

NOTA PRELIMINAR

El texto que se entrega es parte de un viejo trabajo, inédito y más extenso, sobre la historia de la economía canaria.

La tesis fundamental que se propone en la obra completa es que Canarias ha sido, estructuralmente, una economía abierta, frágil y dependiente. Se mantiene que, con mayor o menor intensidad y con características específicas, la historia de los Ciclos Recurrentes de especialización en exportables, es la que ha organizado el acontecer social de este pueblo isleño y atlántico a lo largo de toda su historia.

La presente entrega pretende demostrar que la introducción de la navegación a vapor en el último cuarto del siglo XIX, supuso un cambio profundo y la inauguración de un nuevo ciclo de exportables: los productos agrícolas perecederos.

Como se sabe, este hecho solo fue posible y vino alentado por la incorporación del archipiélago a la economía hegemónica atlántica de la época. Lo que implicó la necesidad de constituirse en "estación de carboneo" para Las flotas inglesas y la incuestionable integración de Canarias en el área global de la esterlina.

En la entrega se mantiene el texto original tal cual. Sin un antes y un después y con su numeración.

Antonio González Viéitez

EL VAPOR. LOS MUELLES. LOS EXPORTABLES PERECEDEROS.

LA ESTERLINA

36.- Desde una perspectiva económica, el derrumbe de la cochinilla (c.1880) hace entrar al Archipiélago en una situación de "encefalograma plano". Y como ya se ha visto de una forma reiterada en situaciones como ésta, surge y se estimula la emigración. Además, los Puertos Francos, con apenas tres décadas de vigencia, se presentan como una propuesta de "enganche" con las áreas más dinámicas de la economía atlántica, pero permanecen en estado de latencia. En efecto, "la caída del boom de la cochinilla había dejado a las Islas Canarias en una situación de difícil estrechez económica; además la pérdida de confianza que siguió, dio lugar a que los hombres con iniciativa que quedaban se resistiesen a iniciar cualquier empresa que presentase algún elemento de riesgo; la única elección que tenían los ciudadanos más emprendedores era la emigración, que ya contaba con larga tradición...Desgraciadamente, el

capital nuevo lo mismo que el viejo, se utilizaba, según la costumbre, para adquirir tierras, y no había ni interés ni incentivos para invertir en otro tipo de proyectos... No es difícil llegar a las razones que explican esta incapacidad de expansión...: los sucesivos fracasos en la exportación del azúcar, el vino y la cochinilla, así como la dificultad de encontrar un sustituto para estos productos, constituyó uno de los principales problemas". (Davies y Fisher; 1995: 223-227)

Una argumentación similar la encontramos en F. Quintana: "Para los cónsules británicos, los principales males de Canarias no procedían del exterior, sino que se encontraban enraizados en el corazón mismo de la sociedad isleña y tenían su fundamento último en las propias incapacidades canarias para generar riqueza a partir de un aprovechamiento racional de los recursos disponibles...Las principales culpabilidades recaían, según ellos, en las clases dirigentes isleñas, y en especial en los terratenientes agrícolas y los comerciantes locales... bastante inclinados a las inversiones poco productivas, a la búsqueda del dinero fácil y rápido, sin hacer previsiones de futuro". (Francisco Quintana Navarro; 1995: 178)

Vemos cómo se repite el proceso de enroque de la clase dominante: aguantar "hibernados" hasta ver el despegue de un nuevo ciclo, con la finalidad de conseguir su propia supervivencia. Además, esta "solución" ni se busca ni se pelea sino que, pasivamente, se espera que caiga del cielo exterior. En este comportamiento "se observa...una peligrosa tendencia a mantener la expectativa en torno a la aparición de un cultivo central de exportación "salvífico" que permitiese superar la crisis". (Oswaldo Brito; 1989: 46)

37.- A todas estas, a lo largo del XIX y sobre todo en su último cuarto, el mundo atlántico (mejor dicho, el mundo entero, aunque se mantiene la expresión por su importancia y resonancia históricas para Canarias), se está recomponiendo de acuerdo con la nueva correlación de fuerzas, fruto de los logros impresionantes de la Revolución Industrial, y en función de la división internacional del trabajo en el marco del Imperialismo. En la Conferencia de Berlín (1885), los dueños del mundo se reparten África, asumiendo la existencia previa de los territorios coloniales, e imponiendo las nuevas colonias.

