

CANARIAS, 1800-2000: LA SINGULARIDAD DE LA HISTORIA ECONÓMICA ISLEÑA

CANARY ISLANDS, 1800-1820: AN INSULAR AND ATLANTIC ECONOMIC HISTORY

Antonio M. Macías Hernández
Universidad de La Laguna

Entregado el 6-5-2010 y aceptado el 23-12-2010

Resumen: Este texto centra su atención en resumir la historia económica contemporánea de Canarias desde una amplia perspectiva analítica. Examina sus orígenes, es decir, sus causas económicas, sociales e ideológicas, y este análisis revela su entronque con un modelo económico y social que se formó durante la fase de conquista y colonización del Archipiélago, en el siglo XVI, y cuyo marco institucional, de carácter librecambista, se vistió con ropas nuevas en el siglo XIX para preservar el anclaje de las Islas en el nuevo estado burgués. El análisis posterior refuerza esta tesis; la economía insular requiere un trato específico en materia de política económica y fiscal, de modo que en las etapas en que este trato perdió vigor aquella economía conoció duras etapas de crisis económica y social.

Palabras clave: Historia contemporánea, Islas Canarias, Librecambio, Economías insulares.

Abstract: This text focuses its attention on summarizing contemporary economic history of the Canary Islands with a wide analytical perspective. In the first place, the article presents its previous history, i.e., the modern period since the time of the conquest and colonization of the Archipelago. The evidence shows the formation of an economic a social model based on the free trade character of its institutional framework. This characteristic of the canarian economy, i.e., its openness to international trade allowed for an evolution quite

different from the rest of Spain. The free trade structure was dressed up in new clothes during the 19th century so as to secure the bonds of the Canary Islands with the new bourgeois state. The analysis of contemporary history carried out in this paper upholds the assessment made, i.e., the economy of the Canary Islands requires a distinct design in commercial and fiscal policies, more so during times of social and economic crisis.

Key words: Modern History, Canary Islands, Free trade, Islands economics.

Introducción

Determinados rasgos de la historia isleña tienen su origen en la colonización europea de las Islas (siglo XVI) y persisten, aunque con matices, hasta el tiempo presente. Por decirlo de un modo gráfico, son algo así como los cauces por los que ha discurrido el cotidiano acontecer de los insulares. Y el primero es el escenario; al espacio insular —limitado, discontinuo y con una gran diversidad climática (desde la aridez casi extrema hasta la exuberante vegetación debida a la humedad de los vientos alisios)— se une un espacio atlántico, esto es, europeo, africano y americano o, más en concreto, caribeño.

El segundo rasgo estructural explica este escenario: un modelo económico con dimensión internacional y que ha procurado maximizar de manera interactiva la *eficiencia económica y de clase* de sus tres elementos constitutivos: una *economía de producción* agroexportadora; una *economía de servicios* que facilita este vínculo y genera rentas de situación; y un *factor institucional* sensible al crecimiento económico¹. En este sentido, no cabe hablar de *trato colonial* ni de *economía isleña subsidiada*, como se tiende a creer cuando generalizamos al pasado criterios del presente. La economía isleña no aceptaba limitaciones de corte colonial o mercantilista; requería únicamente un marco institucional hecho a su medida, es decir, una política fiscal y arancelaria diferenciada de la vigente en el territorio colonial o en el metropolitano durante los tiempos modernos y, como veremos luego, de la que siguió la vía de desarrollo capitalista en la España peninsular.

El escenario y su economía no lo construyeron los agentes foráneos, como algunos textos han sugerido, sino los isleños, y todos contaban con parientes y deudos en el espacio atlántico creado y entrecruzado por sus diversos intereses². De ahí que el principal rasgo de esta estructura social sea una movilidad que comenzó con la génesis de una sociedad criolla (indígenas, europeos y africanos), y que creció luego a medida que se intensificaban los flujos económicos, sociales y culturales derivados de

¹ A.M. Bernal y A.M. Macías Hernández, «Canarias, 1400-1936. El modelo de crecimiento en perspectiva histórica», en *Economía e Insularidad (siglos XIV-XX)*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, Santa Cruz de Tenerife, 2007, pp. 11-52.

² A.M. Macías Hernández, *La migración isleña, 1500-1980*, Fundación Archivo de Indios, Oviedo, 1992.

su escenario internacional. Así pues, determinados atributos *nesológicos*, como la *lejanía* o el *aislamiento*, no son propios de esta historia insular.

Por supuesto, conoció toda clase de conflictos, pero nunca adquirieron las dimensiones de una revuelta campesina, ni las formaciones obreras la fuerza necesaria para cuestionar el poder político-económico. El conflicto tuvo corto vuelo, y la causa de esta cortedad no residió únicamente en la capacidad represiva de aquel poder; residió también en que los mejores se iban, pues cuando acá había crisis y conflicto, en el lado indiano se podía mudar de suerte, y hacia allá fluían hombres y capitales, que luego en parte volvían cuando cambiaba el signo de la coyuntura.

El discurso ideológico tiene también algunos rasgos propios, y correspondió a las elites insulares, en contacto directo con los centros culturales europeos, aclarar su significado y alcance. Porque fue ella la autora del alegato económico identitario y la que dio forma al *mito primigenio*. Más de un siglo duró el odio mutuo³; un odio que se manifestó en la *endecha* indígena que injuriaba al forastero que había destruido su cultura, y en la *endecha* de ese forastero que maldecía la tierra en que había vertido su sangre. Pero este drama originario quedó resuelto hacia 1580 y lo atestigua un mundo poético que expresa la unión feliz del legado aborigen con el europeo. Y como parte de la elite tenía sangre indígena, procedió asimismo a dignificar aquel legado mediante un discurso realmente moderno, pues rechazaba la concepción patrística de la Historia. Los *aborígenes canarios* no eran idólatras ni tenían un origen bíblico; adoraban a un único dios y esperaban su llegada redentora de la mano de los castellanos⁴.

Asistimos, pues, a la génesis de un *mito primigenio*; un mito que nuestro primer historiador, imbuido de la literatura ilustrada, reinterpretó en clave *nacional* al sugerir que «los primitivos isleños... formaban un cuerpo de nación original..., de una misma extracción y de un mismo gusto en todos los asuntos y en todos los modos de pensar y subsistir»⁵.

³ El archipiélago y sus gentiles fueron descubiertos en 1341. El primer rechazo al invasor ocurrió en 1390 y creció luego con la conquista, la esclavitud y la crisis demográfica debida a los agentes patógenos introducidos por los europeos. Pero el colectivo indígena representaba el 40% de la nueva población en 1505, y en 1580 el 35% del estamento eclesiástico tenía aquel origen por parte materna. Cf. A.M. Macías Hernández, *Revisiones y provocaciones. Diez artículos de historia económica de Canarias*, Ediciones Idea, Santa Cruz de Tenerife, 2003, pp. 69-70.

⁴ *Ibíd.*, pp. 400-406.

⁵ J. Viera y Clavijo, *Noticias de la Historia General de las Islas Canarias*, Editorial Goya, Santa Cruz de Tenerife, 1971, t. I, p. 216.

Ahora bien, la identidad económica no tuvo nunca un respaldo ideológico en clave *nacionalista*. Porque lo que han pretendido siempre las elites insulares en las relaciones Canarias-Estado lo formuló en 1827 uno de sus más destacados miembros: «trátesenos... como a extranjeros en el sistema mercantil, a fin de tratarnos y alimentarnos como a hijos y vasallos en el sistema político, civil y administrativo»⁶.

1. La crisis del Antiguo Régimen en versión isleña

Los hechos que jalonaron la construcción del Estado liberal tuvieron su reflejo en la historia canaria. También aquí hubo contracción económica y convulsiones sociales y políticas⁷. Pero como el sentido de nuestro texto no reside en reseñar lo común sino en ponderar lo específico, veamos que nos depara esta versión isleña de la crisis del Antiguo Régimen.

Las Islas no conocieron las dificultades económicas y demográficas de principios del siglo XIX, el invasor francés no pisó su suelo y nadie se declaró afrancesado. La fidelidad de los canarios a sus monarcas fue de nuevo inquebrantable, a pesar de sus tratos desde siempre con los enemigos del Imperio y todos con tienda abierta en los puertos insulares. Había, no obstante, que precaver toda acción que violentara este *status*, y la Junta Suprema de Canarias, creada tan pronto como llegó la noticia de la pretensión bonapartista, tomó las riendas del poder y las islas aportaron hombres y dineros a la causa fernandina⁸. Además, sus diputados participaron en las cortes gaditanas y algunos destacaron en los debates, tanto en apoyo de las tesis liberales como conservadoras⁹.

⁶ A. Nava Grimón, A., *Escritos económicos. Canarias: economía e ilustración*, Fundación Insides-Caja Canarias, Santa Cruz de Tenerife, 1988, p. 304.

⁷ La historia política de este periodo puede consultarse en J.M. Pérez García, *Elecciones y diputados a Cortes en Las Palmas durante el siglo XIX*, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, 1989, y en S. Millares Cantero y J. Alcaráz Abellán, «El marco político e institucional (siglos XIX y XX)», en A. Bethencourt Massieu (ed.), *Historia de Canarias*, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1995, pp. 487-499.

⁸ B. Bonnet y Reveron, *La Junta Suprema de Canarias*, La Laguna, Real Sociedad Económica de Amigos del País de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife, 1948.

⁹ M. Guimerá Peraza, *Los diputados doceañistas canarios*, Aula de Cultura del Cabildo Insular de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife, 1967.

Pero la euforia patriótica se enfrió luego de 1818, como prueban las muestras de desafecto al régimen absolutista y al liberal. ¿Qué había sucedido? Podría responderse que estos hechos y por causas ya conocidas ocurrieron en toda la geografía peninsular; sin embargo, aquella frialdad y desafecto tiene otras razones. En síntesis, el nuevo Estado exigía a los insulares que renunciaran a su legado fiscal y librecambista; un sacrificio que no les reportaba favor alguno y que, además, agravaba y mucho su mísero presente. Conviene entonces aclarar aquel legado y esta difícil coyuntura.

Los siglos XVI y XVII fueron de bonanza¹⁰. La especialización vinícola, vinculada a los mercados del Noroeste europeo y coloniales, articuló toda la potencialidad productiva del territorio a través de un mercado interior de bienes y servicios, y los puertos canarios participaron de manera activa en un tráfico atlántico que tenía por bandera el contrabando. Luego llegó la regresión del setecientos; la guerra arancelaria anglohispana redujo la competitividad de los caldos y de los servicios marítimos, y los insulares se esforzaron por mejorar su suerte y por buscar el sustento en su otro hogar, el indiano¹¹. Finalmente, las crisis bélicas de finales de la centuria y primeros años de la siguiente arruinaron a los competidores de la oferta agroexportadora (vinos y barrilla) y eliminaron *de facto* todo obstáculo al libre comercio; ocurrió entonces una febril expansión económica y los 164.709 habitantes de 1787 subieron a 215.134 en 1818, a una tasa anual de crecimiento del 0,86%.

