

**Título: LibreCambismo y Puertos Francos: notas para el estudio del pensamiento económico en Canarias en los años treinta.**

**Autor: Juan Manuel Brito Díaz.**

---

**1. Introducción.**

Los hechos históricos condicionan el interés por un aspecto u otro de la realidad. El interés por caracterizar y analizar el conjunto de la estructura económica canaria, sobre todo desde su vertiente externa, ha sido una constante en el recorrido del pensamiento económico insular. Sin embargo, este interés ha decaído en las últimas décadas a pesar de que gran parte de los economistas reiniciaron importantes debates en las últimas décadas, en relación con lo que se ha venido denominando como *Hecho Económico Diferencial Canario*<sup>1</sup>. Lo cierto es que no podemos pensar que los problemas hayan desaparecido por completo –en todo caso han aparecido nuevos problemas y otros se expresan de otra forma distinta-; y parece más bien que se ha extendido una percepción decepcionante de que no se encuentran soluciones y se realizan escasos progresos.

Las consecuencias en la historiografía económica canaria se han dejado sentir claramente, en un contexto en el que 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 realidad sobre la que se pretende actuar. Las normas que regulan las relaciones económicas, externas e internas, 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 (...)”<sup>2</sup>.

Las reflexiones sobre el Hecho Económico Diferencial Canario tienen su origen en el siglo XVIII, siendo Alonso de Nava y Grimón quien “logró poner de relieve los rasgos particulares de la economía isleña frente a la peninsular, fundamentando así (la) 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

---

<sup>1</sup> Bernal (1982).

económico puertofranquista<sup>3</sup>”. Esta línea argumental tomó especial importancia durante los años veinte y treinta del siglo XX, conformándose definitivamente su *corpus doctrinal*<sup>4</sup> en un contexto repleto de elementos de cambio y modernización de 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 éste 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<sup>5</sup>”. No se trató, sin embargo, de una vía exenta de tensiones y conflictos<sup>6</sup>, motivadas en esencia por la fragilidad de un modelo económico y social construido sobre la dependencia exterior, en el cual se están produciendo fuertes procesos de ajuste de los distintos grupos y clases sociales insulares.

Pues bien, el presente trabajo pretende abordar las aportaciones de dos autores (José Mateo Díaz y José Miranda Guerra) en esta perspectiva, es decir, considerando la relación existente entre la lucha por el poder y la hegemonía insular del sector comercial-exportador insular y las propuestas sobre el modelo puertofranquista y las salidas a la crisis de los años treinta, de quienes destacaron por ser sus más cualificados representantes. En esta perspectiva el alcance de esta comunicación pretende seguir avanzando en el planteamiento de dos cuestiones, que a nuestro juicio, requieren de un conocimiento más exhaustivo del que en la actualidad poseemos: a) caracterizar las aportaciones de J. Miranda Guerra sobre las causas de la crisis, y las soluciones para remontar la misma, en relación con la conformación de un *pensamiento económico diferencial canario*; b) relacionar las interpretaciones de los autores con el proceso de configuración de la sociedad de clases isleña, y más concretamente con el sector comercial-exportador.

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

---

<sup>2</sup> Lázaro (1977: 20).

<sup>3</sup> Bernal y Macías (1988: 15).

<sup>4</sup> De hecho fue José Mateo Díaz quien en 1934 acuñó el término Hecho Económico Diferencial, para hacer referencia a las particularidades de la economía isleña. Véase Mateo Díaz (1934: 22).

<sup>5</sup> Macías y Rodríguez (1995: 373).

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 Primera Guerra Mundial y el final de la Segunda 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<sup>7</sup>”. Primero, con el estallido de la Primera 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<sup>8</sup>. 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 Segunda 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<sup>9</sup>.

Aunque la crisis económica ha sido poco estudiada todavía por la historiografía canaria<sup>10</sup>, parece constado que esta crisis repercutió con intensidad en la economía del Archipiélago. Como se comentó 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

---

<sup>6</sup> Véanse Brito (1980), Cabrera Acosta (1991), y Suárez Bosa (1991), entre otros.

<sup>7</sup> Bilbao (1999: 52).

<sup>8</sup> “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).