En esta suerte de nueva mundialización, las rutas marítimas que interconectan las metrópolis y sus colonias alcanzan un valor esencial. Así, el dominio del mar por las flotas mercante y de guerra deviene estratégico. Muy pronto las flotas británicas, en especial la Royal Navy, conquistan la hegemonía. Los tráficos marítimos se acrecientan espectacularmente y se establecen rutas cuyo dominio y control, que garantizan la navegación sin contratiempos, resulta decisivo.

En este escenario la posición geográfica del Archipiélago alcanza una elevada cotización. Como había ocurrido en etapas anteriores. El propio Viera ya lo había observado: "Todos cuantos tienen alguna mediana tintura de geografía, saben que si las Islas Canarias no componen una parte muy considerable del mundo, no dejan de hacer una figura lucida aún cuando no se atiende a otros méritos que al de su ventajosa situación". (José de Viera y Clavijo; 1772: Tomo I:9)

En este punto, creo pertinente recordar la caracterización que hace Braudel del papel de las islas en la historia: "Vida precaria, estrecha, constantemente amenazada: tal es la suerte de las islas; su vida íntima si se quiere. Pero su vida exterior, el papel que desempeñan en el primer plano de la escena de la historia, es de una amplitud que no se esperaba de mundos tan

miserables. Aunque pueda ser que la vida exterior, que vemos mejor que la otra, tenga una amplitud que encubra su miseria. La gran historia, en efecto, pasa frecuentemente por las islas; acaso sería más justo, tal vez, decir que se sirve de ellas...". (Fernand Braudel; 1949: Tomo I :203)

38.- Junto a esta mundialización que va a revalorizar, en principio, la posición estratégica de las Islas, va a producirse una mutación en la tecnología del transporte marítimo de insondable trascendencia para la sociedad isleña. La navegación a vapor.

Los barcos a vela no tienen que "llevar puesta" la energía. Se la van encontrando a lo largo del camino. O no; de ahí su falta de regularidad. Los nuevos vapores evitan el azar y "llevan puesta" la energía. Y, cuando se aprestan a largas travesías, tendrán dificultades para transportar cualquier otra mercancía que no sea el carbón. Por eso, el sistema funciona llevando puesta sólo la energía suficiente para llegar a una de las postas intermedias con las que se jalona el largo recorrido.

Por razones de navegación que no vienen al caso, Canarias era una estación intermedia extraordinariamente bien situada, además de contar con algunas radas de muy buenas condiciones naturales. Y, encima, constituía el único enclave europeo, políticamente idóneo para desempeñar las funciones exigibles a una posta intermedia en el Atlántico Medio Oriental.

Estos son los elementos que explican (aparte de la antigua tradición del comercio anglo-canario, a lo largo del dilatado período del ciclo de los vinos y del corto, pero trepidante, ciclo de la cochinilla) la localización, en Gran Canaria primero y en Tenerife después, de estaciones de carboneo dirigidas fundamentalmente al suministro de la flota británica. Y, como es lógico, al socaire del carboneo se fueron organizando todo tipo de empresas ligadas a los servicios al transporte marítimo de paso.

Hay que subrayar que "resulta imposible entender el despegue portuario -y los negocios y actividades que en él se insertan- sin considerar que La Luz es un prototipo perfecto de lo que W. Minchington ha definido como "port of call"; esto es, un puerto enclavado en el cruce de diferentes derrotas marítimas, que asume la especialísima función de servir como estación de aprovisionamiento y de repuesto a los buques en tránsito de larga travesía". (F. Quintana Navarro; 1985: 45)

Aunque más adelante volvamos sobre el tema, creo interesante explicar quienes fueron los agentes sociales que pusieron en pie este formidable mecanismo que originó una auténtica mutación en la sociedad canaria. Por citar sólo un nombre, si bien emblemático, el empresario inglés Alfred L. Jones, uno de los socios más representativos de Elder Dempster Co., una de las principales empresas inglesas en el transporte marítimo transoceánico. Este empresario abandona una inicial factoría en Sierra Leona para afincarse en Canarias y constituir, en 1884, la "Gran Canaria Coaling Company" en el Puerto de La Luz (más tarde hizo lo mismo con la Tenerife Coaling Company), lo que le llevó a comprar dos minas de carbón en el Sur de Gales para garantizarse el suministro de la forma más eficiente posible.

