ordenación y regulación del mercado frutero, debido fundamentalmente a la pugna intrainisular que mantienen el sector agrícola y el sector exportador.²⁰

*La burguesía local de los años treinta: los intereses enfrentados ante la crisis del modelo puertofranquista.*²¹

Sin detenernos en analizar los distintos grupos sociales que se desenvuelven en estos momentos, sí lo haremos al señalar algunas cuestiones de interés para la cuestión que nos atañe. En primer lugar, hay que señalar durante estos años, que si bien hasta ahora la actividad comercial la desarrollaba una burguesía comercial extranjera,²² desde los años veinte se produce una incorporación de sectores locales en la actividad comercial. Esta incipiente burguesía comercial local se va poco a poco configurando como un grupo de poder importante, que muestra una gran potencialidad organizativa, y “forja de inmediato sus lugares específicos de reunión –Casinos, Gabinete Literario, Círculo Mercantil- y centros culturales desde donde irradian su ideología”.²³ Al mismo tiempo aparecen las Cámaras de Comercio, que se presentan como organismos e instrumentos de cohesión y poder de gran relevancia y protagonismo económico y social. Las patronales surgirán también durante estos años, como consecuencia fundamentalmente de la presión de un movimiento obrero canario que en el contexto de la II República cobra un fuerte protagonismo de lucha social y política.²⁴ Al mismo tiempo, este auténtico *lobby comercial canario*, que representa la incipiente burguesía comercial local, desarrolla una fuerte actividad propagandística mediante el control de medios de la prensa local isleña: fundamentalmente *La Provincia* y *La Gaceta de Tenerife*. Este grupo, paulatinamente se va a ir incorporando también en el ámbito de la producción, lo que le proporcionará una fructífera conjunción para la defensa de sus intereses particulares.

Paralelamente, también se desarrolla durante el primer tercio del siglo xx el asociacionismo en el sector agrícola, “fenómeno que se inicia con los sindicatos agrícolas y las asociaciones patronales”.²⁵ Como nos señala Suárez Bosa, “su aparición responde a la necesidad de los agricultores y cosecheros de hacer frente a los intermediarios, exportadores, navieros y distribuidores locales o extranjeros, cuyos intereses vinculados prioritariamente a

la esfera de la comercialización y la especulación, eran opuestos a los relacionados con la producción”.²⁶ Se constituyeron así, instrumentos que, en algunos casos, fueron utilizados por los cosecheros en defensa de sus intereses frente a los exportadores locales y extranjeros; por lo tanto, una plataforma económica, social e incluso política de una fracción de la burguesía canaria, la más agraria, frente a otra más interesada en el comercio.

De este modo, no es de extrañar que la cuestión frutera se convirtiese en un tema de enfrentamiento, en el que todo un complejo y abigarrado entramado de intereses normalmente contrapuestos, convertían la crisis en un fuerte pulso entre grupos económicos y de presión a la búsqueda sin límites de su particular beneficio; lo que nos ayuda a situar mejor la controversia que surgen con respecto a la validez de la vía puertofranquista, tal y como se estaba planteando en este momento, la cual claramente beneficiaba a determinados grupos sociales que controlaban la esfera de la comercialización, al tiempo que se mostraba fuertemente limitada para actuar ante los reajustes que estaba sufriendo la economía internacional.

En este sentido, el debate que se desarrolló durante los años treinta, de gran eco en los círculos intelectuales y en la prensa local,²⁷ en relación con el modelo económico canario es una clara muestra de la defensa que realizan los distintos grupos económicos y sociales en conflicto: burguesía comercial exportadora -con una gran hegemonía en Gran Canaria y peso específico en Tenerife-; productores agrícolas (Sindicatos Agrícolas, por ejemplo), e incluso unas clases trabajadoras isleñas duramente castigadas por el paro obrero. Este debate será fundamental en la configuración de un corpus doctrinal del *Hecho Económico Diferencial Canario*, ya que como tendremos ocasión de ver, la necesidad de justificar una serie de actuaciones de cara a solucionar la crisis económica, situará en primer plano la cuestión de nuestra diferencialidad como formación social, algo que indudablemente incidió en los ámbitos sociales, culturales y políticos del Archipiélago.

El debate sobre la crisis económica en Canarias: dos visiones enfrentadas.

Si bien existe una clara contradicción entre los intereses de los sectores comerciales y los intereses agrícolas e industriales de las Islas, no es menos cierto que existe un punto de partida que es común: la necesidad de que el gobierno del estado afronte la situación crítica de la economía canaria, y proporcione las medidas necesarias para la apertura del mercado peninsular a los productos de exportación isleños, sin que se vulnere la especificidad económica y fiscal de las Islas. A partir de ahí se desarrollan perspectivas distintas en relación con las propuestas que se deben realizar para remontar la crisis. Entre los análisis más destacados tenemos que señalar dos posiciones: en primer lugar, la que representa la crítica al modelo puertofranquista, que consigue el máximo rigor con los estudios de Tomás Roca Bosch; y en segundo lugar, la que desarrolla una línea argumental de defensa del modelo, representada por el grupo de profesores vinculados a la Escuela Profesional de Comercio de Las Palmas, y articulado en torno a la revista *Actividad*.

La crítica al modelo de Puertos Francos: la defensa de los intereses agrícolas e industriales

No es extraño que durante la década de los años treinta se desarrollase un movimiento que cuestionase la base económica de los puertos francos, a la vista de la crisis económica que se desarrolló en las Islas durante estos años. La crítica más importante llegó de parte de aquellos sectores que entendían que el puertofranquismo, tal y como estaba planteado en el Archipiélago, suponía un desequilibrio y un freno para el crecimiento económico y el

progreso del conjunto de la sociedad isleña. En este sentido, se generó un movimiento de defensa de los intereses de la burguesía más agrarista y más tradicional, que tuvo un fuerte peso en Tenerife, representada fundamentalmente por el Sindicato Agrícola del Norte de Tenerife, pero también una corriente que aboga por la industrialización de las Islas y la protección de su producción.

Dentro de esta línea argumental destacan los análisis realizados por Tomás Roca Bosch²⁸, que en sus reflexiones acerca de la crisis de los años treinta en Canarias, planteó varias ideas que cuestionaban la vigencia del modelo puertofranquista.