La bonanza duró poco. Restaurada la paz (1814), comenzó un calvario que tocó fondo en la década de 1840. Los 19.658.460 reales ingresados por los caldos y la barrilla en 1800 se redujeron a 3.827.900 reales en 1839. La ruina agroexportadora originó un déficit comercial que no pudo cubrirse con la plata indiana por la caída del comercio colonial¹². El déficit drenó entonces el ahorro del país, y la sangría fue de tal magnitud que hasta los impuestos se pagaron en productos de la tierra.

¹⁰ A.M. Macías Hernández, «La economía moderna (siglos XV-XVIII)», en A. Bethencourt Massieu (ed.), *op. cit.*, pp. 133-191.

¹¹ A.M. Macías Hernández, «El dinero de América. Remesas indianas y economía canaria (siglos XVI-XVII y XVIII)», en *Homenaje a Antonio de Bethencourt Massieu*, Las Palmas de Gran Canaria, 1995, t. II, pp. 253-319.

¹² En 1800, los embarques a las colonias por Santa Cruz de Tenerife sumaron 15.044.213 reales, y entre julio de 1825 y diciembre de 1826 los envíos a la Península y América 454.680 reales. A.M. Bernal y A. M. Macías Hernández, *art. cit.*, p. 38.

El retroceso de la especialización vinícola y barrillera ocasionó igual efecto en un mercado interior que había crecido con las medidas ilustradas y el despegue de la etapa 1790-1814. Los precios del grano se hundieron al combinarse la menor demanda con una sobreoferta, motivada, de un lado, por el aumento de la producción con el fin de contrarrestar las bajas cotizaciones, y, de otro, por la arribada de granos y harinas norteamericanos. Era preciso protegerse de esta oferta. Pero a esta medida se opuso la clase mercantil, que argumentó que su entrada favorecía las ventas de caldos y barrilla a los Estados Unidos y garantizaba el abastecimiento.

Canarias carecía de opciones industriales si exceptuamos la pesquería en el caladero africano y su industria asociada, las salinas¹³. Los vecinos se proveían de manufacturas extranjeras, que compraban con su oferta agroexportadora, y ambas pagaban un bajo arancel (6%) con el fin de favorecer la capacidad adquisitiva. Ciertamente es que la hacienda borbónica incrementó los derechos aduaneros hasta el 11,5%, pero el fraude amortiguó esta elevación¹⁴. Por consiguiente, la política proteccionista, basada en el arancel de 1821 y en las gabelas portuarias dirigidas a ahuyentar la marina extranjera, fue la primera causa de un sentimiento de *mudanza de dominio* o de desafecto al nuevo Estado, al vulnerar aquella política los principios arancelarios aplicados en Canarias durante más de tres siglos.

Además, la nueva política agudizaba los males de la economía isleña. Los nuevos aranceles deterioraban la relación de intercambio de la oferta agroexportadora, al tiempo que su competitividad en los mercados europeos se vio también arruinada al dispensarle sus gobiernos el mismo trato arancelario que recibían sus mercancías a la entrada en el mercado hispano. Y resulta que las desventajas de esta política y su respuesta internacional eran plenamente conocidas por los isleños desde finales del siglo XVII. De ahí que en esta fecha colocasen un agente en Londres para negociar un trato ventajoso para sus vinos, y señalasen ahora que Cana-

¹³ A.M. Macías Hernández, «El sector pesquero en la economía canaria del pasado inmediato (1800-1970)», en *La Pesca en Canarias y áreas de influencia*, Banco de Bilbao-Instituto de Desarrollo Regional, Santa Cruz de Tenerife, 1982, pp. 12-40. Id., «Un artículo vital para la economía canaria: Producción y precios de la sal (1500-1936)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 35, 1990, pp. 151-225.

¹⁴ A.M. Macías Hernández, «Canarias, 1800-1870. Fiscalidad y revolución burguesa», *Hacienda Pública Española*, 108-109, 1987, pp. 327-340.

rias debía contar con voz propia a la hora de diseñar la política comercial exterior del Estado.

La política arancelaria limitaba, por tanto, el acceso de la oferta agroexportadora a los mercados que habían dinamizado la economía isleña durante más de tres centurias, e intentaba vincular esta economía a unas fuerzas hasta entonces extrañas, pues desde 1550 las relaciones Canarias-Península se circunscribieron a la actividad financiera de la plaza de Sevilla y luego de Cádiz, y a unas pocas importaciones (aceite, loza), incorporándose en el setecientos la negociación de los retornos coloniales (cacao, tabaco, azúcar). La presencia en el mercado isleño de la manufactura nacional sólo era posible con el proteccionismo. Y esta presencia se pagaba con plata, pues los únicos que compraban caldos y barrilla eran los países extranjeros y a cambio de una manufactura más competitiva que la nacional.

El derecho diferencial de bandera fue otro grave obstáculo al comercio exterior. Porque si la marina nacional negociaba los fletes Canarias-Península, los del intercambio con el Norte se reservaban a la marina del país que adquiriría la oferta insular a cambio de manufacturas o bien beneficiaba estos fletes aprovechando su escala en los puertos insulares. Por consiguiente, los elevados impuestos sobre la entrada de esta marina elevaron el precio de los fletes, con grave quebranto para la economía local, y ahuyentaron a los buques en tránsito, que preferían suministrarse de aguada y víveres en los puertos de Madeira, Cabo Verde y Dakar, abiertos al libre comercio. En este sentido, el proteccionismo perjudicaba también a las potencias europeas que necesitaban el enclave portuario isleño; me refiero especialmente a Inglaterra¹⁵.

La nueva fiscalidad fue la segunda causa del sentimiento de *mudanza de dominio* o de desafecto. Desde 1530, las únicas rentas de la Corona eran las tercias, las aduanas y luego el tabaco. Pues bien, en 1817 se estableció la contribución general, cuyo cupo pasó de 904.122 a 2.162.962 reales con el Trienio, agregándosele los nuevos impuestos de consumos, casas, patentes, derecho de registro y papel sellado, y sumando los tres primeros 2.628.388 reales. La real orden de 21-01-1822 suspendió la aplicación de los nuevos aranceles y dejó al arbitrio de la Intendencia y de la Dipu-

¹⁵ A. Millares Cantero, «La navegación británica en aguas del archipiélago canario durante la década de 1820: algunas consideraciones», en *VI Coloquio de Historia Canario-Americana*, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1987, t. I, pp. 529-572.

tación Provincial la formación de una nueva tarifa, y otra real orden, de 12-04-1822, autorizó a este organismo a rebajar los derechos de navegación y de puertos¹⁶.

La política proteccionista retornó con los aranceles de 1826, si bien la restauración del absolutismo trajo la esperanza de un retorno al régimen fiscal anterior, vulnerado, según un autorizado coetáneo, por un régimen constitucional que «allanó el camino para imponer nuevas e insoportables contribuciones». Se creó la Junta de Fomento de Canarias (1828), y el principal resultado de sus gestiones fue el arancel canario de 1831. Los frutos del país quedaban libres de derechos y la recaudación liberada se trasladó a los efectos extranjeros. El *arancel* benefició entonces al comercio Canarias-Península, pero deterioró aún más el intercambio vinos-barrilla por manufacturas extranjeras y justificó de nuevo un trato arancelario similar sobre la oferta canaria por parte de sus países compradores. La Junta de Comercio de Canarias propuso en 1837 subir los derechos sobre la manufactura nacional y la rebaja en la extranjera, además del beneficio de bandera y la libre extracción de los granos. En 1841 repite esta argumentación, solicita la aprobación del nuevo arancel propuesto por la Diputación Provincial, y señala como causas del atraso económico «los vicios de la Administración», esto es: la política arancelaria y la excesiva carga fiscal.

La Administración, sin embargo, reiteró su política proteccionista (1844), dando al traste con las negociaciones para reducir los derechos sobre los vinos canarios en Inglaterra, Prusia y Dinamarca. Y, mientras, la nueva fiscalidad seguía su curso. Porque si las contribuciones extraordinarias de guerra se redujeron por la protesta de la Diputación, la reforma Mon-Santillán subió la tributación territorial a 3.156.000 reales, a los que debemos añadir 470.285 de consumos, 236.509 de industrial y comercial, 1.356.999 de aduanas y 1.977.917 del estanco del tabaco, además de lo recaudado por otras rentas menores¹⁷. En resumen, en 1800 se abonaban algo más de cuatro millones, y a finales de la década de 1840 más de siete millones. Y mientras la primera carga la pagaba una economía floreciente y con un sistema fiscal y arancelario favorable, la segunda la pagaba una en estado moribundo y mediante un sistema fiscal y arancelario que aceleraba su agonía.

¹⁶ A.M. Bernal y A.M. Macías Hernández, *art. cit.*, p. 34.

¹⁷ A.M. Bernal y A.M. Macías Hernández, *art. cit.*, p. 37.

Así pues, el nuevo Estado aplicó a los insulares una política fiscal y mercantil que burlaba su memoria colectiva, perjudicaba sus bolsillos y agudizaba sus miserias, y de ahí la existencia de un sentimiento de *mudanza de dominio*; un sentimiento que, por otro lado, no debe extrañarnos si recordamos que la estructura social isleña se reproducía en aquella otra que había apostado por la emancipación, y que los parientes de allá —mercaderes y hacendados de diversa clase y condición— participaron en este proceso y en calidad incluso de dirigentes de la insurrección.

Mas este sentimiento de *mudanza de dominio* no adquirió el consenso necesario para dejar plena constancia en los anales isleños. Cabe entonces hablar de desafecto y en el sentido que sugiere un autorizado coetáneo en 1827. Los insulares desaprobaban toda idea contraria al dominio español y sólo temían «los progresos de la pobreza», y *pobreza y emancipación* se evitarían otorgándoles «las ventajas de un país franco» mediante una política económica ajustada a unas Islas que «sólo políticamente se pueden considerar como un miembro de la Monarquía Española»; la *fidelidad* de este *miembro* exige, pues, un pacto institucional que permita a los insulares ser «extranjeros en el sistema mercantil y vasallos en el sistema político, civil y administrativo».

Nuestro autor, Alonso de Nava Grimón¹⁸, expresaba el pensamiento de unas elites que, al contrario que sus paisanas del otro lado, carecían de un *memorial de agravios* que transformara el sentimiento de *mudanza de dominio* en proyecto emancipador, por cuanto el pacto propuesto por Nava no era nuevo. Era, como ya se dijo, uno de los pilares de la economía isleña y, por tanto, formaba parte del entramado que había sostenido a las elites en el poder, de modo que su continuidad en este *status* dependía de la reedición de aquel pacto, aunque tuviera que vestirse con ropas nuevas. Y como esta opción fue la que prosperó, conviene aclarar la naturaleza de sus agentes y, de paso, si los *vivas al rey y muera el mal gobierno* exhibían no sólo un fervor patriótico, sino también un descontento por las estrategias de clase de aquellos agentes.