<sup>9</sup> Ashford (1989).

reconocimiento definitivo de la diferencialidad económica isleña, “consolidando el instrumento pragmático de política económica y social fundado en la libertad de comercio exterior que fue el decreto de Bravo Murillo (...)”<sup>11</sup>. 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 economía capitalista mundial en crisis, se veía fuertemente afectada, debido a su carácter *extravertido y desarticulado*<sup>12</sup>. 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)<sup>13</sup>, 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<sup>14</sup>.

Las medidas tomadas en el marco internacional supusieron el levantamiento de barreras fiscales y administrativas para las importaciones, lo que generó la necesidad de

---

<sup>10</sup> Sin embargo, algunas aproximaciones pueden encontrarse en Cabrera Acosta (1991) y Suárez Bosa (1991) y (1996).

<sup>11</sup> Bourgon Tíno (1982: 162).

<sup>12</sup> Para estos conceptos véase Amin (1974).

<sup>13</sup> *Ibidem* p. 209.

<sup>14</sup> 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 extraversión-dependencia y los problemas estructurales

promover acuerdos económicos interestatales para evitar guerras económicas. De este modo, se fue sustituyendo el comercio internacional individualista y librecambista por el comercio entre los estados-Nación que lo controlaban, imponiéndose la idea de la nación como *economía nacional*<sup>15</sup>. Fueron varias las medidas de política económica internacional que afectaron 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<sup>16</sup>.

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<sup>17</sup>. 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 intransular que mantienen el sector agrícola y el sector exportador<sup>18</sup>.

---

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).

<sup>15</sup> Véase Hobsbawm (1995: 36-39, 141-142, 191-193).

<sup>16</sup> Francia absorbe en estos momentos el 50% de la exportación platanera de Canarias, y los beneficios son bastante elevados en esos años. Véase Nota Informativa publicada en *Actividad* en junio de 1935 con motivo de la reanudación de las negociaciones del Tratado comercial Franco-Español.

<sup>17</sup> Véanse como ejemplo los artículos firmados por M. López Guerra en el periódico *La Provincia* durante el año 1932.

<sup>18</sup> 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

En este sentido, hay que señalar durante estos años, que si bien hasta ahora la actividad comercial la venía desarrollando una burguesía comercial extranjera<sup>19</sup>, desde los años veinte se produce una incorporación de sectores locales en la actividad comercial. Se trata de una incipiente burguesía comercial local que poco a poco se va configurando como un grupo de poder importante, que muestra una gran potencialidad organizativa, forjando “de inmediato sus lugares específicos de reunión – Casinos, Gabinete Literario, Círculo Mercantil- y centros culturales desde donde irradian su ideología<sup>20</sup>”. Al mismo tiempo aparecen las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación, 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<sup>21</sup>. 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, destacando *La Provincia* (Las Palmas) y *La Gaceta de Tenerife* (S/C de Tenerife). Este *lobby* comercial se irá incorporando paulatinamente 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<sup>22</sup>”. Como nos aclara 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<sup>23</sup>”. 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

---

<sup>19</sup> Quintana Navarro (1985).

<sup>20</sup> Suárez Bosa (1995: 454).

<sup>21</sup> Véase Cabrera Acosta (1991) y Suárez Bosa (1991).

<sup>22</sup> Suárez Bosa (1997: 421).

fracción de la burguesía canaria, la más agraria, frente a otra más interesada en el comercio<sup>24</sup>.

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 los sectores exportadores extranjeros y locales, que controlaban totalmente 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, 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-; y sectores agrícolas e industriales<sup>25</sup>. Las reflexiones expresadas desde los defensores de los intereses del *lobby comercial canario* contribuyen enormemente a la configuración de un cuerpo 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.

### **3. 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, y del peso que habían ido ganando las posiciones favorables al intervencionismo. Indudablemente, esta defensa fue protagonizada por los sectores políticos y económicos, que representaban los intereses de la incipiente burguesía local, vinculada al sector comercial

---

<sup>24</sup> *Ibíd.*, p. 434.