La primera de las afirmaciones de Roca Bosch habría que situarla en su actitud de crítica al modo en que las franquicias han sido tratadas en las Islas. Partiendo de la consideración de que ninguna ley ni institución económica debe permanecer estática e inamovible, Roca Bosch se refiere a los Puertos Francos aludiendo que “no hay ley ni institución alguna que sea eterna: o evoluciona acomodándose a las necesidades y circunstancias de los tiempos, o muere disolviéndose. Nuestra ley de Puertos Francos no podía escapar a ese proceso inexorable”.²⁹ Es por ello por lo que critica la actitud mitificadora y dogmática que ha rodeado todo lo relacionado con las franquicias, lo que en buena parte explica también su estancamiento, ya que “las franquicias han sido consideradas en Canarias como cosa sagrada o sistema dogmático, inadmisibles a la crítica y que precisamente han ocasionado su estancamiento, puesto que los dogmas sólo son posibles en los asuntos religiosos, pero nunca en las restantes manifestaciones de la vida humana”.³⁰ A partir de aquí plantea que “la vigente ley de Puertos Francos es ya anacrónica”,³¹ es inservible e inoperante desde 1931. Sin embargo, como aclararemos más adelante, esto no conduce a que sus propuestas se encaminen hacia la desaparición de las franquicias como elemento clave de la economía insular, “puesto que convencido de su bondad, debemos conservarlo, para lo cual precisase que se adapte a las necesidades actuales, que son bien distintas de las que el país ha tenido desde que se promulgó la Ley de Puertos Francos”.³²

Llegado este punto el análisis de Roca Bosch ofrece, aunque de manera desordenada y algo confusa, su visión de la evolución económica de las Islas, situando en el centro de su análisis el desenvolvimiento de las franquicias. En 1936, lo plantea de manera breve y concisa, al señalar las fases de la economía canaria (desde 1852): “las diferentes fases de su ciclo económico, iniciado en 1852, con la implantación de las franquicias arancelarias, como por las sucesivas de construcción, de saturación o esplendor, de depresión (en la cual ahora estamos) y de disolución, si oportunamente no la atemperamos a las realidades y exigencias de su economía”.³³ Esta interpretación de los ciclos económicos justifica la implantación del modelo económico de Puertos Francos de 1852, debido a la situación de crisis económica que se vivía, con la caída de la principal riqueza del momento: la cochinilla. Para Roca Bosch, la implantación de las franquicias posibilitó que se fueran dando condiciones (mercado interno y aumento de las actividades productivas) para el crecimiento económico del Archipiélago, aunque contradictoriamente y debido a la mitificación, y el consiguiente estancamiento, no se supiese resolver el problema que el mismo modelo contenía en su interior, que no era sino la tendencia al déficit en la balanza de pagos, como se verá seguidamente. Aunque sin ordenarlo claramente, expone una periodización de la evolución económica del puertofranquismo: implantación (1852-1900), construcción (1900-1918), esplendor (1918-1932) y depresión (1932-1936); posteriormente, en 1952, afirmará que con la implantación de la dictadura franquista y su política económica, se inició su fase de disolución.³⁴

Las causas de la crisis canaria de los años treinta, Roca Bosch las encuentra en el propio modelo puertofranquista. Es cierto que admite la causalidad de los factores externos en relación con los cambios en la política económica internacional; de hecho afirma que “esas causas, no son solamente de orden exterior, reiteradamente expuestas, originadas por el sistema contingencial adoptado por muchos países (...)”.³⁵ Sin embargo, el peso de los factores endógenos del modelo económico canario es sometido a revisión crítica. Para apoyar la idea de que la crisis canaria es fundamentalmente producto de las contradicciones en las que el modelo de Puertos Francos se desenvuelve desde su fase de implantación, y que fue acentuando en su fase de construcción y esplendor, recurre a dos afirmaciones que argumentará de manera consistente: a) el modelo de Puertos Francos no es de franquicias, y b) el origen de la crisis es esencialmente producto del déficit de la balanza comercial isleña.

Efectivamente, la Ley de Puertos Francos de 1900 se vio progresivamente afectada por la aplicación de distintas leyes que desvirtuaban la esencia de su función, “con el recargo y mayor extensión de arbitrios sobre los productos coloniales, el impuesto a la importación sobre el pescado capturado por buques extranjeros, el impuesto del timbre sobre la importación de mercancías envasadas, el arbitrio insular de 1 por ciento ad valorem sobre la importación y exportación, y otras disposiciones más”.³⁶ Pero la pureza del modelo no es cuestionada únicamente por las alteraciones provocadas por las leyes citadas, sino porque en un análisis comparativo y teórico de la Ley de Puertos Francos de 1852 y de su ratificación en 1900, le llevan a afirmar que éstas no han sido nunca un régimen de Puerto Franco, ya que nunca ha cumplido los requisitos exactos de lo que Roca llama “principio de extraterritorialidad aduanera y fiscal” que no es sino la implantación de un modelo distinto en esencia al de libre comercio o libre cambio”.³⁷ Este aspecto, que no está muy desarrollado en su intervención de 1936, lo desarrollará de manera más clara en 1952.

El otro argumento lo encuentra Roca Bosch en el estudio de la evolución de la balanza comercial. En 1936 expone, con una base estadística clara y contundente, varias cuestiones a señalar: en primer lugar, que la balanza comercial en términos de diferencia entre importaciones y exportaciones viene siendo deficitaria, al menos desde 1929, en términos cuantitativos; y en segundo lugar, lo que era más relevante, que se importan más valores de los que se exportan, “puesto que de todos es bien sabido que los frutos, que constituyen la fuerza de nuestras exportaciones, no pueden equipararse, ni aún en los años que alcanzaron los más altos precios, a los valores de las importaciones, debido a que los productos manufacturados importados valen dos o tres veces más que los productos exportados”.³⁸

Independientemente de las coyunturas favorables y desfavorables que se puedan dar, Roca Bosch encuentra el origen de esta situación ruinosa “en la gran diferencia que por regla general, existe entre el valor costo de la materia prima y el valor costo del producto manufacturado, en los que se invierten, se incorporan, los mayores gastos o valores, tales como amortización de máquinas, alquileres de locales, fuerza motriz, contribuciones e impuestos, intereses, capitales, salarios de técnicos y obreros, seguros de todas clases, beneficios de intermediarios, embalaje, transportes, etcétera, etc., que son los que verdaderamente encarecen la materia prima de un 50 a un 500 por ciento y los que crean actividades y riqueza”.³⁹ Esta argumentación, que se asemeja bastante con la teoría ricardiana del valor, le sirve para plantear como solución a la crisis la necesidad de la industrialización, la cual sitúa en el epicentro de sus propuestas.