En los primeros tiempos, los representantes del poder real fueron la alta curia y su obispo, el gobernador y su teniente letrado, mientras que en el señorío (Lanzarote, Fuerteventura, La Gomera y El Hierro) manda-

¹⁸ Rico hacendado, director de la Económica de Tenerife y presidente de la Junta Suprema de Canarias, había escrito valiosos memoriales sobre la economía insular. El aquí citado fue enviado a la Corte y puede consultarse en A. Nava Grimón, *op. cit.*, pp. 295-307.

ban los señores¹⁹. Pero el principal agente político eran las oligarquías insulares, cuyas fuentes de riqueza eran la tierra y el comercio legal e ilegal y que acordaron con la Corona el marco institucional que mejor convenía a sus intereses y a la economía isleña (baja y única fiscalidad arancelaria y libertad mercantil). Crearon mayorazgos, compraron títulos de Castilla para ennoblecer sus linajes y ocuparon las regidurías del municipio-isla y los cargos de la única milicia que defendía la tierra; crearon parroquias y eligieron a sus curas y alcaldes pedáneos; fijaron precios y salarios y evitaron que la atracción indiana desajustara «su mercado de trabajo»; elevaron memoriales a la Corte cuando peligraba el citado marco institucional y ajustaron el donativo que lo preservaba²⁰. Y en tal contexto social y político, los funcionarios regioes eran unos simples advenedizos que caían en desgracia cuando «se excedían» en su oficio.

Esta estructura de poder experimentó algunos cambios a partir del siglo xvii. La amenaza exterior aconsejó la sustitución de los gobernadores por un capitán general (1624), y su jurisdicción regional, militar en principio, abrazó toda la causa pública bajo la Administración borbónica. Así pues, al centralismo insular, dominio de sus oligarquías, se opuso de forma creciente un centralismo regio de alcance regional y en manos de los comandantes generales y una cohorte de funcionarios, y todos, incluido el obispo, de origen peninsular.

Todos sabemos ya cuál era el principal objetivo del centralismo borbónico en materia económica: aumentar la recaudación mediante nuevos derechos aduaneros y la represión del fraude. Y para desarrollar mejor esta estrategia y el lucro personal derivado de ella, los comandantes y la cohorte de funcionarios y comerciantes afines centralizaron el comercio exterior en Santa Cruz de Tenerife, que terminó por convertirse en la capital económica y política regional cuando se crearon las instituciones del Estado liberal: la provincia única, con sus municipios, y la Diputación Provincial²¹. Entonces estalló un conflicto que recrudeció la ex-

¹⁹ Señorío desde el siglo xv, en el xvii los verdaderos amos eran los grandes vasallos, y la Comandancia y la Audiencia terminaron por quitar a los señores el poder civil. Véase R. Roldán Verdejo, «Canarias en la Corona de Castilla», en A. Bethencourt Massieu (ed.), *op. cit.*, pp. 251-310.

²⁰ A.M. Macías Hernández, «Nobles, campesinos y burgueses», en A. Bethencourt Massieu (ed.), *op. cit.*, pp. 193-249.

²¹ De aldea con poco más de mil habitantes en 1680, alcanzó los nueve mil en 1800, concentrando el 70% de la renta comercial del país. En 1803 fue municipio y capital de Canarias en 1813.

pansión económica de los años 1790-1814 y las expectativas creadas por el comercio libre, y que no acalló la crisis posterior (1820-1850). Porque la centralización administrativa de todo el comercio exterior y la realización de su negocio más pingüe —los servicios al tráfico internacional y el comercio con efectos extranjeros— en aquel puerto elevó los costes de transacción de la oligarquía agromercantil que operaba en los puertos de La Palma y Gran Canaria. El centralismo regional auspiciado por el Estado absoluto y luego liberal disgustó, pues, a las elites insulares y, además, castigó a sus promotores al incrementar el contrabando y dilapidar recursos en su imposible represión.

Los gritos de *viva el rey y muera el mal gobierno* son la otra cara de esta historia, que comenzó así. La regresión del setecientos acentuó la estrategia rentista de la oligarquía, que privatizó tierras y aguas del patrimonio común y acordó con la Corona la libertad emigratoria para aligerar la presión sobre la renta y el descontento campesino²². Pero este descontento se expresó en varias asonadas y tuvo un cualificado dirigente: una minoría rural interesada también en aquella acción privatizadora; una minoría que había aumentado su poder económico gracias a la liberalización del mercado interno y al arriendo decimal, y su poder político con el apoyo de la Comandancia general, de la Audiencia y de la Mitra, que la auparon a los cargos militares, a las alcaldías pedáneas y a los curatos para reducir el dominio de la oligarquía concejil en estas materias. Asistimos entonces a la formación de un poder rural que, por último, alcanzó mayor cota luego de 1812 con la creación de los nuevos ayuntamientos, segregados del municipio-isla. Y lo primero que hicieron los nuevos ediles fue cuestionar los derechos de propiedad de la oligarquía, especialmente sobre las aguas comunes que habían privatizado mediante el ejercicio de una jurisdicción señorial compartida: la alcaldía de las aguas²³.

Los gritos de *viva el rey y muera el mal gobierno* tenían, pues, su fundamento en la ruptura de la moral popular, es decir, en la destrucción de los derechos comunales por el avance de un capitalismo que deslegitimaba el poder sociopolítico de la vieja oligarquía y tendía a desenmascarar

²² A.M. Macías Hernández, *op. cit.*, pp. 49-59.

²³ El conflicto acabó cuando la Diputación Provincial y el Gobierno civil prohibieron a los ayuntamientos toda intervención en las aguas de riego. Cf. A.M. Macías Hernández, «Los heredamientos de aguas y la cuestión señorial», en *Constitución, Estado de las Autonomías y Justicia Constitucional (Libro Homenaje al profesor Gumersindo Trujillo)*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2005, pp. 1.329-1.340.

a sus émulos. Y cuando esto ocurrió y los desheredados adquirieron una mayor conciencia de clase, las asonadas de 1809-1810 se radicalizaron durante el Trienio y tuvieron un final sangriento en 1823, cuando una tropa miliciana procedente de Tenerife disparó sus fusiles y cañones sobre la multitud amotinada en los campos del sureste de Gran Canaria.

El descontento rural se hizo entonces invisible, se expresó en pasquines, se cobró la vida de algunos recaudadores de impuestos, y no fue a más, a pesar de que su causa, el capitalismo agrario, seguía su curso y en un contexto de hambre y sobremortalidad. La ofensiva rentista y la carencia del medio metálico determinaron el pago de salarios en especie; las mejores tierras comunales pasaron a manos de ricos hacendados y de altos funcionarios por servicios y sueldos atrasados, y los pequeños colonos de las propiedades del clero fueron desahuciados por los nuevos amos; luego llegó la desamortización civil y los mayores compradores fueron la vieja nobleza, la minoría rural y destacados miembros de las profesiones liberales²⁴.

No hubo, por consiguiente, un descontento rural y mucho menos urbano, al carecer el artesanado de entidad propia, ni tampoco una alianza de conservadores y liberales para acallararlo. Porque lo que en verdad lo silenció por un largo tiempo fue la emigración de los emprendedores con la fortuna precisa para hacerse un hueco junto a sus paisanos de Venezuela, de Uruguay y, sobre todo, de Cuba, y también la emigración de colonos para faenar en las haciendas de estas repúblicas y de la Gran Antilla y cuyos propietarios eran, en la mayoría de los casos, oriundos de Canarias²⁵.

Así pues, la vieja elite insular perdió parte de su poder político por la ofensiva centralista del Estado absoluto y, luego, con la creación de las instituciones promovidas por el Estado liberal. Pero la vieja elite conservó y amplió sus fuentes de riqueza, de naturaleza agraria y mercantil, y tanto ella como la que cuestionó su poder y contaba con aquella riqueza estuvieron de acuerdo en aunar sus fuerzas para conseguir que el factor institucional recuperase su secular acción favorable sobre las *economías de producción* y de *servicios marítimos*. Argumentaron que la continuidad de

²⁴ J.J. Ojeda Quintana, *La desamortización en Canarias*, Caja Insular de Ahorros de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria, 1978.

²⁵ A.M. Macías Hernández, «Los *indentured labor* de la emigración española. Las contrataciones de colonos de mediados del siglo XIX», en A. Carreras, *et al.*, *La industrialización y el desarrollo económico en España. Homenaje al Dr. Jordi Nadal*, Publicacions de la Universitat de Barcelona, Barcelona, 1999, t. I, pp. 336-360.

Canarias dentro del nuevo Estado exigía un trato fiscal y mercantil que facilitara el secular nexo de la economía isleña con el escenario internacional; que apoyara la competitividad de su oferta agroexportadora y su capacidad adquisitiva; que eliminara toda traba a la marina extranjera con el fin de potenciar la *economía de servicios* en la nueva era del transporte marítimo; y, por último, que evitara que la *guerra arancelaria* debida al proteccionismo afectara al librecambio isleño.

La opción librecambista podía ser moderada, es decir, podía articularse mediante una reforma arancelaria y de los derechos sobre la entrada de la marina extranjera, o bien podía tener un mayor alcance mediante el establecimiento de un puerto franco²⁶. Los defensores de la primera opción consideraron que las franquicias «arruinarían nuestra marina, comercio e industria, de Cataluña y Baleares en particular». Por su parte, la clase agromercantil vinculada al mercado internacional opinó que aquella opción ya se había intentado sin éxito con el arancel canario de 1831 y que, además, repetía los males del pasado: la guerra arancelaria en respuesta a la política proteccionista²⁷. Las franquicias obviarían este problema, sobre todo cuando Inglaterra, el histórico mercado exterior isleño, iniciaba su desarme arancelario (1844), requería los servicios del enclave insular para atender su creciente comercio ultramarino²⁸ y comenzaba sus compras de cochinilla, el nuevo producto agroexportador; un producto cuyo crecimiento fuera del paraguas proteccionista, es decir, compitiendo con la grana de Centroamérica, no era posible sin reducir los costes de transacción que limitaban las ventas a su principal comprador industrial²⁹.

La opción de las franquicias tenía, pues, mayor arraigo entre las elites insulares. Sin embargo, su implantación exigía resolver dos graves obstáculos. El primero, de carácter fiscal. La eliminación de las aduanas y de

²⁶ El concepto de puerto franco se emplea aquí en el sentido propuesto por los agentes insulares, es decir, de libertad de comercio.

²⁷ A.M. Bernal y A.M. Macías Hernández, *art. cit.*, p. 39. M. Guimerá Peraza, *Los puertos francos en el siglo XIX*, Federación de Comercio, Santa Cruz de Tenerife, 1989.