Hay que destacar que el servicio de suministro de carbón supone un salto modernizador en la actividad productiva isleña. Se trata de un negocio atlántico, no local. Se suministra a los tráficos principales de la época entre Inglaterra, África Negra, América del Sur, el Índico y Oceanía. Lo que se valora en un principio es la posición geográfica. A partir de ahí, el

mundo económico inglés organiza la "escala canaria" como soporte de sus tráficos imperiales.

39.- Resumiendo, los vapores aportan el modernismo de la era industrial (para las Islas Canarias, los vapores equivalen a los ferrocarriles continentales). Y la integración en las rutas del Imperio, aporta el cosmopolitismo. Que son dos de las características fundamentales que van a definir a la sociedad canaria.

Pero, a mediados del siglo XIX y antes que estas realidades fueran cuajando, Canarias estaba en una posición geopolítica y geoeconómica incómoda. España había perdido las colonias americanas de Tierra Firme y, aunque estaba por cumplimentarse el Desastre del 98, el Archipiélago ya había perdido su posición central, como reconocía con sensibilidad Bravo Murillo en su ya comentada Exposición de Motivos.

Es a partir de mediados del XIX y fruto, por un lado, del reconocimiento de las libertades comerciales canarias y, por otro, de la consolidación de la hegemonía británica en el Atlántico y la localización en el Archipiélago de unas estratégicas estaciones de carboneo, que Canarias reconquista una posición de centralidad, si bien ahora en el área de la esterlina. Canarias se adecua así, con naturalidad, a la nueva situación geopolítica y se integra en el nuevo mundo económico atlántico, bajo hegemonía real inglesa y bajo el evanescente estandarte de la soberanía española.

De esta forma, se vuelven a dar las condiciones institucionales y geoeconómicas necesarias para que la economía isleña vuelva a funcionar a pleno trapo. La demanda atlántica se está más que insinuando.

¿Y cuáles serían las condiciones suficientes? Es decir ¿qué otros hechos tienen que darse para que las posibilidades formidables de desarrollo que están apareciendo puedan transformarse en bullentes realidades?

Fundamentalmente dos. En primer término, que las radas y los embarcaderos tradicionales de las islas se transformen en puertos modernos que puedan prestar con eficiencia los servicios demandados por los nuevos vapores. En segundo lugar, que los factores productivos canarios, en estado de letargo después del derrumbe de la cochinilla, puedan encontrar un nuevo filón para su puesta en uso rentable.

Todos estos elementos se autoreforzan y se pueden explicar según el proceso circular de las externalidades positivas y el principio de la aglomeración: hay mucho tráfico de escala que conecta Canarias con casi todo el mundo, por tanto es sencillo realizar cualquier tipo de actividades de comercio exterior y así, estas se multiplican, con lo que se incrementan los tráficos y se pueden mejorar y modernizar los servicios a la navegación marítima.

40.- Generalizada la navegación a vapor, planteada la posibilidad de importantes estaciones de carboneo y de multitudinarias escalas de buques en tránsito, la sociedad canaria se planteó la imperiosa necesidad de sustituir el disperso sistema de fondeaderos, radas, surgideros y pequeños espigones que festoneaban las costas (en función de las zonas de cultivo), por un dispositivo de grandes puertos modernos, con actividad concentrada y obligados a prestar toda una serie de nuevos servicios (los propios de la era industrial) a una escala y ritmo desconocidos.

Ciertos elementos fueron preparando el terreno: "El decreto de 1868, por el que se suprimió el derecho preferente de bandera, facilitó el establecimiento de las compañías

navieras inglesas en el Archipiélago, favoreciendo su captación la construcción de los nuevos puertos de La Luz y Santa Cruz". (A. M. Bernal; 1981: 35)

El forcejeo entre las clases dirigentes de Gran Canaria y Tenerife por dotarse del primer puerto moderno del Archipiélago, fue largo y tenso, dada la situación del pleito insular.