En resumen, las soluciones que propone Roca Bosch son tres: 1) industrialización, 2) adaptación de los Puertos Francos a la economía moderna, y 3) elaboración de un Estatuto Político/Administrativo para las Islas.

En relación con la industrialización de las Islas, Roca Bosch recurre a dos cuestiones, siguiendo su lógica argumental al respecto: a) la industrialización es posible desde 1925 (fase de esplendor) debido al papel jugado por las franquicias, que posibilitaron la formación de un mercado interno; y b) la industrialización es necesaria para nivelar la balanza comercial isleña, provocar el progreso económico y mitigar el paro obrero.

La primera afirmación de Roca Bosch tiene unas connotaciones interesantes en cuanto que no sólo reconoce la importancia de los Puertos Francos para el desenvolvimiento de la economía isleña, sino que además, acompañada de la segunda afirmación, nos presenta una (implícita) visión de su interpretación del crecimiento económico. Una visión que entronca claramente con los planteamientos clásicos representados por Smith, y Ricardo en relación con el desarrollo económico de las áreas atrasadas.⁴⁰ Así, entiende que la solución básica para la economía isleña pasa por iniciar un proceso de industrialización que se dirija al mercado local, al tiempo que se establezcan medidas que graven los productos industriales importados, es decir, “unos arbitrios de carácter regional ad-valorem sobre los productos manufacturados en proporción gradual al costo de la mano de obra, en defensa de las industrias y el paro obrero. Si para la consolidación de nuestros Cabildos Insulares solicitamos el arbitrio del uno por ciento, ¿qué inconveniente habría para aplicar un diez o quince por ciento ad valorem tan sólo sobre los productos industriales (...)?”⁴¹

Esta reflexión le lleva, irremediabilmente, a cuestionarse el papel de los Puertos Francos. Ya se ha comentado su visión crítica sobre la pureza del régimen de franquicias, y también que su intención no es la disolución de las mismas. Ciertamente es, que critica duramente el principio de libre cambio, que era el que guiaba su desarrollo, y que lo que propone realmente es que se acompañe al impulso de la industria local y a la limitación de las importaciones de productos industriales, mediante la implantación de unas *zonas libres*. Así, comenta: “Igualmente sería conveniente solicitar el establecimiento inmediato de las zonas libres previstas en la ley administrativa de Canarias de 1912. ¡En esas zonas libres si que es posible mantener teórica y prácticamente los principios de Puertos Francos en toda su pureza e integridad!”⁴² En su obra de 1952, se clarificará de mejor forma la propuesta concreta de Puertos Francos, que se apunta en 1936, y que se basa en lo que Roca denomina “principio de extraterritorialidad”.⁴³ En pocas palabras, “un verdadero puerto franco, fundado con arreglo a los principios de la Economía Política moderna, es una *Estación de Tránsito Internacional* y como bien dice el economista francés Pablo Roussiers, es un gran depósito de mercancías importadas y sólo accesoriamente un centro de industrias”.⁴⁴

La última propuesta en la que se detiene Roca Bosch y que entiende como fundamental para poder desarrollar sus propuestas de industrialización, aranceles a la importación industrial y establecimiento de zonas libres, es la obtención de Canarias de la capacidad necesaria para administrar autónomamente las franquicias. Por lo que se presenta como un firme defensor, en 1936, de que “haciendo uso del derecho que la Carta fundamental de la República concede a las regiones, Canarias solicite su Estatuto político-administrativo, como único medio para administrar sus franquicias y resolver todos sus problemas, y que mientras se consiga esta autonomía, gestionar las anteriores sugerencias, si se estiman convenientes a los intereses generales del país. No se pretende, pues, en forma alguna, que ahora se modifique nuestro actual régimen económico, sino que ante la gravedad de la situación se

organice y funciones cuanto antes el órgano regional autonómico, único que estaría capacitado para acomodar la ley de Puertos Francos a las necesidades de Canarias”.⁴⁵

La defensa del modelo de Puertos Francos: los intereses del lobby comercial canario.

La defensa del puertofranquismo como una seña de identidad importante de la sociedad isleña, en la perspectiva de progreso y crecimiento económico, recibió un fuerte apoyo en las Islas, a pesar de la crisis de los años treinta. Indudablemente, esta defensa fue protagonizada por los sectores políticos y económicos, que representaban los intereses de la incipiente burguesía local, vinculada al sector comercial exportador, la cual, como ya comentamos en el apartado 2.3, desarrolló una fuerte actividad social, política, económica y cultural. En esta dinámica, y dentro de una línea argumental de defensa del modelo económico vigente, hay que destacar las aportaciones que se realizan por parte de un grupo de profesores y analistas, vinculados fundamentalmente a instituciones comerciales como la Cámara de Comercio de Las Palmas, la Escuela Profesional de Comercio de Las Palmas (EPCLP) o el Colegio Pericial Mercantil de Las Palmas (CPMLP). De este modo, se configuró cierto grupo de opinión que efectuó una gran labor publicística durante los años treinta, y que alcanzó su máxima expresión en torno a la edición de la revista mensual *Actividad*. Tanto en esta revista como en la prensa local,⁴⁶ así como en conferencias o publicaciones, se recogió un interesante conjunto de ideas que en gran medida sirvieron no sólo para representar los intereses del *lobby* comercial local, sino también para iniciar toda una línea argumental que terminaría de configurar el corpus doctrinal de lo que se ha denominado como “Hecho Económico Diferencial Canario”. Fue precisamente José Mateo Díaz,⁴⁷ quien primero utilizó este tópico para hacer referencia a las particularidades económicas de las Islas, en su obra *Esquema de Historia Económica de las Islas Canarias*.⁴⁸ Junto a Mateo Díaz, son de destacar las aportaciones de sus maestros: Felipe de la Nuez⁴⁹ y sobre todo, José Miranda Guerra⁵⁰ que, sin duda, es el máximo exponente de este grupo de opinión.