²⁸ W. Minchinton, «The Canaries as port of calls», en *VI Coloquio de Historia Canario-Americana*, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1987, t. I, pp. 273-300.

²⁹ Se trata de un minúsculo insecto parásito del nopal y empleado como tinte por la industria textil europea desde el siglo XVI. La pérdida de las colonias incentivó su implantación en el sur de la Península y en Canarias, y aquí prosperó con éxito. Cf. A.M. Macías Hernández, «Canarias: 1800-1890: el papel de la grana en la economía isleña», *Revista Áreas*, 12 (1990), pp. 239-258.

otros derechos sobre el tráfico y la circulación interior, así como del estanco del tabaco —cuyo cultivo e industria se intentaba potenciar—, no podía suponer una disminución de los ingresos fiscales. El segundo, de carácter local. Las franquicias debían garantizar el acceso al comercio exterior de todas las islas con el fin de resolver la tensión que en este punto existía entre las clases hegemónicas de cada ámbito insular.

El real decreto de 11-07-1852 resolvió ambos obstáculos. Declaró francos a todos los puertos insulares —a excepción de El Hierro, que accedió a la franquicia en 1870— y fijó el cupo que se abonaría a la Hacienda por la supresión de las aduanas y el estanco del tabaco. Este cupo ascendía a 1.215.811 reales y sería pagado por la Diputación y la Junta de Comercio, responsables ante el Tesoro, mediante los siguientes derechos: los arbitrios de puertos francos, consistentes en un moderado derecho sobre el tabaco y el uno por mil sobre la entrada de mercancías; lo recaudado por la importación de granos y harinas extranjeras según el arancel de 1831; y un recargo del 2% sobre la contribución territorial y otro del 50% sobre la comercial³⁰.

2. Españoles en lo político; país tercero en lo económico

Un solemne *Te Deum*, seguido de toda clase de festejos, celebró la noticia del otorgamiento de las franquicias en las principales urbes canarias. Los isleños olvidaron por un momento su desafecto político y años de miseria, y pusieron sus miras en un futuro que presagiaban venturoso. Pensaban que su economía, arropada de nuevo con el marco institucional que agilizaba su secular nexo atlántico, lograría maximizar las ventajas que le ofrecía este vínculo. Y resultó que no erraron el pronóstico, porque a partir de las franquicias se produjo un proceso de cambio social y productivo, sobre todo en el período 1880-1930, cuando el modelo librecambista alcanzó la edad de oro, aunque su brillo lo eclipsara la I Guerra Mundial y la gran depresión.

La exportación de cochinilla alcanzó los 2,7 millones de toneladas y su lugar en el total exportado pasó del 6% en 1839 al 90% en 1870. La franquicia mejoró su capacidad adquisitiva, procuró beneficios a la *eco-*

³⁰ El régimen de franquicias pueden consultarse en J.P. Bourgon Tinao, *Los Puertos Francos y el Régimen Especial de Canarias*, Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1982.

nomía de servicios, y creó razonables expectativas económicas a medida que el vapor hacía de los puertos insulares escala obligada en el derrotero atlántico. La balanza con Inglaterra, en precario equilibrio entre 1845 y 1865, conoció luego una etapa de saldos favorables³¹. La contribución territorial se multiplicó por dos y la industrial y de comercio por 2,2 entre 1852-56 y 1872-77. Y como la población creció a una tasa del 0,92% entre 1857 y 1877 (de 234.805 a 280.974 habitantes) y el jornal se duplicó (de 0,6-0,7 pesetas en 1840 a 1,5 en 1870), podemos hablar de pleno empleo, en claro contraste con la miseria y la diáspora del período anterior, y también de un cierto grado de conciencia de clase, pues en los principales centros urbanos surgió un asociacionismo obrero de inspiración católica y gremial. Los municipios, hasta entonces arruinados por la venta de su patrimonio³², se preocuparon por las infraestructuras, la educación y la sanidad³³. La enseñanza secundaria contó con centros privados y públicos, aumentó la matrícula en las Escuelas de Comercio y de Náutica, y se discutió la conveniencia de los estudios universitarios.

Ahora bien, no todo fueron parabienes. La fiscalidad subió por los recargos para atender el cupo exigido por las franquicias y el presupuesto municipal y provincial. Y como la grana cotizaba como cultivo ordinario, la mayor tributación recayó sobre los productores vinculados al mercado interno, que soportaban, además, la competencia ultramarina, favorecida por las franquicias y la función de escala obligada de los puertos insulares. El escenario regional se rompió y a la agonía del espacio-isla con su población y oferta agropecuaria en continuo retroceso³⁴, se contrapuso a partir de ahora la bonanza del espacio-isla con recursos para los sectores amparados por las franquicias.

La crisis de la grana, debida a las anilinas artificiales, provocó una brusca recesión en la década de 1880. La crisis planteó, además, la conve-

³¹ A.M. Macías Hernández y otros, «El comercio exterior», en *Gran Enciclopedia Canaria*, Ediciones Canarias, Santa Cruz de Tenerife, t. V, pp. 1.063-1.069.

³² En 1800, las rentas de propios de los municipios canarios sumaban 429.563 reales, a razón de 220,8 reales por habitante. En 1860, esta suma era de 108.000 reales y la citada *ratio* de 45,6 reales.

³³ El presupuesto del municipio capitalino (SC de Tenerife) subió de 26 millones de ptas de 2004 en 1851 a 55 millones en 1880.

³⁴ El retroceso de la población de las islas con esta oferta y su concentración en Tenerife y Gran Canaria fue especialmente significativo. Estas dos islas concentraban en 1850 el 65% de la población regional; en 1900 este percentil subió al 74% y en 1930 a casi el 80%.

nencia de vincularse al paraguas proteccionista peninsular desarrollando al efecto la agroindustria del azúcar y el tabaco y la pesca en el banco sahariano, que el Estado apoyaría al reforzar la presencia hispana en el África occidental en el momento en que se debatía el reparto del continente. Pero la opción librecambista siguió su curso. Una nueva oferta agroexportadora (plátanos, tomates y papas) restableció los tradicionales nexos con Inglaterra e intensificó el uso de los factores tierra y agua. Se abrieron pozos y galerías, se construyeron canales y embalses, y se emplearon mayores dosis de abonos químicos. Las exportaciones comenzaron a finales de la década de 1880; en 1905 ascendieron a 43.191 toneladas de plátanos y 12.742 de tomates; en 1914, a 70.350 y 18.336, respectivamente. El mercado inglés absorbía el 90% del total exportado³⁵.

La *economía de servicios* inició una nueva expansión, impulsada ahora por la carrera imperialista. Los puertos canarios ocuparon los primeros puestos en el *ranking* nacional y las compañías foráneas (*Swaston, Blandy Brothers, Cory, Wilson, Elder-Dempster*) construyeron las instalaciones y ofertaron los servicios que requería el intenso tráfico marítimo —suministros de diversa índole; energía foránea; reparaciones navales; seguros y banca comercial³⁶. Y aunque el capital extranjero se llevó sus beneficios, la mayor parte quedó en la tierra. Me refiero a las rentas del trabajo, a los ingresos por la utilización de la infraestructura portuaria y por las ventas de la *economía de producción* a los buques en tránsito; a los bajos costes de transacción de la oferta agroexportadora y de las importaciones de bienes y servicios, ofertados a precios internacionales; al creciente papel del empresario autóctono en la negociación del comercio exterior; y me refiero, por último, a la diversificación productiva inducida por unas franquicias que, a su vez, facilitaban la presencia foránea.

Las navieras extranjeras, interesadas en negociar cualquier mercancía con flete de ida y retorno, pronto se percataron de que el clima y el paisaje insular favorecían el desarrollo de la fuente de riqueza que nacía en

³⁵ J.S. Nuez Yáñez, *El mercado mundial de plátanos y las empresas productoras en Canarias, 1870-2000*, Instituto de Estudios Canarios, Asprocan y Caja Rural de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife, 2005; J.S. Nuez Yáñez y J.J. Cáceres Hernández, «La economía agroexportadora: esplendor y ocaso, 1850-2000», en *Economía e Insularidad (siglos xviv-xx)*, pp. 154-156.

³⁶ F. Carnero Lorenzo y M.C. Pérez Hernández, «La economía de servicios: el enclave portuario isleño en el escenario atlántico, c. 1852-1960», en *Economía e Insularidad (siglos xviv-xx)*, pp. 179-182.

la Europa de la segunda industrialización: el turismo³⁷. De ahí que fueran los agentes del primer negocio hotelero y con una clientela de mayoritario origen británico, correspondiendo al capital autóctono la gestión de pequeños hoteles y balnearios en diversos puntos de la geografía insular.

Las navieras extranjeras, interesadas también en rentabilizar la escala de sus flotas, ofertaban a la economía insular materias primas y energía³⁸, un bien estratégico desde entonces, pues las Islas carecen de fuentes energéticas de naturaleza fósil. Su economía pudo por fin disponer de una energía barata para las fábricas de gas y luego de electricidad; para extraer del subsuelo el preciado recurso hídrico; para un transporte terrestre que adquiriría mayor vuelo a medida que retrocedía el cabotaje insular; y para el desarrollo de una industria agroalimentaria y tabaquera. Y como la materia prima local era menos competitiva que la foránea, los fabricantes optaron por elaborar esta última con el fin de cubrir la demanda interior, la de los buques en tránsito, y la de mercados africanos e incluso europeos.

Así pues, la recesión de 1880 fue superada de inmediato por una expansión económica que acentuó el proceso modernizador iniciado con las franquicias. Entre 1887 y 1910, la población creció a una tasa anual del 1,84% (de 291.625 a 444.016 habitantes), y destaca sobremanera el ritmo seguido por Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria (4,89%) y causado por la atracción ejercida por las actividades urbanas sobre la población rural³⁹. Migración interior y fuerza de atracción que adquieren mayor relevancia si consideramos que el jornal subió de 1,25-1,30 a 2,5-3,0 pesetas, y que su expresión real mejoró por la baratura de las importaciones por efecto del librecambio⁴⁰. Destaquemos, por último, el mayor grado de conciencia social y política de la sociedad insular, expresado, de un lado, en un movimiento obrero urbano y luego rural que substituyó su primerizo carácter católico y gremial por otro reivindicativo

³⁷ N. González Lemus y P.G. Miranda Bejarano, *El turismo en la historia de Canarias. Viajeros y turistas desde la antigüedad a nuestros días*, Nivaria Ediciones, La Laguna, 2002.

³⁸ M.C. Pérez Hernández, «El tráfico de productos petrolíferos en el Archipiélago canario, 1862-1973», *Revista de Estudios Regionales*, 68, 2003, pp. 161-186.

³⁹ El balance migratorio fue positivo, pero destaca una migración temporera a Cuba. Además, luego de 1900 las cadenas migratorias atrajeron de nuevo a un colectivo con el capital necesario para establecerse como rentero o propietario, o bien como dependiente con miras a crear su propio negocio.