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 Oficial de Comercio, Industria y Navegación 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* (Órgano Oficial del CPMLP), que salió por primera vez al público en agosto de 1934. Tanto en esta revista como en la prensa local<sup>26</sup>, 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* exportador 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, profesor-ayudante de la Cátedra de Economía Política y Estadística de la EPCLP, quien primero utilizó este eufemismo para hacer referencia a las particularidades económicas de las Islas, en su obra *Esquema de Historia Económica de las Islas Canarias*<sup>27</sup>. Junto a Mateo Díaz, son de destacar las aportaciones de sus maestros: Felipe de la Nuez -Director y Catedrático de Economía Política de la EPCLP, durante los años treinta-, y sobre todo, José Miranda Guerra -Catedrático de Geografía Económica de la EPCLP y Secretario de la Cámara de Comercio de Las Palmas hasta 1936. Sin lugar a dudas Miranda Guerra es la personalidad de mayor relieve y de mayor profundidad teórica. De hecho dedicó grandes esfuerzos al estudio y al análisis de la realidad social, económica y política de las Islas. Son de destacar sus aportaciones sobre geografía, materia sobre la que publicó diversos trabajos: *Indagación del paisaje*, *Valor explicacional de las cartas geográficas* e *Integración urbana del Puerto* (1933-1934); así como sobre el regionalismo: *Estudios sobre el regionalismo en Canarias* (1910). Pero su mayor dedicación la dedicó al análisis económico en relación con el modelo de Puertos Francos:

---

<sup>26</sup> Además de en la revista *Actividad*, se realizó una importante actividad publicística en periódicos locales como *La Provincia*, *Acción*...



*Justificación racional del régimen franco de las Islas Canarias* (1934), *Nuevos aspectos justificativos de la racionalidad del régimen franco de las Islas Canarias* (1935), así como una gran cantidad de artículos no sólo en la revista *Actividad*, sino también en prensa local y española<sup>28</sup>.

En sus reflexiones acerca de la crisis de los años treinta Miranda Guerra planteó varias ideas que defendían la especificidad económica de las islas en relación con el modelo puertofranquista ratificado en 1900.

En líneas generales las argumentaciones de Miranda Guerra se circunscriben al marco del liberalismo económico, dejándose notar una gran influencia de una Escuela Clásica que en el primer tercio del siglo XX todavía ejercía una gran influencia<sup>29</sup>, a pesar de que desde finales del siglo XIX se fue plasmando el cambio de tendencia generalizada a aceptar las tesis proteccionistas que durante el período de entreguerras dominó el panorama económico mundial.

En un contexto, por tanto, 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<sup>30</sup>.

La Ley de noviembre de 1934 que intentó extender el régimen de contingentes español a las Islas, suponía un fuerte quebranto para la libertad comercial sobre las que se había desarrollado la sociedad isleña, al menos, desde 1852. Esta ley pretendía “extender al territorio de las Islas el régimen de contingentes, sentando las bases de un régimen preferencial que destruía el eje y el fundamento mismo de la franquicia. Para la implantación de la expresada medida se invocaban razones de diversa índole. Según unos, nuestras libertades comerciales representaban un estancamiento en la marcha y en los nuevos métodos del comercio internacional. Era preciso adaptarse al nuevo ritmo de las cosas en el mundo. Según otros, la situación de nuestra producción agrícola de exportación, amenazada de que se le cerrara su más importante mercado, si no procurábamos a éste las compensaciones y ventajas que reclamaba, justificaba todos los sacrificios<sup>31</sup>”. 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

---

<sup>28</sup> Ferrer Muñoz (1992:)

<sup>29</sup> Véase Screpanti y Zamagni (1997)

<sup>30</sup> Véase Miranda Guerra (1934a).

quebrantamiento del régimen franco. Se inició así toda una línea argumental en busca de la justificación y las virtudes del régimen de franquicias, que ineludiblemente no podía situarse sino dentro de los parámetros librecambistas.

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). 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. Miranda Guerra define claramente este principio: “La racionalidad del principio de la libertad de derechos se funda en la supresión del efecto económico o protector del arancel, en un país o territorio sin industrias y productor exclusivo de primeras materias o de productos agrícolas<sup>32</sup>”. Así, afirma: “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<sup>33</sup>”. Y concluye: “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<sup>34</sup>”.