En sus reflexiones acerca de la crisis de los años treinta este grupo planteó varias ideas que defendían la especificidad de las Islas en relación con el modelo puertofranquista ratificado en 1900.

En líneas generales las argumentaciones se construyen sobre la base de los planteamientos del liberalismo económico, muy influenciados por una Escuela Clásica que durante en primer tercio del siglo xx todavía ejercía gran influencia.⁵¹ En un contexto desfavorable para los planteamientos económicos liberalizadores, se expresa abiertamente un rechazo a las políticas intervencionistas, no sólo por lo que en su opinión, perjudica a los intereses del Archipiélago, sino también por lo que esa política anti-económica perjudica en general.

La Ley de noviembre de 1934 que intentó extender el régimen de contingentes, suponía un fuerte quebranto para la libertad comercial sobre las que se había desarrollado la sociedad isleña, al menos, desde 1852. Es por ello, que en la táctica del sector comercial exportador local, “no cabía más que una actitud de rotunda oposición a todo lo que fuera tratar de solucionar el problema a costa del quebrantamiento del régimen franco”.⁵² Se inició así toda una línea argumental en busca de la justificación y las virtudes del régimen de franquicias.

Quien más profundiza en dicha cuestión es Miranda Guerra, que defiende el régimen de Puertos Francos como factor de prosperidad. Para este autor, esto se debe fundamentalmente a que el régimen de franquicias está basado en dos aspectos: a) la libertad de derechos arancelarios –con ausencia de trato preferencial, ni tan siquiera para la producción española-; y b) excensión de todo monopolio sobre las mercancías (libre concurrencia).⁵³ De esta

manera, justifica que el régimen de franquicias es un verdadero régimen de puertos francos, basado en la libertad comercial, ya que aunque se apliquen aranceles mínimos no se incumple el principio fundamental de la libertad comercial: la igualdad de trato. Así, “cuando un país prohíbe la importación de un determinado producto en su territorio verifica un acto contrario a la libertad del comercio, pero no quebranta el régimen de igualdad de trato para todos los demás países. Pero si en aquel país sigue verificándose la producción, la venta y el consumo del artículo de importación prohibida, es evidente que la prohibición representa un trato de preferencia para la producción nacional, lograda sin el recurso del arancel”.⁵⁴ Y por tanto, “la libre concurrencia es la consecuencia inmediata de la igualdad de trato. En ella se funda la eficacia del régimen en relación con el fomento de la riqueza y de la prosperidad de las Islas”.⁵⁵

Este esquema interpretativo de Miranda Guerra, parece situarse dentro de los parámetros de la escuela clásica,⁵⁶ lo que se hace más patente cuando haciendo referencia a la interpretación de la situación que la economía canaria ocupa en el panorama internacional afirma que “esa política sólo es posible en países de economía integral, o en países que de alguna manera ejerzan alguna especie de monopolio de productos de más o menos universal consumo. Es decir, esa política no puede ser practicada, ni de hecho se practica, por los países de economía simple, o rudimentaria, o primitiva, como son todos los países, cuya extensión representa hasta ahora la mayor parte del planeta, de tipo colonial, productores exclusivos de primeras materias o de productos agrícolas, cuya vida depende, tanto para la colocación de sus productos como para su propio abastecimiento, de la posibilidad y de la extensión de sus relaciones a todos los demás países (...). Y ese es nuestro caso, el caso de las Islas canarias (...)”.⁵⁷

Sin embargo, quien mejor desarrolla un marco teórico con los rasgos particulares de la economía canaria es Mateo Díaz. Sin detenernos en un análisis detallado de sus importantes aportaciones, sí apuntaremos varias ideas que nos incumben en relación con la defensa del modelo de puertos francos como factor de progreso.

En su *Esquema de Historia Económica de las Islas Canarias*,⁵⁸ Mateo Díaz desarrolla una división en dos partes del ciclo histórico insular: una primera fase, anterior a los puertos francos -que denomina período antiguo-, que se caracteriza por ser una época de atraso, aislamiento, etc.; y una segunda fase, que se inicia en 1852 con la Ley de puertos francos – que denomina *período moderno*-, que se caracteriza fundamentalmente por que “las Islas Canarias han progresado más, mucho más, en estos últimos ochenta años, que en los cuatro siglos y medio anteriores”.⁵⁹

Deteniéndonos en esta cuestión, Mateo Díaz destaca el papel de los Puertos Francos como factor de progreso estructural de las Islas, haciendo especial hincapié en el papel jugado desde 1882, como elemento clave en la introducción del plátano en las Islas como principal producto de exportación. Así, incidiendo en los Puertos Francos como hecho de reconocimiento de lo que él mismo denomina Hecho Económico Diferencial Canario, reafirma la importancia de esta disposición “que, sin exagerar mucho, pudiera decirse que las Islas nacen propiamente, desde el punto de vista económico, en la fecha en que fue promulgada. Y a su vez toda la lucha de los canarios durante cuatro siglos y medio, antes esbozada, ha sido una lucha para el reconocimiento de este hecho geográfico diferencial canario”.⁶⁰

Todas estas interpretaciones en defensa de las virtudes del modelo de franquicias, llevan a este grupo de opinión a plantear las causas de la crisis isleña que azota las Islas, de manera confusa, e incluso, contradictoria. Con respecto a esta cuestión se plantea que la crisis económica en Canarias no es consecuencia directa de la crisis general, lo que queda demostrado con el hecho de que cuando se desenvuelve el período más agudo en los mercados consumidores europeos (en cuanto a productos canarios), en las Islas se vive un momento de gran prosperidad. Ante este hecho, “se desvanece el fundamento lógico de la correlación que pudiera establecerse entre la situación de esos mercados y la caída de los precios de nuestra producción, y por consiguiente, la evidencia de que nuestra situación se haya producido como reflejo o repercusión de la situación universal”.⁶¹ En todo caso se reconoce que como la crisis mundial se ha extendido tanto en el tiempo, ha habido un momento a partir del cual resulta difícil la discriminación de las causas.