En cualquier caso, se tuvo que esperar más de treinta años desde la Declaración de Puertos Francos, para hacer realidad esta necesidad profunda. Y el desenlace tuvo mucho que ver con la coyuntura política de la Restauración. En febrero de 1881 se produce un cambio de gobierno (el famoso "turno") y el liberal Sagasta sustituye al conservador Cánovas. Y, aquí viene el dato definitivo: el teldense Fernando León y Castillo es nombrado Ministro de Ultramar y su amigo, José Luis Albareda, Ministro de Fomento. En apenas dos años (¡oh prodigio!) se ultimó el proyecto, se realizó la subasta y se iniciaron las obras del Puerto de La Luz.

La estrategia de León y Castillo supuso una innovación importante en el trillado asunto del pleito insular. En efecto: "dirigió sus miras a dotar a la isla de aquello que pudiera aventajarla con el paso del tiempo: más que pedir honores para ella, le dio algo que le acarrease vida". (Joaquín Blanco; 1976: 367). También en este aspecto, el moderno y tosco impulso capitalista arrinconaba al espíritu señorial y honorífico del Antiguo Régimen.

Las obras del Puerto de La Luz se realizaron por la empresa británica Swanston y Cía., que utilizó el sistema constructivo más moderno de la época; el que se estaba empleando por los ingleses en los principales puertos de La India.

Esta forma de rematar el asunto no fue un azar. "Tendríamos que remontarnos a las primeras décadas del S. XIX para descubrir los antecedentes de la intensa colaboración que había existido entre los tres pioneros del Puerto [de La Luz]. Fue entonces cuando Diego Swanston...se asoció con Ripoche para fundar "Diego Swanston y Cía.", casa de comercio a la que también se incorporó Tomás Miller...y habían conocido una dinámica de crecimiento continua...A partir de la comercialización de vinos, aguardientes, orchilla, barrilla y otros productos isleños, adquirieron diferentes propiedades rústicas y urbanas, a menudo procedentes de bienes desamortizados; expandieron sus actividades a otras islas... y dispusieron de sus propios representantes y apoderados en las plazas extranjeras a donde remitían los productos canarios...[Por eso] no es de extrañar que Miller y Ripoche, a través del apoderado de este último, Nestor de La Torre Doreste, convencieran a los Swanston de Londres para rematar las obras del Refugio, después de haberse conseguido una apreciable mejora de las condiciones de la subasta, gracias a la intervención de los hermanos León y Castillo". (F. Quintana Navarro, 1985: 47-48)

La importancia de los puertos fue inestimable: "Antes de la construcción de los dos nuevos puertos...la economía de las Islas Canarias se encontraba en un estado casi moribundo...y principalmente fueron los empresarios extranjeros, y especialmente los británicos, quienes se encargaron de que se les diera un aprovechamiento rentable a esas costosas instalaciones". (Davies y Fisher; 1995: 266)

Como consideración global, hay que subrayar que la construcción y puesta en funcionamiento de los Puertos de La Luz y de Santa Cruz, tuvo una importancia decisiva. "Los Decretos de Puertos Francos de 1852 proporcionaban al Archipiélago el marco propicio para su proyección económica; treinta años después, la construcción del Puerto de Refugio suponía dotar a la isla de un instrumento preciso para realizar esa proyección..." Hasta tal punto todo esto

es así que "las navieras no esperaron a que los muelles estuvieran acondicionados para hacer recalar sus barcos en aguas de La Luz; tan sólo cuatro años después del comienzo de las obras, en 1887, el Puerto de Refugio se había convertido en el primer puerto del Archipiélago por su tráfico marítimo, con un registro de vapores y un tonelaje a punto de triplicar los índices de 1883". (F. Quintana Navarro; 1985: 17 y 37)

41.- En esta rabiosa síntesis que estamos haciendo, bastante segmentada por razones expositivas, resta por introducir una mutación económica, sustancial para la economía canaria, acaecida en las dos últimas décadas del siglo XIX y que originará una nueva y profunda especialización productiva y un nuevo ciclo económico.