A partir de ahí Miranda Guerra afirma la pretensión de beneficio mutuo que las relaciones económicas librecambistas imprimen no sólo a las Islas sino al resto de países: “Lo manifestado hasta aquí se refiere sólo a la influencia del régimen en el desarrollo de la vida comercial y marítima de las Islas. (...) Pero, por efecto de las relaciones que la libertad de tráfico y el régimen concurrencial crearon entre las Islas y los grandes países comerciales e industriales de Europa, el principio de

---

<sup>32</sup> (1934a: 31)

<sup>33</sup> (1934a: 32)

<sup>34</sup>

reciprocidad se impuso no sólo por estímulos sentimentales de correspondencia, sino por otros estímulos (...) <sup>35</sup>”.

En realidad se contempla la situación económica de las Islas en los términos en que Smith y Ricardo lo hacen con las áreas atrasadas (colonias), es decir como fuente de productos agrícolas a bajo coste (Ricardo) y mercado para la exportación de manufacturas, rentable para la inversión de capital (Smith). Se rechaza por tanto la política de contingentes y las voces que piden protección a la producción isleña <sup>36</sup>, volviendo a recurrir a un esquema netamente smithiano <sup>37</sup>: “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 (...) <sup>38</sup>”. Y seguidamente comenta: “Y ese es nuestro caso, el caso de las Islas canarias (...) <sup>39</sup>”.

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 que realiza.

Mateo Díaz, desarrolla en su *Esquema de Historia Económica de las Islas Canarias* <sup>40</sup>, 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

---

<sup>35</sup> (1934a: 34)

<sup>36</sup> Véase Brito Díaz (2000)

<sup>37</sup> Véase Smith (1994: 606-631)

<sup>38</sup> Miranda Guerra (1934a: 35)

<sup>39</sup> *Ibíd.*

<sup>40</sup> Se trata de una conferencia pronunciada en el Círculo de Unión Mercantil de Madrid en abril de 1934,

fundamentalmente por que “las Islas Canarias han progresado más, mucho más, en estos últimos ochenta años, que en los cuatro siglos y medio anteriores<sup>41</sup>”.

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<sup>42</sup>”.

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, afirma Miranda Guerra, “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<sup>43</sup>”. 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

---

<sup>41</sup> Mateo Díaz (1934: 16-17).

<sup>42</sup> *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.

todo, la depreciación de la moneda y la desaparición del patrón oro<sup>44</sup>. 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<sup>45</sup>. Pero esta contradicción latente es pasada por alto y su posición es fijada claramente en una defensa a ultranza del régimen de franquicias y el libremercado, hasta tal punto que se justifica “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<sup>46</sup>”.

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 los intereses del sector comercial-exportador local 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. Se trata de una cuestión de enorme importancia, ya que durante la depresión de los años treinta se puso en claro que la industrialización ocupaba un lugar crucial en toda política activa para el desarrollo y el crecimiento económico. Esta cuestión era observada también como fundamental en unas Islas que se habían especializado durante largo tiempo –o se habían visto obligadas a especializarse- en la producción de bienes primarios para su exportación a los países industriales

---

<sup>44</sup> Ibid pp. 92-101.

<sup>45</sup> Esta es la opinión de Miranda Guerra (1935c). Pero sobre todo es el argumento fundamental de Mateo Díaz (1934: 47-50).

avanzados que le enviaban a cambio manufacturas. 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*<sup>47</sup>. En una primera afirmación, los planteamientos de Miranda Guerra coinciden con los de quienes ante la *industrialización tardía*<sup>48</sup> cuestionaban los argumentos recibidos, generando la convicción de que la industrialización necesitaba un esfuerzo deliberado, intensivo y guiado<sup>49</sup>, al expresar: “Y, sin embargo, es lo cierto –y hay que proclamarlo- que la única esperanza que cabe a este país de un desenvolvimiento mayor todavía que el maravilloso logrado hasta ahora está en su industrialización<sup>50</sup>”. 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, pero sólo si lo que se pretende es una industria que abastezca el mercado interior. Así, afirma: “Si la industria que el puerto franco no tiene más perspectivas de mercado que el de la localidad y aun dentro de éste no puede luchar con la competencia exterior, es evidente que esta industria no ha debido establecerse<sup>51</sup>”. 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<sup>52</sup> y de los principios de libre cambio. En este sentido la industrialización que se propone es la siguiente: “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<sup>53</sup>”. 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 incompreensión general existente en torno a este gran ideal y de conquistar para él

---

<sup>47</sup> Miranda Guerra (1935c).