Los motivos por tanto, hay que encontrarlos no en el análisis de las repercusiones de la política intervencionista de los países, sino en otros factores de distinta naturaleza. Así, se destacan la sequía y los altos precios del agua, y sobre todo, la depreciación de la moneda y la desaparición del patrón oro.⁶² Sin embargo, se termina concluyendo que es determinante el aumento de la producción platanera, mientras que se desarrolla la política de barreras fiscales de los mercados de Inglaterra y Francia, de tal forma que contradictoriamente se termina vinculando las causas de la crisis isleña en relación con la situación económica internacional.⁶³ Pero esta contradicción latente es pasada por alto y su posición es fijada claramente en una defensa a ultranza del régimen de franquicias, al justificar “que la crisis que las Islas atraviesan obedece a causas más generales y profundas, independientemente del régimen franco de sus puertos, al que, en todo caso, las Islas deben el que tal situación no haya adquirido ni la extensión ni la intensidad con que los fenómenos de depresión se han manifestado en los demás países”.⁶⁴

Evidentemente las soluciones propuestas para remontar la crisis no cuestionan el régimen de franquicias isleño; al contrario, van en la línea de reforzar el carácter abierto y dependiente de la economía insular. De ahí que a grandes rasgos las propuestas se centrasen en: a) la protección de la producción de frutos en el mercado español, sin que eso significase vulnerar el principio de igualdad de trato para las importaciones sobre el que se basan las franquicias canarias, b) afrontar la industrialización dentro del modelo puertofranquista; y c) necesidad de establecer un Estatuto Político-Administrativo que facilite el desenvolvimiento de las medidas económicas que las Islas necesitan para progresar.

Es en este punto donde las diferencias de intereses entre los sectores se hacen más palpables. Ya que frente a la visión de que las franquicias isleñas, tal y como estaban planteadas desde 1900, suponían una barrera para el desarrollo de la industrialización, ahora se trata de argumentar el encaje entre la industrialización y las franquicias. Miranda Guerra, es nuevamente, quien se detiene en dicha cuestión en su obra *Limitaciones y posibilidades del régimen de puertos francos en materia de industria*.⁶⁵ En una primera afirmación, los planteamientos de Miranda Guerra coinciden con los de Roca Bosch, al expresar “que la única esperanza que cabe a este país de un desenvolvimiento mayor todavía que el maravilloso logrado hasta ahora está en su industrialización”.⁶⁶ Y esta afirmación, casi indiscutible, le lleva a Miranda Guerra, a reconocer que los Puertos Francos suponen una limitación para el desarrollo de la industria, aunque sólo si lo que se pretende es una industria que abastezca el mercado interior. Sin embargo, “si la industria que el puerto franco no tiene más perspectivas de mercado que el de la localidad y aún dentro de éste no puede luchar con la competencia exterior, es evidente que esta industria no ha debido establecerse”.⁶⁷ La

medida de la protección, mediante la aplicación de un arancel para la protección de la industria local es totalmente rechazada, por ir en contra de los intereses generales y de los principios de libre cambio⁶⁸ y “como queda indicado las industrias propias del puerto franco son aquellas para las cuales las condiciones del régimen representan una ventaja sobre las propias de un territorio aduanero. Son esencialmente industrias de exportación, por la superioridad económica que, en igualdad de condiciones técnicas, implica la libertad fiscal y la proximidad a todos los mercados. Otras industrias, o han de vivir sabiendo resistir la competencia, o no deben establecerse”.⁶⁹ En este punto Miranda Guerra defiende el establecimiento de Zonas Francas para impulsar esta industrialización: “Cuando yo, en la modestia de mis medios, pero con esfuerzos de tenacidad y de paciencia que nadie conoce, trabajaba el año 1930 por la creación de la zona franca en nuestro Puerto de la Luz; cuando, antes y después de esa fecha, yo he tratado de vencer la incomprensión general existente en torno a este gran ideal y de conquistar para él simpatías, convencimientos y voluntades, ninguna otra cosa había en mi pensamiento que justificara su concesión, que la de hacer posible el establecimiento de industrias como única actividad, distintas de las existentes, capaz de transformar la ciudad y la isla hasta convertirlas en el emporio soñado por nuestro amor”.⁷⁰

Por último, hay que señalar que todas estas propuestas del grupo de *Actividad*, se ponen en relación con la intención de conseguir el desarrollo de un Estatuto Político-Administrativo para las Islas, dentro de las posibilidades que la Constitución republicana establecía. El más directo en sus reivindicaciones es Mateo Díaz, quien apuesta por “ir a esa reestructuración económica de Canarias de que os he hablado. Habrá que ir a un Estatuto de Canarias”.⁷¹

Algunas conclusiones

Como hemos venido señalando, la crisis de los años treinta dio lugar a un intenso debate sobre la naturaleza del puertofranquismo en las Islas. En él intervinieron, directa o indirectamente, todos los sectores implicados en el progreso de la sociedad isleña de los años treinta. Se fijaron así, las argumentaciones para consolidar las posiciones particulares de poder en el Archipiélago.

De este modo, se realizó un esfuerzo de teorización que se inserta en la tendencia de un pensamiento económico en Canarias, que mediante una interpretación propia de las características del desarrollo insular, busca influir en la política económica. No es de extrañar, por tanto, que se generase un movimiento contrario al puertofranquismo, ya que en su modelo vigente desde 1900 beneficiaba prioritariamente los intereses del sector comercial-exportador, frente a los intereses particulares del sector agrícola e industrial. Éste planteó entonces, la conveniencia de invertir en una vía industrial sustitutiva de importaciones, protegida mediante la modificación del marco de franquicias, aunque no significase su abolición. El análisis de Roca Bosch, su máximo exponente, significó una ruptura relativa con la tradición más librecambista que había dominado el pensamiento económico y político canario casi desde sus orígenes,⁷² al tiempo que suponía un cuestionamiento del papel jugado por la burguesía comercial exportadora, y a favor del fortalecimiento de los sectores agrícolas e industriales.