Consecuencia de un hecho exógeno, azaroso podíamos añadir, la economía canaria va a tener que cambiar el paso. Nuestros bisabuelos y tatarabuelos protagonizaron (sin duda, sería más correcto decir que aceptaron y asumieron el liderazgo de los "chonis") un complejo proceso social que suele conceptualizarse como una discontinuidad, como una ruptura.

Esta discontinuidad es consecuencia de la generalización de la navegación a vapor en nuestro mundo económico atlántico. Este tipo de navegación provee de regularidad al transporte. En los puertos, colgados en las paredes de las oficinas de las consignatarias y navieras, aparecen los carteles horarios de las arribadas y las salidas de los vapores. Irrumpe, destrozando inercias, una nueva dimensión de la accesibilidad. No se trata sólo de saber si un viajero o una mercancía va a llegar a un destino o venir de él. Ahora se va a conocer con exactitud su hora de salida y llegada. Surge así la accesibilidad temporal que, a primera vista, pudiera parecer que no significa nada, que es una banalidad.

Sin embargo, supuso una auténtica revolución económica en las islas. Por supuesto, en toda la economía mundial, pero con características más profundas para cualquier pueblo isleño, en especial el canario.

La especialización productiva canaria estaba centrada, desde siempre y hasta ahora, con los altibajos que ya conocemos, en producciones primarias imperecederas. Dicho con más rigor, en producciones primarias duraderas. Una libra de azúcar, orchilla o cochinilla; una pipa de vidueño o malvasía aguantan tiempo sin quedar inservibles. Incluso puede que alguna gane con los años.

Y hay que admitir que ese concreto modelo de especialización e intercambio no fue producto de una casualidad. Es más, no pudo construirse de otra manera. La tecnología del transporte al uso, la navegación a vela, no aportaba ni velocidad ni regularidad de horario a los transportes marítimos. Así, sólo se podía atender determinado tipo de tráfico.

Pero ahora, ya se van a poder exportar bienes perecederos. Porque, disfrutando de una posición "central" y estratégica (estaciones de carboneo) en las rutas del Imperio Británico, los factores de producción canarios adquieren un nuevo valor. Al tener garantizada la nueva accesibilidad temporal, podemos especializarnos en productos de lujo y de alto valor añadido porque, o son exóticos y desconocidos en Europa (plátanos) o, siendo conocidos, sólo se producen en determinadas épocas del año (zafras de tomate de invierno y primavera). Y así, tenemos que "el cambio de signo en esta coyuntura desfavorable se producirá en la última década del S. XIX, a partir de aquellos artículos en los que Canarias tenía una ventaja relativa, pues la mayor parte de la producción era obtenida en invierno y primavera: "extratemprana" o

"temprana", sin competencia de otros oferentes y/o productos similares". (Cabrera Armas y Díaz de la Paz; 1991: 708)

Con la posibilidad de exportar bienes perecederos de lujo a las naciones más ricas y dinámicas de la época y con los multiplicadores de actividad económica, ligados a las estaciones de carboneo de las rutas británicas, la economía canaria despliega de nuevo sus ventajas absolutas basadas, como sabemos, en la especialización y el intercambio.

En efecto: "la actividad comercial constituye, sin duda, un capítulo económico inherente a la misma naturaleza archipelágica de Canarias, territorio aislado por el mar, que hace del vínculo mercantil con el exterior garantía exclusiva de su propia existencia... En este sentido, el período comprendido entre 1880 y 1919 ofrece múltiples y variados ejemplos que confirman el anterior comportamiento; así, el desarrollo de la expansión colonial... facilitará la dinamización de la economía insular tras la crisis de la cochinilla -distinguiéndose un período de expansión inicial entre 1880 y 1900 y una fase posterior de consolidación entre 1900 y 1914- para herirla de muerte nuevamente durante la Primera Guerra Mundial". (Ulises Martín; 1992: 15)

42.- La discontinuidad provocada por el nuevo modo de transporte va a producir, entre otros muchos efectos, uno que me parece fundamental para entender el nuevo ciclo y que se puede calificar como un elemento inmaterial, como un intangible: el tiempo.