⁴⁰ A.M. Macías Hernández y J.A. Rodríguez Martín, «Economía contemporánea (1820-1986)», en A. Béhencourt Massieu (ed.), *op. cit.*, pp. 369-430.

y de clase, y, de otro, en la mejora cuantitativa y cualitativa de los indicadores de bienestar social —infraestructuras sociales, educación y sanidad⁴¹— y, por supuesto, cultural, cuyo breve apunte en lo que aquí interesa veremos luego.

Debo ahora aclarar el papel que desempeñó el aparato político-institucional en este proceso de modernización social y productivo. ¿Se limitó a otorgarle el marco adecuado a su desarrollo, las franquicias, o bien le tuteló y financió en tal grado que debemos hablar de *economía subsidiada*? La repuesta debería insistir en los matices; sin embargo, esta exigencia metodológica no desvirtúa nuestra tesis: la financiación de dicho proceso se efectuó con las únicas fuerzas de la economía isleña.

En efecto. Su proceso productivo se capitalizó con recursos propios⁴², con recursos ajenos de entidades locales, nacionales y extranjeras, y que devolvió con sus creces, y, sobre todo, con las remesas de los emigrantes, que llegaron ahora en mayor cuantía por la fase expansiva del ciclo económico⁴³. Y si en el apartado mercantil destacó el capital foráneo, que ofreció a precios internacionales los servicios que requería el comercio exterior isleño y financió en parte el aparato productivo, sobre todo a través de *préstamos sobre futuros*, debemos aludir a la creciente actividad emprendedora de un capital autóctono cuyas operaciones incluían la comercialización frutera y sus retornos, la banca, las finanzas y la consignación portuaria.

Entonces, ¿qué hizo el Estado? Lo primero, aceptar la nueva propuesta de las elites insulares: ampliar las franquicias. Y lo hizo en tal modo que Canarias se convirtió entre 1900-1936 en país tercero en el plano de la economía nacional. Veamos por qué. Como ya se dijo, la competitividad de la industria canaria residía en elaborar materia prima importada sin arancel y a precios internacionales y en gozar de libertad de bande-

⁴¹ El presupuesto de gastos del municipio capitalino (SC de Tenerife) subió de 55 millones de ptas. de 2004 en 1880 a 903 millones en 1914.

⁴² F. Carnero Lorenzo, *Economía y Banca en Canarias. El sistema financiero del primer capitalismo, c. 1850-1936*, Ediciones Idea, Santa Cruz de Tenerife, 2007.

⁴³ Las economías emisoras aportan capital humano (emigrantes en edad productiva) a las economías receptoras. Por consiguiente, desde esta perspectiva, las remesas no pueden considerarse como inversiones de capital extranjero y menos aún en una economía cuyo escenario integra el de las economías receptoras; en realidad, las remesas representan el capital e intereses que estas economías abonan a las emisoras por aquella aportación. Sobre las remesas, véase: F. Carnero Lorenzo y J.S. Nuez Yáñez, *El papel de los capitales indianos en la modernización de la economía canaria, c. 1852-1936*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 2009.

ra. Los isleños interpretaron que su producción tenía *carácter nacional* y la introdujeron en bandera extranjera en el mercado peninsular, protegido por barreras arancelarias de aquellas materias primas y, por supuesto, de la oferta industrial foránea. Y la Hacienda consideró que este comercio era ruinoso para la economía peninsular y para el fisco. Negó el *carácter nacional* de la industria isleña y prohibió el tráfico libre de derechos entre Canarias-Península y Baleares y en buques extranjeros (1880), así como su abanderamiento en las Islas (1887).

Los isleños debían entonces integrarse bajo el paraguas proteccionista eliminando sus franquicias o continuar con ellas, lo cual significaba a efectos arancelarios que Canarias sería tratada como país tercero. Y como era de esperar, eligieron la segunda opción con la reforma de los Puertos Francos de 1900, que amplió su contenido librecambista y arregló los intereses del Tesoro. En síntesis, la reforma estableció que los productos del suelo y de la industria de Canarias debían pagar el arancel general a su entrada en la Península e Islas Baleares; prohibió su transporte en buques extranjeros; elevó el cupo por la concesión de las franquicias a un millón de pesetas; y, por último, fijó los impuestos que garantizarían su abono⁴⁴.

Los intereses del Estado y de la economía insular quedaron, pues, de nuevo en armonía. Ahora bien, el Estado no podía permanecer al margen de las inversiones que reclamaba una economía en expansión. Debía dotarla de una infraestructura portuaria moderna y subsanar la descapitalización que habían sufrido otras infraestructuras y equipamientos sociales por la obra desamortizadora. Y, sin embargo, puede afirmarse que hasta la llegada a la cartera de Hacienda del isleño Leopoldo Matos, la acción del Estado se limitó a facilitar la presencia del capital extranjero y a invertir casi en exclusiva en los puertos —es decir, en aquello que le reportaba pingües beneficios como consecuencia del intenso tráfico—, y dejó el resto de las obligaciones comunitarias al cuidado de las haciendas insulares (Diputación y Municipios)⁴⁵.

⁴⁴ Estos impuestos eran: 1) los arbitrios sobre la importación de determinados artículos; 2) el transporte de viajeros, metálico y mercancías que se embarquen o desembarquen en las islas pagará la mitad de la cuota exigida en la Península e islas Baleares; 3) el abanderamiento de buques extranjeros abonará el arancel peninsular, excepto los buques destinados al cabotaje insular; y 4) los derechos de policía sanitaria, que se percibirán con arreglo a la legislación peninsular.

⁴⁵ J.J. Ojeda Quintana, *La Hacienda en Canarias desde 1800 a 1927*, Edición de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas, Las Palmas de Gran Canaria, 1983.

Entonces se reprodujo con mayor ahínco lo que constituye el aspecto político más sensible de la vía isleña al capitalismo. Los ingresos de estas haciendas, procedentes de los recargos sobre los impuestos estatales y sobre los impopulares consumos, eran insuficientes para atender las inversiones que requería la modernización del país. Y como su primer escenario era el espacio-isla, los agentes de cada ámbito insular optaron por presionar a sus representantes políticos, conservadores o liberales, para que olvidaran sus diferencias y aunaran esfuerzos con el fin de conseguir dos objetivos: primero, atraer a sus respectivas islas todo recurso foráneo público o privado que favoreciera sus estrategias, y, segundo, para que se invirtiera en cada isla los ingresos generados por su actividad productiva. Por consiguiente, a medida que crecía el modelo económico propuesto por las franquicias, crecía también la división política-administrativa en el seno de la provincia.

Esta división jalonó toda la historia política del siglo XIX y reverdeció en la primera década del XX, coincidiendo con la discusión en las Cortes del proyecto de ley de administración local (1907)⁴⁶. El debate dio como resultado la erección de los Cabildos insulares en 1912; la nueva entidad asumió las competencias de la Diputación en su respectiva isla, y se dotó para ello de los necesarios ingresos, generados por la riqueza insular (los *arbitrios insulares*)⁴⁷; a partir de ahora, los Cabildos desempeñaron en buena medida el papel que le correspondía al Estado. La Diputación quedó sin contenido alguno, y para mantener las apariencias de solidaridad regional fue suplantada en 1925 por la Mancomunidad Interinsular de Cabildos; dos años más tarde se crearon las dos provincias, dividiéndose también en dos la Mancomunidad.

Así pues, todo lo dicho permite afirmar que el siglo de conflictos y fracasos en la construcción de la unidad político-administrativa del Estado liberal se cerró cuando la herencia del Antiguo Régimen en este apartado, el municipio-isla, se reencarnó en una institución —los Cabildos insula-

⁴⁶ T. Noreña Salto, *Canarias: política y sociedad durante la Restauración*, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1977. J.S. Pérez Garzón, «La cuestión canaria a principios del siglo XIX: publicística e intereses regionales», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 24, 1978, pp. 229-251.

⁴⁷ *Arbitrio ad valorem sobre la importación y exportación* (3% en Tenerife y G. Canaria; 2% en La Palma y Fuerteventura; 4% en Lanzarote y 5% en El Hierro y La Gomera; los municipios tenían una participación en este impuesto) y *Arbitrio sobre la importación y fabricación de alcoholes y aguardientes*.

res—, que se adecuaba mejor a la vía capitalista propuesta por las elites canarias, de raíz insular y netamente diferenciada de la sostenida por el capitalismo hispano. Debemos ahora preguntarnos si esta *vía isleña* al capitalismo tuvo su correspondiente respaldo ideológico⁴⁸.

Recordemos que los ilustrados habían sugerido un *mito nacional* a partir del legado indígena. El intelectual decimonónico debía entonces perseverar en esta idea y demostrar la pervivencia de aquel legado en términos de raza y cultura. Y así fue. Imbuida del fervor romántico y nacionalista, buena parte de la literatura canaria de la segunda mitad del siglo XIX recreó y enalteció el pasado *guancho* (valores, mitos, héroes y leyendas), mientras la arqueología, la antropología física y la historiografía planteaban su pervivencia como raza y cultura. Canarias era una enorme *necrópolis cromagnóide*, de modo que «la civilización canaria era la misma que distinguía la raza de Cromagnon, raza muy avanzada en moral que debiera ser envidiada por muchas naciones de hoy que pretenden marchar a la vanguardia de la civilización» (G. Chil y Naranjo). Y aquella «civilización» pervivía aún en un mundo rural cuyos valores respondían al ideal romántico, pues el campesino canario, «ya viva en la aldea, ya permanezca aislado en su cueva o en la montaña..., es afable, obsequioso, humilde, astuto, reservado, hospitalario con los extranjeros, respetuoso de la vejez..., virtudes hereditarias de los guanches que han legado a sus nietos» (S. Berthelot).

Así pues, el *mito primigenio* adquirió una nueva dimensión en la segunda mitad del siglo XIX. Éramos un pueblo criollo, nacido de la simbiosis entre la herencia europea y la indígena; en resumen, éramos diferentes en el plano económico y también en el social y cultural, y, desde esta perspectiva, el nuevo discurso indigenista aportaba un argumento identitario a la *vía isleña* al capitalismo. Ahora bien, el nuevo discurso no construyó un *mito nacional* que diera cobertura ideológica a una *praxis* política dirigida a lograr la unidad económica del Archipiélago y a defender aquella *vía* ante el poder del Estado. Y no lo construyó por dos razones principales.