Paralelamente el *lobby comercial canario* que se había ido gestando al calor de las franquicias, y que estaba desarrollando un fuerte protagonismo en todos los ámbitos de poder local, apeló a la tradición librecambista isleña, base del esfuerzo que la burguesía mercantil canaria había realizado para “situar la economía local en el escenario mercantil atlántico, forjado por las economías más avanzadas de Europa y América”.⁷³

Esta situación dio lugar a la aparición de una extensa labor propagandística de ideas, con el objetivo deliberado de lograr la consolidación de la vía iniciada en 1852 y ratificada en 1900. Sin duda, la máxima expresión de lo que venimos describiendo la constituyó el grupo de opinión de *Actividad* -cuyos representantes más destacados fueron Miranda Guerra y Mateo Díaz- que si bien no constituyeron una escuela de pensamiento propia, sí fueron capaces de ofrecer un corpus doctrinal al *Hecho Económico Diferencial Canario*. Condicionados por el contexto de crisis económica y social internacional, centraron sus análisis de las repercusiones de la crisis en Canarias en el sector exterior, que representaban los Puertos Francos, aportando con ello una visión más o menos integral de la economía y la sociedad isleña. Sus estudios, al centrarse casi en exclusiva en el peso del sector exterior, descuidaron el análisis de otras cuestiones de interés, en relación con la vertiente interna de la economía canaria, por lo que también están en el origen de una línea argumental que fue predominante en el estudio del Hecho Diferencial Canario, al menos, hasta la década de 1980.

Este corpus doctrinal se caracteriza por acentuar dos cuestiones en su contenido: de un lado, en favor del liberalismo económico, al que llega a encuadrarse dentro de las señas de identidad propias de la sociedad isleña; y de otro lado, conectando con un pensamiento regionalista, que reclama una mayor atención del poder central del Estado.

Así, observamos como se afirma: “1402 y 1852. He aquí las dos fechas cumbres, las dos fechas “históricas” de nuestra Historia. Si en 1402 nacen las Islas Canarias, en 1852 nace propiamente su economía actual, de universales interrelaciones”;⁷⁴ al mismo tiempo que se comenta, en relación con la implantación de un Estatuto de Canarias que “para elaborar esta Carta hace falta en Canarias una política unitaria, regionalista, autonomista (...)”.⁷⁵

Con todo ello, podemos finalizar concluyendo que si la evolución de la sociedad canaria ha tenido un desarrollo específico, se puede pensar que el pensamiento económico también lo haya tenido, no sólo como consecuencia de nuestro condicionante geográfico, sino que la diferencialidad de nuestro pensamiento económico alude a la estructura progreso-atraso⁷⁶ que se presentó históricamente en las Islas, mediante el análisis de la economía exportadora dependiente, en la que juega un papel central el puertofranquismo. Esta es la base argumental que nos lleva a calificar el pensamiento económico de las Islas como pensamiento económico diferencial canario, el cual tiene su origen teórico, al menos, en las elaboraciones desarrollados durante estas décadas.

BIBLIOGRAFÍA

- AMIN, S. “El desarrollo desigual”. *Ensayo sobre las formaciones sociales del capitalismo periférico*. Fontanella, Barcelona, 1974.
- ASHFORD, D. *La aparición de los Estados de Bienestar*. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Madrid, 1989.
- BERNAL, A. “En torno al hecho económico diferencial canario”, en *VVAA: Canarias ante el cambio*, Banco de Bilbao, S/C de Tenerife, 1982.
- BERNAL, A. MACÍAS, A. (comp.) *Escritos Económicos de Nava y Grimón*. ULL, Fundación INSIDES, Cajacanarias, S/C De Tenerife, 1988.
- BILBAO, A. *Modelos económicos y configuración de las relaciones industriales*. Talasa, Madrid, 1999.
- BOURGON TINAO, L. P. *Los Puertos Francos y el Régimen Fiscal Especial de Canarias*. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1982.
- BRITO, O. *Historia del movimiento obrero canario*. Editorial Popular. Madrid, 1980.
- BUSTELO, P. *Teorías contemporáneas del desarrollo económico*. Síntesis, Madrid, 1998.
- CABRERA ACOSTA, M. A. *La Segunda República en las Islas Canarias Occidentales*. Cabildo Insular de El Hierro – Centro de la Cultura Popular Canaria. S/C de Tenerife, 1991.
- FERRER MUÑOZ, M. “Notas sobre la vida y la obra de D. José Miranda Guerra”, en *X Coloquio de Historia Canario-Americana*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de G. C., 1992. pp. 708-723.
- FRAILE, P. “El fracaso de la revolución industrial en España: un modelo cerrado de industrialización”, en *ICE*, Nº 623, 1985. pp. 97-104.
- HOBBSAWM, E. J. *Naciones y nacionalismo desde 1780*. Crítica, Barcelona, 1995.
- LÁZARO, L. “Materiales para una teoría del desarrollo regional”, en *Información Comercial Española*, nº 526-527, Madrid, 1977. pp. 15-44.
- LUXÁN MELÉNDEZ, S. de *La historiografía canaria y la Historia Económica*. Materiales de Estudio. CIES, Las Palmas, 1994.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. “Panorama histórico de la economía canaria”, en *Papeles de Economía Española*, nº 15, 1994. pp. 33-41.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A., RODRÍGUEZ, J. A. “La economía contemporánea, 1820 – 1990”, en BETHENCOURT MASSIEU, A. *Historia de Canarias*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 1995. pp. 368-429.
- QUINTANA NAVARRO, F. *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz, 1883-1913*. CIES, Las Palmas, 1985.
- SÁNCHEZ, M. “Observaciones metodológicas para una alternativa de interpretación sobre la economía canaria: de la economía a la política”, en *Canarias ante el cambio*, Banco de Bilbao, S/C de Tenerife, 1981. pp. 295-324.
- SCREPANTI, E., ZAMAGNI, S. *Panorama de historia del pensamiento económico*. Ariel, Barcelona, 1997.
- SUÁREZ BOSA. M. *El movimiento obrero en las Canarias Orientales (1930-1936)*. CIES, Las Palmas de G. C., 1991.
- “La formación de una sociedad de clases”, en BETHENCOURT MASSIEU, A. *Historia de Canarias*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 1995. pp. 431-486. *Recuperación y crisis de la economía*

canaria (1920-1936). Benchomo. S/C de Tenerife – Las Palmas, 1996. “Las organizaciones agrarias en Canarias: los sindicatos agrícolas”, en *Homenaje a Celso Martín de Guzmán*. Las Palmas de G. C., 1997. pp. 421-441.

SMITH, A. *Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones*. Alianza, Madrid, 1994.

TAMAMES, R. *Estructura económica de España*. 19ª edición. Alianza, Madrid, 1990.

TORTELLA, G. “El desarrollo de la España contemporánea”. *Historia Económica de los siglos XIX y XX*. Alianza, Madrid, 1995.

VIEITEZ, A. BERGASA, O. *Desarrollo y subdesarrollo de la economía canaria*. Guadiana, Madrid, 1969.