Con esto no se quiere decir que el tiempo no tuviera importancia antes. Es obvio que la tenía, pero era un "tempo" distinto. Ahora nos incorporamos a una economía en que las producciones pueden valer mucho o no valer nada, en función del tiempo que se tarda en acceder al mercado. Porque los exportables perecederos tienen que llegar al consumidor final en condiciones adecuadas. Desde esa limitación, comienza una fatídica cuenta atrás: la distribución final, las operaciones de mayoreo, el transporte, el embalaje, la recolección, en ocasiones la propia plantación, tienen que organizarse de forma tal que se cumplan todas las exigencias temporales.

Porque todo el proceso no puede rebasar un período de tiempo determinado. Si eso ocurriese, el producto se convertiría en inservible. Pero, si llega a tiempo, el beneficio que se puede obtener es muy elevado. Es la ruleta del todo o nada.

En este nuevo escenario, las ventajas en el comercio internacional, también tendrán que medirse y competir en el inhóspito rasero del tiempo. Y esto nos va a obligar a cambiar porque ya no podemos seguir como antes. No podemos "ir al golpito" porque "time is money". Hay que reorganizar toda la sociedad.

El "nuevo" tiempo es un "tiempo abstracto, producto de una destilación...y constituye una de las abstracciones de primer rango que define nuestro mundo...[Se trata] de un instrumento más revolucionario que los de la pólvora, la imprenta y la máquina de vapor y más rico en consecuencias que el Descubrimiento de América...[En la nueva época] los relojes en lugar de máquinas que miden el tiempo, son más bien máquinas que crean tiempo, que producen tiempo...De ahí, su impacto tan poderoso en todo el ámbito humano que, a partir de entonces, pasa a ser cautivo de un tiempo que transcurre con independencia de los astros, de la luz del día y de las estaciones, de la materia que fluye o se consume, y pasa a depender de una numeración impasible, exenta de toda ligadura". (Ernst Jünger; 1998)

Todo este impresionante empuje va a influir, de modo poderoso, en la configuración de la nueva sociedad capitalista. No nos olvidemos que el propio Marx define la plusvalía en función de un "tiempo" socialmente no necesario.

A los efectos que venimos analizando en la economía canaria, el nuevo tiempo va a poner sobre la mesa una original y compleja tarea, porque la actividad productiva isleña va a sufrir una profunda mutación. Ahora, además de organizar los factores productivos tradicionales, va a ser necesario incorporar unos nuevos intangibles, unos factores inmateriales, que podemos englobar como la gestión del tiempo. Se van a exigir nuevas y superiores habilidades, tanto en la economía real como en la financiera. Es en este escenario donde se está luchando la competitividad y, para salir airoso, es imprescindible que los factores actúen cada vez de forma más avanzada y especializada.

Las consecuencias económicas y sociales de este fenómeno son las que nos van a guiar en la comprensión del nuevo ciclo de los exportables perecederos. Es a su través como podremos entender la organización y control de la nueva estructura y del nuevo ritmo que exige el tránsito a la moderna economía capitalista.

43.- Las piezas de la historia están descritas. Se ha aportado información documentada y se ha recurrido a especialistas solventes para saber más y conocer mejor esas piezas. Ahora, tenemos que intentar ensamblarlas y dinamizarlas para globalizar, de forma consistente, la interpretación del nuevo ciclo de los exportables perecederos.

En primer término, en el Atlántico estaba bullendo la expansión colonial. Fueron los propios hacedores británicos del Imperio, quienes tomaron la decisión de convertir los dos principales puertos canarios en estaciones de carboneo. Y vimos como esta elección fue determinante para el cambio de ciclo. "En definitiva, el carbón era [según la Junta de Obras del Puerto de La Luz] el más lucrativo y espléndido negocio que en el mismo se realiza y la industria de más seguros rendimientos. Su control estuvo en manos de las compañías foráneas y, en torno a su comercio, se forjaron sustanciosos beneficios que ampliaron el campo de acción del capital extranjero". (F. Quintana Navarro; 1985: 59)

Lo verdaderamente nuevo es el suministro de carbón. No nos olvidemos que el combustible se tiene que importar en su totalidad; por eso, resulta fácil de entender que las empresas carboneras sean inglesas (Tomás Miller e hijos, Gran Canary Coaling Co., Blandy Brothers...). Habrá que esperar al posterior período de rivalidad anglo-germana en las islas, para que aparezcan también carboneras alemanas, como la Casa Woermann.