La primera, porque la unidad política-económica era la isla y de ahí que aquel discurso planteara, frente a la sugerencia ilustrada de una nación *guancho* «de una misma extracción y de un mismo gusto en todos los asuntos y en todos los modos de pensar y subsistir», la existencia de

⁴⁸ La que sigue puede consultarse en A.M. Macías Hernández, «Economía y política en el librecambio isleño», incluido en *Revisiones y provocaciones...*, pp. 406-411.

siete comunidades indígenas insulares, cada una con su propio horizonte cultural. Y la segunda, porque la *vía isleña* al capitalismo no requería un *mito nacional* para su defensa ideológica. Le bastaba la solidez de sus argumentos económicos y la fidelidad a un Estado que aceptó aquella vía y contó con la participación activa de las elites canarias en la política nacional. Además, la conciencia indigenista, que se expresó también en las artes plásticas, en la música e, incluso, entre los isleños de la otra orilla —creación del *Partido Nacionalista Canario* en Cuba (1924)—, fue pronto desplazada por una nueva intelectualidad, más creativa, vanguardista y con una visión cosmopolita de la cultura⁴⁹, en concordancia con la mayor intensidad del proceso de modernización social y productivo impulsado por las franquicias.

La I Guerra Mundial provocó inflación, paro y emigración. Las exportaciones agrícolas se hundieron al caer sus compras por la contienda, y el descenso del tráfico marítimo afectó a los servicios portuarios y a la actividad turística. La caída de las importaciones y la incapacidad de la producción local —a pesar de sus esfuerzos— para cubrir el déficit provocaron una brusca subida en los precios de las subsistencias. Arreció el paro y la conflictividad obrera, y la crisis no alcanzó mayor vuelo gracias a la riada emigratoria a Cuba y al papel de sus remesas⁵⁰.

Esta breve e intensa crisis se remontó a principios de 1920. La población recuperó su vitalidad demográfica y la corriente emigratoria cambió de signo⁵¹. La exportación frutera creció vertiginosamente al recuperarse su demanda en los mercados europeos⁵². Aparecen las primeras máquinas ahorradoras de mano de obra en las labores agrícolas, y la población activa en el sector se redujo entre 1920 y 1930 (del 64 al 47%). El empleo de abonos químicos casi se duplicó (de 13 millones de kg en 1924 se pasó a

⁴⁹ Una síntesis sobre esta historia de la cultura insular se encuentran en A. Sánchez Robayna, «Arte y cultura (siglos XIX y XX)», en A. Bethencourt Massieu (ed.), *op. cit.*, pp. 535-585.

⁵⁰ La población, que había crecido a una tasa anual acumulativa del 2,2% entre 1900 y 1910 hasta alcanzar los 444.018 habitantes, redujo este ritmo al 0,3% entre este año último año y 1920.

⁵¹ Entre 1920 y 1930, la tasa anual de crecimiento fue de casi el 2%, siendo la población en la última fecha de 555.128 habitantes, concentrándose el 80% en Tenerife y Gran Canaria.

⁵² De 70.000 tm de plátanos y 18.000 de tomates en 1914, pasamos a 226.298 y 105.772 en 1930. El mercado británico absorbía ahora un 50%, seguido del francés (30%) y del peninsular (15%).

24 millones en 1930) y la ampliación del área irrigada intensificó la búsqueda de nuevos veneros⁵³. El auge de la capacidad compradora permitió cubrir el déficit de una oferta doméstica que retrocedía de nuevo por su bajo nivel de competitividad⁵⁴, si bien la demanda urbana de frutas y hortalizas y de productos lácteos determinó un incremento de estos cultivos y de la ganadería intensiva en los entornos de los principales centros urbanos.

La *economía de servicios* portuarios recobró su dinamismo, generando efectos de arrastre sobre el resto de los sectores productivos. Destacamos la intensa actividad constructora, con especial incidencia en los dos centros capitalinos del Archipiélago. El aumento de la demanda energética, sobre todo de los buques en tránsito, contribuyó a la presencia de las primeras petroleras extranjeras y al establecimiento de una refinería por la Compañía Española de Petróleos en 1929 y en Santa Cruz de Tenerife⁵⁵. La producción de energía eléctrica de las empresas ubicadas en las dos capitales insulares pasó de 1.347 millones de kw/h en 1914 a 15.939 millones en el quinquenio 1931-35⁵⁶. La industria tabaquera, a pesar de sus continuos roces con el monopolio, aparece ya consolidada⁵⁷, así como la industria pesquera, gracias sobre todo a la demanda de los mercados coloniales⁵⁸. El resto de la industria agroalimentaria conoció sus días de gloria, al incrementarse la demanda local y exterior (suministros de buques), y mencionemos, por último, el nuevo auge de la actividad turística, propiciada ahora de forma creciente por el capital indígena⁵⁹.

⁵³ Mediante la fórmula de sociedades anónimas, que permitía captar el ahorro local y las remesas, se abrieron nuevas galerías y pozos. En 1922 existían 21 sociedades hídricas y Canarias tenía la *ratio* más alta de capital social por habitante (29,2 ptas.) de todo el Estado. Entre 1920-1934, los embalses construidos en Gran Canaria cuadruplicaron la capacidad de los construidos entre 1903-1916.

⁵⁴ Las 149.709 hectáreas de cereales y leguminosas de 1922 se redujeron a 67.662 en el quinquenio 1931-1935, y su valor en el conjunto del sector descendió del 40,3% en 1922 al 25,3% en 1929.

⁵⁵ M.C. Pérez Hernández, «La internacionalización de Cepsa en la España del monopolio», *Revista de Historia Industrial*, 42 (2010), pp. 89-119.

⁵⁶ F. Rodríguez y Rodríguez de Acuña, *Formación de la economía canaria (1800-1936)*, Ed. Banco Occidental, Madrid, 1981.

⁵⁷ A. Arnaldos Martínez y J. Arnaldos de Armas, *La industria tabaquera canaria (1852-2002)*, Gobierno de Canarias, Santa Cruz de Tenerife, 2003.

⁵⁸ A. Díaz de la Paz, «La pesca en Canarias. Un sector en transformación», *Papeles de Economía Española. Economía de las Comunidades Autónomas*, 15 (1995), pp. 143-150.

⁵⁹ A. Guimerá Ravina, *El Hotel Marquesa: apuntes para un centenario (1887-1987)*, Puerto de La Cruz, 1987.

Fue, pues, una década de indudable crecimiento económico y con rasgos propios respecto de la etapa anterior⁶⁰. Porque si en el pasado sus protagonistas habían sido los intereses foráneos, ahora este protagonismo le correspondió al capital autóctono acumulado durante la fase anterior de auge y a las remesas, pues la contracción de la economía cubana posibilitaron los retornos definitivos. Por su parte, la clase obrera, con un mayor grado de cohesión, logró incrementar sus retribuciones⁶¹ y mejoró, por tanto, la distribución social de la renta. Una mejora que motivó la génesis de las primeras entidades de ahorro. Las Cajas surgieron en Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria en 1911 y 1913, respectivamente, y el saldo total de sus imposiciones en ptas. corrientes se multiplicó por 3,4 entre 1920 y 1930. Las tasas de mortalidad decrecieron gracias a los avances en la sanidad pública. La inversión por habitante en la enseñanza primaria subió de 0,87 ptas. corrientes en 1916 a 4,02 ptas. en 1927, y dos años más tarde Canarias ocupaba el octavo y séptimo lugar en el conjunto del Estado en lo que respecta a niños por escuela y a niños escolarizados por cada mil habitantes. El aparato productivo exigía, pues, un capital humano más cualificado, y de ahí el aumento de la matrícula en los estudios secundarios y el establecimiento de la primera universidad en La Laguna (Tenerife) en 1927.

La depresión de 1929 no afectó a toda la estructura productiva. Mientras la exportación de tomates siguió su curso, la de plátanos se redujo en más de un tercio entre 1930 y 1936 por la política arancelaria y de contingentes impuesta por los países consumidores en beneficio de la oferta bananera de sus respectivas colonias. Además, la oferta isleña tenía males propios: su incapacidad real para competir con los menores costes de la oferta colonial y las graves deficiencias existentes en la comercialización, siendo uno de sus defectos la elevada atomización del grupo exportador⁶². Los reajustes en el comercio internacional, consecuencia del activo proteccionismo, motivaron un descenso del comercio de tránsito y de la actividad portuaria. La construcción se paralizó y la crítica situación de los diferentes países europeos afectó a las rentas de

⁶⁰ A.M. Macías Hernández, «Algunas consideraciones sobre la economía canaria entre 18900 y 1936», en *Canarias, Siglo XX*, Edirca, Las Palmas de Gran Canaria, 1983, pp. 300-301.

⁶¹ El jornal subió de 2,5-3,0 ptas. en 1914 a 5,0-5,5 en 1930, siendo muy superior el alza en el caso de los obreros portuarios y de la mano de obra cualificada.

⁶² J.S. Nuez Yáñez, *op. cit.*, pp. 154-186.

sus ciudadanos, haciendo desaparecer la incipiente actividad turística. El paro y la conflictividad social alcanzó su punto álgido en 1933⁶³, no existiendo ahora la opción migratoria, pues la depresión también afectó a los países de América Latina; únicamente Venezuela escapó parcialmente a sus efectos gracias a su oro negro y con futuro provecho para la migración isleña.

3. Los años del horror y de la miseria, 1936-1960

La Guerra Civil comenzó en Canarias y con ello decimos todo acerca de la brutalidad represiva de los sublevados y de la angustia extrema de una sociedad que no había sufrido nunca, en ningún momento de su historia, ni la guerra fratricida ni el ejercicio gratuito de la violencia sectaria⁶⁴. Más aún; esta violencia, con su secuela de muerte y represión física e ideológica, se desarrolló en un contexto de miseria creciente e igualmente gratuita, por cuanto el nuevo régimen redujo el potencial de riqueza de la economía insular y extrajo de ella una parte de su renta neta para afianzarse en el poder. Se deduce entonces que fue en estos años cuando, de verdad, Canarias fue considerada y tratada como la última colonia del Imperio.

Nuestro diagnóstico es duro y debemos, por tanto, argumentarlo con brevedad y rigor⁶⁵. La autoridad militar, asesorada por la patronal más adicta, suprimió las conquistas sociales de la República e intentó resolver la penuria económica. Y aunque nada podía hacer para aliviar el grado de postración del factor motriz de la *economía de servicios* —la navegación atlántica vinculada al comercio multilateral—, sus medidas facilitaron la recuperación de la exportación frutera. Ahora bien, su política no tenía por objeto mejorar el bienestar de los insulares sino el «saqueo» de una parte sustancial de las divisas con el fin de sostener la re-

⁶³ M. Suárez Boza, *Economía, sociedad y relaciones laborales en Canarias en el periodo de entreguerras*, Las Palmas de Gran Canaria, 1995.

⁶⁴ M.A. Cabrera Acosta, *La guerra civil en Canarias*, Lemus Editor, La Laguna, 2000.