Obras de autores de la época

JUNCO TORAL, A. “La necesidad de un órgano económico orientador. Notas”, en *Actividad*, nº 2, septiembre, 1934. pp. 7-8.

MIRANDA GUERRA, J. *Puertos Francos (Justificación racional del régimen franco de las Islas Canarias)*. Publicaciones de la Cámara de Comercio de Las Palmas, Tip. Diario, 1934a. “Algunas consideraciones sobre el Tratado Comercial con Francia”, en *Actividad*, nº 5, diciembre, 1934b. pp. 3-5. “Nuevos aspectos justificativos de la racionalidad del régimen franco de las Islas Canarias” en (1975): *Los Puertos Francos de Canarias y otros estudios*, 1935a. “Limitaciones y posibilidades del régimen de Puertos Francos en materia de Industria” en (1975): *Los Puertos Francos de Canarias y otros estudios*, 1935b. “Divagaciones sobre la situación económica de las islas”. en (1975): *Los Puertos Francos de Canarias y otros estudios*, 1935c.

MATEO DÍAZ, J. *Esquema de Historia Económica de las Islas Canarias (Influencia del plátano y de los Puertos Francos sobre el desenvolvimiento económico de las Islas)*. Tip. Diario, 1934a. “Sobre propaganda del plátano”, en *Actividad*, nº 1, agosto, 1934b. pp. 12-13.

NUEZ AGUILAR, F. de la “Algunas consideraciones sobre el Tratado Comercial con Francia”, en *Actividad*, nº 5, diciembre, 1934. pp. 3-5. “El factor psicológico de la crisis”, en *Actividad*, nº 7, febrero, 1935. pp. 3-4.

ROCA BOSCH, T. (): “Necesidad de adaptar el régimen comercial de Canarias a las realidades de su economía”, en *El Tribuno*, 2, 3 y 6 de julio, 1936. *Es necesario revisar el anticuado régimen de las franquicias canarias y sustituirlo por otro moderno que, en realidad y en derecho, sea de puertos francos*. Las Palmas de G.C., 1952.

Artículos de revistas y periódicos de la época

La Provincia. “¿Cómo puede resolverse la crisis económica?”, 9-VII, 1932. p. 3.

Actividad. “Situación económica de las Islas”, nº 12, julio, número extraordinario, 1935.

NOTAS

¹ MACÍAS Y RODRÍGUEZ, 1995: 373.

² Véanse BRITO, 1980; CABRERA ACOSTA, 1991; y SUÁREZ BOSA, 1991, entre otros.

³ BERNAL, 1982.

⁴ Fue NAVA Y GRIMÓN quien “logró poner de relieve los rasgos particulares de la economía isleña frente a la peninsular, fundamentando así una línea argumental que recientemente se ha denominado hecho diferencial canario, en definitiva, defendiendo una política económica concreta para el país, la cual quedó configurada finalmente a mediados del siglo XIX con el establecimiento del modelo económico puertofranquista” (BERNAL y MACÍAS, 1988: 15).

⁵ LÁZARO, 1977: 20.

⁶ BILBAO, 1999: 52.

⁷ “Desde la revolución marginalista del decenio de 1870 hasta la aparición del keynesianismo en los años treinta del siglo XX, transcurrió un largo período de hegemonía del pensamiento neoclásico en Economía”. BUSTELO, 1998: 65.

⁸ ASHFORD, 1989.

⁹ Véase TORTELLA, 1995: 349–379. Sobre las repercusiones de esta política económica en la modernización española se ha desarrollado un interesante debate entre quienes ven en ella como un motor del impulso industrial (TAMAMES, 1990) y entre quienes plantean lo contrario (FRAILE, 1985). Véase TORTELLA, 1995: 255.

¹⁰ La crisis económica en Canarias ha sido poco estudiada todavía por la historiografía canaria. Sin embargo, algunas aproximaciones pueden encontrarse en CABRERA ACOSTA, 1991 y SUÁREZ BOSA, 1991 y 1996.

¹¹ “En efecto, la ley de 1900 consolidó el instrumento pragmático de política económica y social fundado en la libertad de comercio exterior que fue el decreto de Bravo Murillo, fruto del reconocimiento de la especialidad canaria y que produjo un factor de conciencia regional de las islas (...)” (BOURGON TINAO, 1982: 162).

¹² Para estos conceptos véase AMIN, 1974.

¹³ *Ibidem* p. 209.

¹⁴ Una buena parte de la historiografía económica canaria ha puesto el acento en las consecuencias para el sector exportador sin ponerlo en relación con las formas de organización social internas del momento. Sin embargo, “la clarificación de la relación entre la extraversion-dependencia y los problemas estructurales de la economía canaria, o en general la vertiente interna de la realidad canaria, constituye la carencia más notable del modelo (...)” predominante en la historiografía económica canaria. (SÁNCHEZ, 1981: 300).

¹⁵ Véase HOBBSAWM, 1995: 36-39, 141-142, 191-193.

¹⁶ La política francesa de sustituir la importación de plátano canario, por producción bananera colonial propia, subvencionada con los ingresos obtenidos de la elevada fiscalidad también es analizada en el mismo artículo: “En el año 1932 Francia importó 1284000 quintales métricos de plátanos canarios; en 1933 tomó de igual procedencia 1165000, es decir, ciento y pico mil quintales menos. En aquella época tomó a sus colonias del mismo producto: 273000 quintales en 1932 y 386000 en 1933, o sea ciento y pico mil quintales más. Y esta desventaja nuestra se ha acentuado aún más en el presente año pues en los ocho primeros meses se han registrado 666000 quintales contra 850000 del año anterior, casi doscientos mil quintales menos; y en cambio las colonias francesas han colocado en el mercado nacional 333000 quintales contra 232000 del año último”. NUEZ, 1934: 3.

¹⁷ Incluso en una nota informativa publicada en junio de 1935 en la revista *Actividad*, con motivo de la reanudación de las negociaciones del Tratado Comercial Franco-Español, se comenta. “Vuelven a vivir, los

intereses agrícolas de las islas, momentos de gran interés, pues es el mercado francés casi el único consumidor de nuestros frutos, y del resultado de las negociaciones va a depender mucho la vida de nuestra economía”.