Todo esto originó un fantástico incremento del movimiento portuario. Entre 1860 y 1890, en el Puerto de La Luz, la actividad portuaria (medida por el arqueado de los buques) se multiplicó por ¡63!, y el número de vapores entrados por ¡75!

Esta evolución está relacionada con otros hechos decisivos. En efecto, "el abastecimiento de carbón, agua y víveres a estos buques creó puestos de trabajo, pero su verdadero significado para la economía de las islas se encontró en las oportunidades que representó para otras dos actividades independientes: el comercio de la fruta y el turismo". (Davies y Fisher; 1995: 230)

El comercio frutero de perecederos, y sobre todo el negocio platanero y tomatero, va a ser el elemento transformador de la mayoría de las islas, a excepción de

Lanzarote, Fuerteventura y El Hierro.

El fenómeno turístico sólo alcanzará importancia decisiva en una etapa posterior, con la generalización del transporte aéreo de masas.

En este punto hay que recordar que, en Inglaterra, la importación de fruta se convirtió en un negocio de gran importancia en la década de 1880. Se trataba de una demanda de lujo (para la época) y, por tanto, de elevada elasticidad-renta que, con el tiempo, se irá extendiendo y generalizando a toda la sociedad europea occidental.

La Elder Dempster (cuyo principal animador fue Alfred L. Jones) y, más adelante Fyffes, fueron quienes transformaron las primeras tentativas de exportar plátanos a Inglaterra en barcos de vela, en propuestas consistentes de especialización e intercambio masivo. Estas empresas y estos empresarios ingleses, formando parte de los constructores de la futura Common Wealth y metidos hasta el cuello en la consolidación de su hegemonía marítima, son los que detectan esta nueva posibilidad de negocio en Canarias y, con gran tino y celeridad, crean y consolidan una demanda estable para esta fruta, exótica y desconocida, primero en el área de Liverpool y, más adelante en Londres, teniendo como punto neurálgico Covent Garden.

Así, se abre un proceso trepidante de transformación social y de especialización en productos agrícolas perecederos. Lo que conducirá a que podamos hablar, simplificando las cosas, de una estructura productiva de monocultivo. Expresándolo en términos más adecuados, esta "reconversión agraria, auspiciada por los intereses foráneos y por [algunos] locales, se concretó en la expansión de los cultivos de plátanos, tomates y papas. Se abría de nuevo una favorable perspectiva para el restablecimiento de nuestros tradicionales vínculos con la economía británica, coincidiendo además con la revitalización geoestratégica del Archipiélago para esta potencia... Su destino [de las exportaciones agrícolas canarias hasta la primera Guerra Mundial]: el mercado inglés, el cual absorbía aproximadamente el 90% del total exportado". (A. Macías y José Ángel Rodríguez; 1995: 403)

Comentando la misma coyuntura, pero enfatizando los elementos de cambio: "Será con la tríada de nuevos cultivos de exportación (plátanos, tomates y papas), cuando se experimente un salto cualitativo en las técnicas de producción agraria del Archipiélago. Nuevos inversionistas, exigentes mercados, altos costos productivos, difusión periodística de los problemas agrarios y rápida presencia extranjera, constituyen factores suficientes para favorecer la introducción de avances e innovaciones tecnológicas, como no se habían experimentado en etapas históricas anteriores". (Oswaldo Brito; 1989: 31)

Esta especialización productiva es cada vez más profunda. "Es decir, que en nosotros prácticamente todo nuestro consumo corriente, diario, es de importación, y sólo producimos para exportar nuestro sol y nuestro clima en forma de productos agrícolas". (Manuel Bermejo; 1966: 89)

Toda esta transformación económica "exigió el aporte de mayores dosis de capital, cuyos orígenes son todavía confusos. No obstante debemos citar, en primer término, a las compañías consignatarias extranjeras, destacando Fyffes, Elder Dempster, Wolfson y Yeoward, entre otras. Arrendaban tierras a la terratenencia o compraban parcelas para destinarlas a los nuevos cultivos, adelantando en otros casos el numerario necesario para su implantación y exigiendo a cambio la comercialización del producto". (A. Macías y José Ángel Rodríguez; 1995: 404)