⁶⁵ Este periodo cuenta ya con una interesante bibliografía. Véase: R.A. Guerra Palmero, *Autarquía y hecho diferencial canario (1936-1960)*, Ediciones Idea, Santa Cruz de Tenerife, 2005. Id., *Sobrevivir en Canarias (1939-1959). Racionamiento, miseria y extraperlo*, Ediciones Idea, Santa Cruz de Tenerife, 2006. F. Carnero Lorenzo y J.S. Nuez Yáñez, «Conocimiento del periodo autárquico», en J.A. Rodríguez Martín, y otros, *La autarquía en Canarias*, Ediciones Idea, Santa Cruz de Tenerife, 2009.

belión. Y como las rentas del capital adicto a la causa no debieron sufrir merma alguna, cabe sostener que las pérdidas en divisas recayeron sobre las rentas del trabajo. Además, la política de control y ahorro de divisas redujo las importaciones de bienes-salario y su demanda tuvo igual signo al contraerse el consumo por la caída salarial y el incremento de los precios.

La II Guerra Mundial arruinó los servicios portuarios, la agroexportación a sus tradicionales mercados y sus contrapartidas. La Dictadura decidió entonces «administrar» la economía isleña a través del *Mando Económico de Canarias* (1941-1946). La oferta interior creció al agregarse más tierra y trabajo al proceso productivo y lo mismo ocurrió con la oferta agroexportadora (plátanos, tomates, tabaco, algodón), cuyo principal destino era el mercado peninsular. La diminuta industria fue atendida y las pesquerías iniciaron su década de oro, al aumentar el consumo de salazones en aquel mercado por la caída de las importaciones de bacalao. Pero la insuficiente oferta doméstica hizo subir los precios por encima de la media nacional (un 78,7%, frente al 54,3%), con la consiguiente ruina de los salarios reales. El racionamiento y las tasas acompañaron a un activo mercado negro, y a finales del sexenio la sequía y el hambre expresaron su lado más oscuro en un aumento de la mortalidad. Por suerte, el desastre no fue mayor porque el *Mando* suavizó el corsé autárquico; adquirió trigo y millo argentino, concedió licencias de importación para aliviar determinadas carencias, y toleró la actividad de los «funcionarios» del extraperlo y la emigración ilegal con destino a Venezuela.

Durante los años 1946-1959 la economía intentó sin éxito recuperar su legado librecambista, mientras la estructura productiva recordaba un lejano pasado; en 1959, la participación del sector agrario en el producto interior bruto y en el empleo era del 30,2% y 55,0%, respectivamente. El declive de las exportaciones de plátanos a los mercados foráneos se vio compensado por los envíos al mercado peninsular, que duplicó al extranjero en 1960, mientras las ventas de papas y, sobre todo, de tomates, se concentraron en aquellos mercados. Los *servicios portuarios* siguieron las tendencias de recuperación y auge del tráfico mundial, mientras el resto del sector servicios languidecía por la cortedad de la demanda, y lo mismo le ocurría al sector industrial; su débil acceso a los *inputs* del mercado mundial minaba su esfuerzo por competir con la oferta peninsular, y la edad de oro de las pesquerías palidecía a medida que se recuperaba el consumo de bacalao. Y como la economía no absorbió todo el potencial laboral, la emigración a Venezuela alcanzó ni-

veles de verdadera diáspora cuando la libertad emigratoria redujo los costes de traslado⁶⁶.

El Estado no alteró su política cambiaria y comercial. Abonaba las divisas, incrementadas ahora con las remesas, a un tipo muy inferior al vigente en el mercado libre y mantenía su cicatera concesión de medios de pago externos, al ceder sólo un tercio del valor total de las importaciones. La sustitución de la oferta de bienes y servicios internacionales por bienes y servicios nacionales privaba a la economía isleña de parte de su potencial de riqueza, constituido por las economías de escala que habían surgido en el inmediato pasado gracias a su vinculación al mercado exterior. La inflación continuaba su curso, mientras las rentas del trabajo, a pesar de sus puntuales subidas, crecían muy por debajo del coste de la vida.

4. Ciclos de bonanza y recesión: ¿Cuándo acabará este baile?

El Plan de Estabilización, la liberalización del tipo de cambio y la suspensión de las restricciones en los medios de pago externos devolvieron a la economía isleña toda la riqueza generada por su actividad exportadora y su capacidad de compra en el exterior⁶⁷. Esta devolución facilitaba, además, la reinserción del Archipiélago en la nueva expansión del turismo. Y cuando los agentes insulares vieron confirmada la bondad del modelo librecambista, resolvieron sus riesgos consolidando *de iure* parte de sus antiguas franquicias mediante el régimen económico-fiscal de 1972, que convirtió de nuevo a Canarias en territorio aduanero exento, es decir, en país tercero a efectos comerciales y de fiscalidad indirecta.

La economía respondió de inmediato a las nuevas circunstancias. Entre 1959 y 1975, el producto interior bruto creció a una tasa anual del 7,2%, aunque su distribución *per cápita* lo hizo al 5,1% como consecuencia de una demográfica que recuperaba su comportamiento demográfico y de la débil emigración⁶⁸. El motor responsable de este crecimiento fue el

⁶⁶ A.M. Macías Hernández, *op. cit.*, pp. 186-201.

⁶⁷ J.A. Rodríguez Martín, «La economía canaria en el período 1936-1979», en *Canarias. Siglo XX*, Edirca, Las Palmas de Gran Canaria, 1983, pp. 305-338. J.L. Rivero Ceballos, «Canarias, 1936-2000. El modelo económico reciente», en *Economía e Insularidad (siglos XVII-XX)*, pp. 55-86.

⁶⁸ Entre 1960 y 1970, la población regional pasó de 944.448 a 1.170.224 habitantes, a una tasa anual del 2,17%.

binomio servicios-construcción; su participación en el producto interior bruto subió del 51,1% al 78,4% entre 1959 y 1975. El turismo transformó todo; primero, su enclave urbano tradicional, y luego creó nuevos emporios de riqueza allí donde sólo había suelo marginal, sol y playa. Y para hacer esto absorbió fuerza de trabajo rural, con nuevos trasvases de población hacia las áreas vinculadas a la nueva economía⁶⁹, así como el ahorro local, las remesas y capital peninsular y extranjero, mientras el sector público construía nuevas infraestructuras. Pero como la locomotora llamada *turismo* iba más deprisa que la responsable de ejecutar obras y servicios sociales, surgieron desfases allí donde las nuevas cargas comunitarias superaban los ingresos. El régimen económico y fiscal atendió este problema; lo recaudado por el *arbitrio a la entrada de mercancías* y el *arbitrio insular sobre el lujo* se destinó a dotar de autonomía financiera a las corporaciones locales.

La libertad comercial dotó al sector industrial de un acceso más fluido a la oferta internacional de *inputs* y materias primas. Ahora bien, no hubo ningún despegue industrial; en realidad, lo que ocurrió fue una relativa modernización de la industria exportadora (tabaco, derivados petrolíferos, pesca) y el desarrollo de pequeñas empresas destinadas a cubrir la demanda interna. Y cuando creció la competencia, llegó el régimen económico y fiscal; su *arbitrio insular a la entrada de mercancías* incluía una tarifa protectora, mientras las industrias que elaboraban materias primas extranjeras obtuvieron bonificaciones a la entrada de sus productos en el mercado peninsular. Por su parte, el sector agrario reinició su modernización, estimulada por la competencia de la oferta foránea en el mercado interior y el aumento de sus costes laborales por el auge del binomio construcción-servicios⁷⁰. Su fuerte retroceso en el producto interior bruto (del 30,2 al 9,7%) y en el empleo (del 55,0 al 23,1%) se vio compensado por la concentración de sus recursos en la oferta exportadora (plátanos, tomates, papas, cultivos en invernadero). Y cuando el plátano perdió el mercado exterior y el tomate sufría en este mercado la competencia de la oferta peninsular, el régimen económico y fiscal garantizó la reserva del mercado nacional para el plátano y la protección del tomate en el sistema de cupos y calendario de exportación.

⁶⁹ En 1970, Tenerife y Gran Canaria concentraban el 88% de la población regional.

⁷⁰ W. Rodríguez Brito, *La agricultura de exportación en Canarias (1940-1980)*, Consejería de Agricultura y Pesca del Gobierno de Canarias, Santa Cruz de Tenerife, 1986.

La crisis internacional debida al aumento de los precios energéticos causó inflación, paro y una débil emigración⁷¹. El turismo aminoró su tendencia expansiva al contraerse el ahorro familiar europeo que adquiría sus servicios. La construcción experimentó un brusco retroceso, arrastrando en su caída a las economías de escala vinculadas a su demanda. La carestía de los *inputs* importados (materias primas y energía) se transmitió al precio final de los bienes industriales y cayó su demanda; las empresas se vieron obligadas a ajustar sus plantillas y a incrementar la productividad; una estrategia que afectó especialmente a la industria tabaquera, mientras la pesquera retrocedía por la pérdida del caladero africano a la raíz de la «descolonización» del Sahara. La agricultura experimentó un nuevo retroceso, debido ahora sobre todo por la carestía del factor agua, ante la competencia del sector servicios y el descenso de los recursos hídricos. La tasa de paro, del 2,5% en 1973, subió de forma constante —sobre todo después de 1980, cuando la migración a Venezuela cambió de signo— hasta alcanzar el 26,8% en 1985, y no fue a más por las inversiones en infraestructuras y equipamientos sociales⁷².

Finalmente, a la recesión económica debemos agregarle la incertidumbre originada por el cambio institucional de la dictadura a la democracia. La solemne declaración de la Coordinadora de las Fuerzas democráticas de Canarias (1976), de reclamar «un estatuto de autonomía cuyo contenido y amplitud serán los que el pueblo canario decida libremente», no se correspondió con la tramitación de un estatuto por la vía del art. 143 de la Constitución, es decir, «reconducido, planteado y resuelto por instancias ajenas» a la sociedad insular y con un techo competencial cuya ampliación exigía nuevas reformas estatutarias⁷³. Además, los conflictos suscitados entre las elites políticas insulares a propósito del reparto espacial del poder y del sistema electoral reprodujeron sus viejos antagonismos, esto es, su incapacidad para diseñar un modelo político-institucional que favoreciera la articulación de todo el escenario económico regional. De ahí que, frente a todo tímido intento de lograr la cons-

⁷¹ J.A. Rodríguez Martín *et al.*, «Crecimiento y crisis en la economía canaria», en VV.AA., *Geografía de Canarias. Tomo VI, Geografía Económica, aspectos generales*, Interinsular Canaria, Santa Cruz de Tenerife, 1985, pp. 190-224.

⁷² J.L. Rivero Ceballos, *Crecimiento económico y política de empleo en las Islas Canarias*, Santa Cruz de Tenerife, Comisiones Obreras Canarias, 2000.

⁷³ J. Hernández Bravo de Laguna, *Franquismo y transición política*, Centro de la Cultura Popular Canaria, Santa Cruz de Tenerife, 1992, pp. 81 y 87.

trucción de este escenario mediante un sistema electoral representativo de la distribución espacial de sus electores, se optó por lo que, de nuevo, reproducía la vieja dinámica política y su trasfondo económico: la circunscripción electoral insular.