¹⁸ Véase como ejemplo el folleto editado por el Sindicato Agrícola del Norte de Tenerife, pp. 5-6, y la serie de artículos recopilados por “Un agricultor” con el título *En defensa de la agricultura. Problemas fruteros*, editado en Tenerife, s/f.

¹⁹ Véanse como ejemplo los artículos firmados por M. López Guerra en el periódico *La Provincia* durante el año 1932.

²⁰ Véase el número extraordinario que la revista *Actividad* en julio de 1935 titula: *Problemas concretos sobre aspectos de la vida económica de las Islas*. Concretamente el apartado dedicado a “Cuestiones Agrícolas y de exportación”. También es de interés la propuesta realizada por Junco Toral: “La necesidad de un órgano económico orientador”. (septiembre de 1934: 7-8).

²¹ En este apartado seguimos fundamentalmente a SUÁREZ BOSA, 1995 y 1996.

²² QUINTANA NAVARRO, 1985.

²³ SUÁREZ BOSA, 1995: 454.

²⁴ Véase CABRERA ACOSTA, 1991 y SUÁREZ BOSA, 1991.

²⁵ SUÁREZ BOSA, 1997: 421.

²⁶ *Ibidem*, p. 422.

²⁷ Véase YANES, 1999.

²⁸ Secretario de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas entre 1933 y 1937. Precisamente fue en su Informe a la Cámara de Comercio, presentado en la Sesión Extraordinaria del 19 de junio de 1936, bajo el título clarificador “Necesidad de adoptar el régimen comercial de Canarias a las realidades de su economía” (publicado en el periódico *El Tribuno*, en su sección de “temas Económicos”, los días 2, 3 y 6 de julio de 1936), donde se apuntan la base de sus aportaciones. Con la publicación en 1952 de *Es necesario revisar el anticuado régimen de las franquicias canarias y sustituirlo por otro moderno que, en realidad y en derecho, sea de Puertos Francos*, se llenarán de contenido y aclararán muchas cuestiones ya citadas en 1936.

²⁹ ROCA BOSCH, 1936: I.

³⁰ *Ibid.*

³¹ *Ibid.*

³² *Ibid.*

³³ *Ibid.* (El subrayado es mío)

³⁴ Roca Bosch (1952: 21)

³⁵ ROCA BOSCH, 1936: I.

³⁶ (1936: II). Concretamente Roca Bosch hace referencia a la R.O. de 2 de enero de 1914, R.O. de 22 de noviembre de 1916, Ley del Timbre de 1920, Decretos-Leyes de 8 de junio de 1926 y 23 de noviembre de 1929... (1952: 16-17).

³⁷ ROCA BOSCH, 1952:3.

³⁸ ROCA BOSCH, 1936:II.

³⁹ *Ibidem*.

⁴⁰ Para una explicación sobre esta cuestión véase BUSTELO, 1998: 45-54.

⁴¹ ROCA BOSCH, 1936: III.

⁴² *Ibid*.

⁴³ De este modo explica que “un puerto franco moderno es un puerto o parte de él, declarado solemnemente neutral, a los efectos fiscales y aduaneros, por la nación a la que pertenece para que los comerciantes, industriales y navieros de todas las naciones lo puedan utilizar haciendo toda clase de operaciones comerciales e industriales como si fuera de su propia nación, o una prolongación de ella, sin pagar derechos arancelarios, ni fiscales ni contribuciones, impuestos o arbitrios de clase alguna (...). Las mercancías que entran en un puerto franco no se tienen por importadas, sino que se encuentran en régimen de tránsito y en calidad de depósito (...). (ROCA BOSCH, 1952: 11-12).

⁴⁴ *Ibidem*.

⁴⁵ ROCA BOSCH, 1936: III.

⁴⁶ Además de en la revista *Actividad*, se realizó una importante actividad publicística en periódicos locales como *La Provincia*, *Acción*...

⁴⁷ MATEO DÍAZ fue profesor-ayudante de la Cátedra de Economía Política y Estadística de la EPCLP.

⁴⁸ MATEO DÍAZ, 1934:22.

⁴⁹ Director y Catedrático de Economía Política de la EPCLP, durante los años treinta.

⁵⁰ Catedrático de Geografía Económica de la EPCLP y Secretario de la Cámara de Comercio de Las Palmas hasta 1933. Para una aproximación a su biografía véase FERRER, 1992.

⁵¹ Véase SCREPANTI, Z. 1997.

⁵² MIRANDA GUERRA, 1934a: 28.

⁵³ *Ibid* pp 31-34.

⁵⁴ *Ibid* p. 32

⁵⁵ *Ibid* p. 33

⁵⁶ Véase SMITH, 1994: Capítulo 7 del libro IV.

⁵⁷ MIRANDA GUERRA, 1934a: 35.

⁵⁸ Se trata de una conferencia pronunciada en el Círculo de Unión Mercantil de Madrid en abril de 1934, dentro de una campaña de promoción del plátano canario en el mercado peninsular español.

⁵⁹ MATEO DÍAZ, 1934: 16-17.

⁶⁰ *Ibid* p. 25. MATEO DÍAZ destaca que la base de diferencialidad económica la encontramos en el factor territorialidad/insularidad, el cual determina fuertemente todos los aspectos de nuestra especificidad como sociedad. (Véase p. 22)

⁶¹ MIRANDA GUERRA, 1935c: 85-86.

⁶² *Ibid* pp. 92-101.

⁶³ Ésta es la opinión de MIRANDA GUERRA, 1935c. Pero sobre todo es el argumento fundamental de MATEO DÍAZ, 1934: 47-50.

⁶⁴ MIRANDA GUERRA, 1935a: 51.

⁶⁵ MIRANDA GUERRA, 1935c.

⁶⁶ *Ibíd* p. 62.

⁶⁷ *Ibíd*.

⁶⁸ *Ibíd*.

⁶⁹ *Ibíd*.

⁷⁰ *Ibíd* pp. 35-36.

⁷¹ MATEO DÍAZ, 1934: 53.

⁷² Véase BERNAL Y MACÍAS, 1988: 24-25.

⁷³ MACÍAS, 1995: 33.

⁷⁴ MATEO DÍAZ, 1934: 16.

⁷⁵ *Ibíd* p. 53.

⁷⁶ Esta estructura progreso-atraso, será retomada por el pensamiento económico canario durante los años sesenta y setenta en los términos de desarrollo-subdesarrollo.