Dentro de este nuevo ciclo agrario de exportables perecederos, destaca el "papel directivo del cultivo platanero, pues se hace patente a partir de entonces [1890] el trato privilegiado que las fuentes locales y consulares le dispensan en sus comentarios. Le corresponde este privilegio, entre otras razones, por la carencia inicial de competencia alguna que afrontar. No era éste el caso del tomate y la papa, productos de temporada, que veían reducido su calendario comercial a determinados meses del año, por la rivalidad de la producción europea. El plátano abre así mayores perspectivas y atrae con mayor intensidad la atención... Por otro lado, sus plantíos requerían inversiones más cuantiosas, una superior preparación del terreno y de la infraestructura hidráulica... Ocupará las mejores tierras del Archipiélago... Asimismo, el superior interés demostrado por la iniciativa foránea ante el sector platanero, su producción y comercialización, constituye otro de los rasgos que pone de manifiesto su carácter definitorio del ciclo económico que se abre tras la implantación de los nuevos cultivos centrales... El plátano asume, pues, el papel indicador y director de la economía isleña que ostentaron en su día el azúcar, el vino y la cochinilla". (Ulises Martín; 1992: 26-27).

En la base de esta profunda especialización productiva se encuentra un fenómeno similar al de la Incitación y Respuesta (Arnold J. Toynbee; 1933). En efecto "Las dos notas básicas de todo el complejo proceso estructural que llega hasta nuestros días pueden colocarse, dentro de una reiteración o repetición histórica más o menos periódica, entre estos dos extremos: la irrupción de una corriente externa como causante de nuestra apertura económica y la vocación y necesidad posterior hacia el exterior, como flujo inverso, de los elementos de la economía insular, íntimamente ligados al tráfico y a la fenomenología externa". (A. Carballo Cotanda; 1970: 21)

BIBLIOGRAFÍA

- BERMEJO PÉREZ, MANUEL. "Características económicas de la agricultura canaria" Información Comercial Española. N.º 389. 1966
- BERNAL, ANTONIO M. "En torno al hecho diferencial canario" En "Canarias ante el cambio" Instituto de desarrollo regional ULL. 1981
- BLANCO, JOAQUÍN. "Breve noticia histórica de las Islas Canarias" Cabildo Insular de Gran Canaria. 1976
- BRAUDEL, FERNAND. "El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II" Fondo de Cultura Económico. Madrid. 1984

BRITO, OSWALDO. “Canarias 1876-1931: la encrucijada internacional” Historia Popular de Canarias. Tomo VI. Tenerife. 1989

CABRERA ARMAS, LUIS y DÍAZ DE PAZ, ALVARO. “La economía contemporánea: el proceso de consolidación capitalista”. Historia de Canarias. Editorial Prensa Ibérica. Valencia. 1991

CARBALLO COTANDA, ANTONIO. “Canarias. Región polémica” Edicusa. Madrid. 1972

DAVIES y FISHER. “Relaciones comerciales entre Gran Bretaña y las Islas Canarias desde 1850 a nuestros días”. Canarias e Inglaterra a través de la historia. Cabildo Insular de Gran Canaria. 1995

JÜNGER, ERNST. “El libro del reloj de arena”. Tusquets. Barcelona. 1998

MACÍAS HERNÁNDEZ, ANTONIO y RODRÍGUEZ MARTÍN, JOSÉ ÁNGEL. “La economía contemporánea 1820-1990” Historia de Canarias. Cabildo Insular de Gran Canaria. 1995

MARTÍN, ULISES. “El comercio exterior canario”. Centro de la Cultura Popular Canaria. 1992

QUINTANA NAVARRO, FRANCISCO. “Barcos, negocios y buques en el Puerto de La Luz 1883-1913” Cuadernos canarios de Ciencias Sociales nº 12. CIES. Las Palmas. 1985

QUINTANA NAVARRO, FRANCISCO. “Informes consulares británicos sobre Canarias” [Editor] CIES. Las Palmas. 1992

VIERA Y CLAVIJO, JOSÉ DE. “Historia general de las Islas Canarias” (1772). Ediciones La Provincia. Las Palmas. 1931