El nuevo ciclo de bonanza, que comenzó en 1985 y con pautas similares al anterior, no acabó con esta incertidumbre⁷⁴. Porque si, por una parte, creció la demanda de servicios turísticos y reaccionó la construcción y el empleo y, con ello, el conflicto laboral tendió a remitir, por otra, persistió la sensación de incertidumbre y ahora por la imperiosa necesidad de adecuar el modelo económico y fiscal isleño a la normativa comunitaria y a la creciente globalización de la economía.

La adhesión a la Unión Europea motivó un amplio debate. Inicialmente se optó por mantener la herencia del pasado; el territorio insular siguió siendo un país tercero en materia aduanera y fiscal, no siendo aplicables al mismo las políticas comunitarias ni su *impuesto sobre el valor añadido*. Pero esta opción mostró de inmediato sus perjuicios. Mientras la entrada del tomate al mercado único continuaba sometida a contingentes y precios de referencia, su viejo competidor, el tomate peninsular, tenía libre entrada en este mercado. Por su parte, el plátano veía peligrar su reserva del mercado peninsular por las disposiciones comunitarias sobre la importación de banano extracomunitario. Finalmente, las importaciones procedentes de la Unión Europea debían quedar exentas del *arbitrio a la entrada de mercancías*, y esta exención afectaba a los ingresos de las entidades locales y a la industria, al desaparecer su tarifa protectora, incluida en el citado *arbitrio*.

El debate adquirió mayor intensidad cuando la economía insular entró de nuevo en recesión como consecuencia de la crisis de la economía internacional. Cayó la demanda de servicios turísticos en un contexto de exceso de oferta por el rápido crecimiento de la planta hotelera durante la fase de expansión de finales de los años ochenta. Los precios seguían aumentando a ritmos elevados, así como los tipos de interés; el desempleo alcanzaba cotas desconocidas, impulsado de nuevo por la caída de la demanda de trabajo y el crecimiento de la población activa durante los primeros años de la crisis, aunque más tarde el flujo de salida se incrementaría hasta producir un descenso de la oferta de trabajo. Los informes

⁷⁴ C. Muñoz Ciudad y M. Becerra, «Canarias, crecimiento con incertidumbre institucional», *Papeles de Economía Española*, 45, 1990, pp. 153-163.

sobre la situación del tejido empresarial daban cuenta del alto nivel de endeudamiento, de la baja solvencia, de una manifiesta debilidad estructural⁷⁵.

La recesión aceleró la respuesta institucional⁷⁶. En 1991 se optó por la plena integración, aunque con importantes matices. Las políticas agrícola y comercial comunitarias no debían provocar un aumento de los precios interiores ni alterar los tradicionales flujos comerciales. El *régimen especial de abastecimiento* permitió que los productos agrarios esenciales para el consumo y para la industria continuaran siendo adquiridos a precios internacionales, y gozan también de exenciones arancelarias transitorias los bienes *sensibles* o *estratégicos* para los sectores productivos o para el consumo local. En el apartado fiscal, la reforma del régimen económico y fiscal introdujo el *impuesto general indirecto canario*, similar al IVA comunitario, en sustitución del *impuesto general sobre el tráfico de las empresas* y del *arbitrio insular sobre el lujo*, destinándose la recaudación del nuevo impuesto a la Comunidad Autónoma y a los Cabildos Insulares. El *arbitrio sobre la producción e importación de las Islas Canarias* reemplazó al *arbitrio sobre la entrada de mercancías*, con la salvedad de que su gravamen se redujo de forma progresiva a partir de 1996 y debió desaparecer en diciembre del 2000, al igual que la tarifa especial protectora para la industria. La *reserva para inversiones*, deducida de la base imponible del *impuesto sobre sociedades*, se destina a la adquisición de activos fijos, de deuda pública emitida por las entidades locales, y a la suscripción de títulos de empresas canarias o con domicilio insular.

La nueva acción institucional coincidió con la recuperación de la economía internacional, lo que se tradujo en un nuevo ciclo expansivo. El binomio turismo-construcción aceleró su tendencia expansiva y, de nuevo, las tasas de paro comenzaron a retroceder, al tiempo que el nuevo ciclo atrajo fuerza de trabajo inmigrante. Las infraestructuras y los equipamientos sociales han crecido de forma exponencial gracias a las inversiones de las Administraciones Central y Autónoma y a la declaración de Canarias

⁷⁵ J.A. Rodríguez Martín y P. Gutiérrez Hernández, «Rasgos de la evolución estructural de la economía canaria», *Papeles de economía Española. Canarias. Economía de las Comunidades Autónomas*, 15 (1994), pp. 57-68. J.A. Rodríguez Martín, «Cambio estructural y modelo económico canario. Una nota revisionista», *Economía e Insularidad (siglos XIV-XX)*, pp. 90-112.

⁷⁶ AA.VV., «La economía canaria ante el nuevo status de integración en la Comunidad Europea», *Información comercial Española*, 2.287-2.288, 1991.

como *objetivo I* y *zona ultraperiférica*, que ha permitido a su aparato productivo beneficiarse de los fondos comunitarios.

Y mientras esto ocurría en los sectores intensivos en el empleo de fuerza de trabajo local e inmigrante⁷⁷, el sector industrial declinaba por la desaparición de sus ventajas fiscales, la falta de liquidez en medios de pago de sus compradores africanos y la pérdida de su renta de situación, consecuencia ésta de los procesos de reubicación de la industria en el ámbito internacional. Las multinacionales del tabaco han cancelado o reducido su actividad; igual desgracia afectó a la industria pesquera; la petrolera (CEPSA) ha terminado por ajustar su producción a la demanda del mercado interior; y, por último, la agroalimentaria retrocede ante la competencia de la oferta foránea, gestionada ahora por nuevos y poderosos importadores: las grandes superficies. Su única ventaja competitiva, el ahorro en los costes de transporte de los productos terminados, tiende a desaparecer por efecto de las tecnologías que «encogen el espacio» económico y por la progresiva liberalización de los transportes. La creación de la *zona especial canaria* (ZEC) no ha logrado aún resultados tangibles en orden a reducir el fuerte desequilibrio intersectorial de la economía isleña.

5. Conclusiones

El Archipiélago cuenta únicamente con recursos naturales aptos para el desarrollo de determinadas opciones productivas y con una privilegiada situación en el concierto marítimo atlántico, a lo que debemos agregar la disponibilidad de fuerza de trabajo en virtud del crecimiento demográfico y del aporte inmigratorio, derivado éste de aquella privilegiada situación y de la atracción ejercida por los ciclos de bonanza de la economía insular. De ahí que su historia económica pueda sintetizarse en un estrategia cuyo escenario es internacional y su objeto optimizar la asignación de aquella potencialidad productiva con el fin de exportar de forma competitiva para poder importar de igual modo las muchas carencias.

La versión isleña de la crisis del Antiguo Régimen tiene de singular la ruptura de esta estrategia por parte de un factor institucional hasta entonces sensible a las exigencias en materia fiscal y arancelaria de la econo-

⁷⁷ Sobre este tema, véase D. Godenau y S. Arteaga, «Migraciones e insularidad. Reflexiones desde la historia», en *Economía e insularidad (siglos XIV-XX)*, pp. 141-142.

mía insular. Por consiguiente, la versión local de aquella crisis se caracteriza también por la pugna de las elites con el nuevo Estado con objeto de recuperar su herencia fiscal y librecambista. Una pugna que resolvió el decreto de Puertos Francos (1852), y los insulares volvían a ser españoles en lo político, pero extranjeros en lo económico.

Comenzó entonces una fase de recuperación y modernización productiva. La expansión de la oferta agroexportadora concentró los recursos disponibles y atrajo el ahorro interior, los capitales foráneos y, sobre todo, las remesas acumuladas por la exportación de capital humano hacia la vertiente americana del sistema económico isleño. El librecambio mejoró su competitividad al facilitarle el acceso a los mercados exteriores y las importaciones de bienes-salario y de manufacturas para cubrir la demanda interior, acrecentada ahora por el aumento de la capacidad adquisitiva de los insulares y por el retroceso de la oferta doméstica como consecuencia de la baratura de la foránea. El auge del comercio internacional revalorizó el enclave portuario y generó «efectos de arrastre» sobre la *economía de producción*, al reducir sus costes de transacción y estimular la diversificación del aparato productivo mediante el desarrollo de una industria agroalimentaria y de un incipiente sector turístico.

Este proceso modernizador se intensificó en el primer tercio del siglo XX, cuando la sociedad insular alcanzó un mayor grado de conciencia política y de clase, al tiempo que mejoraban sus niveles de bienestar relativo. Y aunque las dos guerras mundiales y su intermedio, la gran depresión de 1929, arruinaron la estrategia productiva debido a su estrecha vinculación al escenario internacional, el paro y la miseria no alcanzaron cotas extremas porque al ciclo negativo en esta vertiente del sistema económico insular y atlántico le corresponde otro de signo positivo en su vertiente americana; y hacia allá fluyó de nuevo capital humano, garantizando sus remesas en concepto de ayuda familiar la reproducción de las economías domésticas y, en fin, de todo el sistema social hasta la próxima etapa de bonanza.

El calvario autárquico fue una etapa realmente extraña a la economía canaria. La fuente externa de su riqueza quedó cercenada, mientras la minoría afecta al régimen y vinculada a los intereses peninsulares se enriquecía con la administración de una miseria que, de nuevo, se vio amortiguada por una corriente emigratoria que adquirió guarismos de verdadera diáspora en la década de 1950.

La parcial recuperación del legado fiscal y librecambista a partir de 1960 coincidió con una nueva fase de expansión, impulsada ahora por la

locomotora *turismo*. El proceso modernizador retoma su cauce, la deuda histórica en infraestructuras y equipamientos sociales tiende a saldarse, y mejoran el resto de los indicadores de bienestar social. Pero el nuevo modelo económico, vinculado de manera más estrecha al escenario internacional, es extremadamente vulnerable a los cambios en este escenario, de modo que esta etapa de la historia isleña se caracteriza son sus cortos ciclos de bonanza y recesión y todos repiten a coro la misma cantinela.

La última crisis llegó en el verano de 2007. La caída del crédito y de la demanda de servicios turísticos, motivada, como siempre, por las dificultades de las economías europeas, provocó la contracción del binomio turismo-construcción y un incremento del paro en un sistema productivo caracterizado por el empleo intensivo de fuerza de trabajo⁷⁸. Y como en el inmediato pasado, todos esperan que la recuperación de las economías europeas inyecte otra vez la misma savia a un modelo económico que constituye ya una seria amenaza para el débil equilibrio ecológico y medioambiental de los espacios insulares, y que agrava, además, la extrema fragilidad de su economía.

⁷⁸ A.M. Macías Hernández y J.L. Rivero Ceballos, «El concepto de crisis económica en la historia de Canarias», en *Hacienda Canaria*, 29, 2010, pp. 85-104.