<sup>48</sup> Hirschmann (1984: 22)

<sup>49</sup> Para una explicación de estos planteamientos véase Brito Díaz (2000)

<sup>50</sup> (1935c: 62)

<sup>51</sup> Ibid.

<sup>52</sup> Ibid.

<sup>53</sup>

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<sup>54</sup>”.

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<sup>55</sup>. Quien es más claro en sus reivindicaciones es Mateo Díaz, quien afirma: “Desde luego, todos estamos de acuerdo en que muy pronto habrá que ir a esa reestructuración económica de Canarias de que os he hablado. Habrá que ir a un Estatuto de Canarias<sup>56</sup>”.

#### 4. 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. Así, 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<sup>57</sup>”.

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

---

<sup>54</sup> (1935c: 35-36)

<sup>55</sup> Habría que comentar, que de hecho Junco Toral es profesor de la EPCLP, y es quien elabora la propuesta de Estatuto de Canarias durante la II República. Sería interesante analizar la relación entre esa propuesta y la defensa de este grupo de la especificidad económica y fiscal.

<sup>56</sup> Mateo Díaz (1934: 53).

fueron Miranda Guerra y Mateo Díaz, que si bien no constituyeron una escuela de pensamiento propia, si 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.

La defensa del librecambismo a ultranza le impiden plantear la industrialización para un crecimiento económico, ya que esta situación parece conducirles a la aceptación del incentivo estatal en esta faceta de crecimiento. Un excesivo esquematismo que condena el desenvolvimiento de las Islas a la extraversion económica y a la hipertrofia en sus endeble sectores productivos.

Finalmente, 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<sup>58</sup>”; al mismo tiempo que se comenta, en relación con la implantación de un Estatuto de Canarias: “Para elaborar esta Carta hace falta en Canarias una política unitaria, regionalista, autonomista (...)”<sup>59</sup>.

Con todo ello, podemos finalizar concluyendo que si la evolución de la sociedad canaria ha tenido un desarrollo específico, es lógico 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

---

<sup>57</sup> Macías (1995: 33)

<sup>58</sup> Mateo Díaz (1934: 16)

<sup>59</sup>



estructura progreso-atraso<sup>60</sup> y liberalismo-regionalismo que se presentó históricamente en las Islas: la economía exportadora dependiente. 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, al menos, en las elaboraciones desarrollados durante estas décadas.

---

<sup>60</sup> Esta estructura progreso-atraso, será retomada por el pensamiento económico canario durante los años

### ***Bibliografía general.***

- AMIN, S. (1974): *El desarrollo desigual. Ensayo sobre las formaciones sociales del capitalismo periférico*. Fontanella, Barcelona.
- ASHFORD, D. (1989): *La aparición de los Estados de Bienestar*. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Madrid.
- BERNAL, A (1982): “En torno el hecho económico diferencial canario”, en VVAA: *Canarias ante el cambio*, Banco de Bilbao, S/C de Tenerife.
- BERNAL, A. MACIASA, A. (comp) (1988): *Escritos económicos de Nava y Grimón*. ULL, Fundación INSIDES, Cajacanarias, S/C de Tenerife.
- BILBAO, A. (1999): *Modelos económicos y configuración de las relaciones industriales*. Talasa, Madrid.
- BOURGON TINAIO, L. P. (1982): *Los Puertos Francos y el Régimen especial de Canarias*. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid.
- BRITO DÍAZ, J. M. (2000): “Aproximación al debate sobre el Hecho Económico diferencial canario: la crisis de los años treinta en Canarias”, Comunicación presentada al *XIV Coloquio de Historia Canario-Americana* (inédito).
- BRITO, O. (1980): *Historia del movimiento obrero canario*. Editorial Popular, Madrid.
- BUSTELO, P. (1998): *Teorías Contemporáneas del desarrollo económico*. Síntesis, Madrid.
- CABRERA ACOSTA, M. A. (1991): *La Segunda República en las Islas Canarias Occidentales*. Cabildo insular de El Hierro – Centro de la Cultura Popular Canaria. S/C de Tenerife.
- ESTAPÉ, F. (1990): *Introducción al pensamiento económico. Una perspectiva española*. Espasa Calpe, Madrid.
- FERRER MUÑOZ, M. (1992): “Notas sobre la vida y la obra de D. José Miranda Guerra”, en *Coloquio de Historia Canario-Americana*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de GC, pp. 708-723.
- HOBBSAWM , E. J. (1995): *Naciones y nacionalismos desde 1780*. Crítica, Barcelona.
- LÁZARO, L. (1977): “Materiales para una teoría del desarrollo regional”, en *Información Comercial Española*, nº 526-527, Madrid, pp 15-44.
- LUXÁN MELÉNDEZ, S. De (1994): *La historiografía canaria y la Historia Económica. Materiales de Estudio*. CIES, Las palmas.

- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. (1994): “Panorama histórico de la economía canaria”, en *Papeles de Economía Española*, nº 15, pp. 33-41.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. RODRÍGUEZ, J. A. (1995): “La economía contemporánea, 1820-1990”, en BETHENCOURT MASSIEU, A.: *Historia de Canarias*. Cabildo Insular de Gran canaria, Las palmas, pp. 368-429.
- QUINTANA NAVARRO, F. (1985): *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz, 1883-1913*. CIES, Las Palmas.
- RODRÍGUEZ BRAUN, C. (1989): *La cuestión colonial y la economía clásica*. Alianza Universidad, Madrid.
- SÁNCHEZ, M. (1981): “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, pp. 295-324.
- SCHUMPETER, J. A. (1994): *Historia del Análisis Económico*. Ariel, Barcelona.
- SCREPANTI, E. ZAMAGNI, S. (1997): *Panorama de historia del pensamiento económico*. Ariel, Barcelona.
- SUÁREZ BOSA, M. (1991): *El movimiento obrero en las Canarias Orientales (1930-1936)*. CIES, Las palmas de GC.
- (1995): “La formación de una sociedad de clases” en BETHENCOURT MASSIEU, A.: *Historia de Canarias*. Cabildo Insular de Gran canaria, Las Palmas, pp. 431-486.
- (1996): *Recuperación y crisis de la economía canaria (1920-1936)*. Benchomo, S/C de Tenerife - Las Palmas.
- (1997): “Las organizaciones agrarias en canarias: los sindicatos agrícolas”, en *Homenaje a Celso Martín de Guzmán*. Las Palmas de GC, pp. 421-441.
- SMITH, A (1994): *Investigación sobre la naturaleza y las causas de la riqueza de las naciones*. Alianza, Madrid.
- TORTELLA, G. (1995): *El desarrollo de la economía contemporánea. Historia Económica de los siglos XIX y XX*. Alianza, Madrid.

### ***Obras de autores de la época***

- MIRANDA GUERRA, J. (1934a): *Puertos Francos (Justificación racional del régimen franco de las Islas Canarias)*. Publicaciones de la Cámara de Comercio de Las Palmas, Tip. Diario.
- (1934b): “Algunas consideraciones sobre el tratado comercial con Francia”, en *Actividad*, nº 5, diciembre, pp. 3-5.

- (1935a): “Nuevos aspectos justificativos de la racionalidad del régimen franco de las Islas Canarias” en (1975): *Los Puertos Francos de Canarias y otros estudios*. Editado por la Asociación de Consignatarios de Buques de Las Palmas.
- (1935b): “Limitaciones y posibilidades del régimen de Puertos Francos en materia de industria”, en (1975): *Los Puertos Francos de Canarias y otros estudios*. Editado por la Asociación de Consignatarios de Buques de Las Palmas.
- (1935c): “Divagaciones sobre la situación económica de las Islas” en (1975): *Los Puertos Francos de Canarias y otros estudios*. Editado por la Asociación de Consignatarios de Buques de Las Palmas.
- MATEO DÍAZ, J. (1934a): *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.
- (1934b) “Sobre propaganda del plátano”, en *Actividad*, nº1, agosto, pp.12-13.

### ***Artículos de revistas y periódicos de la época***

#### *La Provincia*

- (1932): “¿Cómo puede resolverse la crisis económica?”, 9-VII, p. 3.

#### *Actividad*

- (1935): “Situación económica de las Islas”, nº 12, julio, número extraordinario.