

LA «COLONIA BRITÁNICA». EL COSMOPOLITISMO

Antonio González Viéitez
Economista

NOTA PRELIMINAR

Esta entrega es continuación de la aparecida en el anterior Número 1 de la *Revista ACL*. Como allí se dijo, también forma parte de un trabajo más extenso e inédito, elaborado en la década de los 90 del siglo pasado. Que se redactó con un carácter convencionalmente académico, de ahí la profusión de citas bibliográficas que aparecen en el texto. Y como se decidió publicarlo tal cual, así quedó.

En lo que sigue, se intenta sintetizar una de las épocas más dinámicas de nuestra historia. La consolidación de la “Etapa de la Esterlina”; el aprovechamiento de la “renta de situación” del archipiélago, expresada en el impresionante trajín cosmopolita de sus puertos; la “ventaja canaria” que permite la exportación a Europa de nuevas producciones agrarias perecederas; el nacimiento de una burguesía comercial isleña; la profundización de nuestra dependencia del exterior... se arremolinan y complementan dotando de enorme dinamismo y profundizando las contradicciones de toda la sociedad canaria.

Y comprobamos cómo la inteligencia y sensibilidad de Tomás Morales, capta a la perfección el espíritu vital de esta peculiar “Colonia Británica”.

44.

Analicemos ahora las consecuencias de este nuevo ciclo de especialización sobre la estructura productiva isleña. Los factores productivos canarios, organizados para la producción de “imperecederos”, son sometidos a un espectacular revoltón por la nueva demanda exterior. Y tendrán que adaptarse para poder responder con eficacia y eficiencia a la nueva situación. Así comienzan a hacerlo, contando de partida con un clima excepcional, propio de la posición subtropical del Archipiélago, y con su “nueva” accesibilidad.

Lo primero que se tendrá que adecuar es el factor productivo tierra. En esta etapa, va a ser necesario ir mucho más allá de las roturaciones hechas en la etapa de los “imperecederos”, que se habían realizado en las áreas geográficas más aptas; sobre todo en las llanuras y valles costeros anejos a los barrancos con corrientes continuas de agua donde, por supuesto y en su día, se habían hecho los principales repartimientos de tierras y aguas.

El cultivo de la platanera es mucho más exigente en cuanto a la preparación de la tierra; se hizo necesario reacondicionar las superficies de labor. Las sorribas, los en ocasiones elevados muros de piedra seca, la construcción de cadenas en las laderas, la aportación de drenaje y tierra vegetal, tuvieron que hacerse de nueva planta en la mayor parte de los casos. En la geografía canaria (Aruca, Garachico, Valle Gran Rey o Tazacorte) se puede rastrear esa ingente respuesta. Aunque algunos de esos paisajes presenten hoy un estado de abandono y, en ocasiones, de ruina.

Las principales zonas de cultivo, que se establecen en primer lugar en las islas con más agua y mejor comunicadas, se localizan en las templadas tierras de los nortes. Donde había mayor densidad de población ya que el cultivo platanero, en esta etapa inicial, demandaba mucha mano de obra. Y donde, al ser vertientes septentrionales abiertas a los

alisios, el agua era más abundante. Recordemos que la platanera, aparte de ser un cultivo permanente, es muy exigente en cantidad y calidad de agua de riego.

Este carácter permanente, comparado con el carácter temporal, de zafra, que tienen los exportables perecederos que se van a cultivar posteriormente en los sures de las islas (en especialísimo lugar el tomate de otoño e invierno) configura y condiciona, en esta etapa histórica, hasta el contrastado hábitat humano y urbanístico de la geografía de las islas.

En cualquier caso "La superficie y producción aumentaron bajo la tutela de comerciantes y comisionistas ingleses y/o naturalizados en Canarias -incluso como productores- para incorporarse la propia terratenencia isleña a medida que la demanda exterior se consolidaba" (Cabrera Armas y Díaz de la Paz; 1991: 710)

45

El segundo factor productivo conmocionado fue el agua.

Aquí se van a presentar dos problemas fundamentales. El primero va a ser que ahora se necesita mucha más agua. A diferencia de lo ocurrido en los distintos ciclos del cultivo de los imperecederos, que se suministraban de las existencias corrientes de agua, la nueva situación va a demandar más agua de la que aporta el ciclo hidrológico natural. Si sólo se hubiese podido disponer de los caudales corrientes, en la mayor parte de los sitios hubiese sido imposible hacer frente a las nuevas exigencias.

Por eso resultó imprescindible multiplicar el caudal corriente. Y sólo se pudo hacer recurriendo a las aguas de la reserva natural de cada acuífero isleño. Así se comenzó y se multiplicó la perforación de pozos y galerías.

El descubrimiento de los motores, al inicio de vapor y, con posterioridad, eléctricos y de explosión, y el uso indiscriminado de la dinamita permitieron la explotación de los acuíferos. Recordemos cómo la literatura canaria se adentró con pasión en esos mundos, siendo el ejemplo para mí más sobresaliente *Guad* de Alfonso García Ramos.

Por último, al ser un factor imprescindible y, además escaso, estalló su valor estratégico.

El segundo problema se va a centrar en la distribución del agua y su asignación a las diferentes zonas y cultivos. La primera modificación que aparece es que, ahora, va a dejar de coincidir la localización de las fuentes, manantiales y cursos naturales de agua con la localización de los nuevos cultivos, a diferencia de lo ocurrido con los primeros repartimientos de tierras y aguas. Por tanto, se hacía necesario trasvasar el agua desde las medianías y las cumbres hasta donde se localizaban los exportables perecederos, básicamente en la franja costera. Como es lógico, este hecho originó el proceso de declive de las zonas altas ya que el nuevo sector productivo, más rentable y dinámico, se apropió de los factores de producción movilizables, empezando por el agua y acabando por la mano de obra.

Para que esta nueva asignación se hiciera posible fue indispensable un importante cambio institucional: romper el vínculo tradicional que ligaba el agua a la tierra (aunque hubo excepciones históricamente relevantes, como los casos de La Aldea de San Nicolás y de San Andrés y Sauces). Por eso "queremos destacar la separación del agua de la tierra, ya que éste es un factor primordial, no suficientemente valorado, para explicar nuestra evolución agrícola, pues es esta característica jurídica la que ha dotado a nuestra agricultura de una fluidez y de un poder de adaptación a las crisis periódicas que sufre, al mismo tiempo que ha estimulado extraordinariamente la iniciativa privada en la búsqueda y almacenamiento de agua... ramificándose por cada isla en la búsqueda continua del sitio de mayor rentabilidad y, por ello, de mejor precio...". (Bermejo, 1966: 89)

Al romperse la ligazón (hoy se hablaría de desregulación) tierra-agua, se provocó y

estimuló la actividad extractora y, además, especulativa (la figura del aguateniente alcanza a adquirir un significado decisivo en la sociedad isleña de la época). El sector del agua se constituyó durante muchas décadas en el sector de inversión interior por antonomasia. Se llegó incluso a articular lo que se denominó, hasta hoy, la "bolsa de aguas" de Tenerife.

Como vemos, se trata de un sector azaroso, muy conflictivo socialmente, que llegó a originar la aparición de un poder fáctico, no sólo en la economía sino en la política de las islas, que fue esencial hasta hace apenas un par de décadas.

Aunque nos alejemos un poco de las fechas que estamos analizando aquí, parece conveniente subrayar que lo que se estaba comenzando a experimentar, era un modelo de utilización insostenible del recurso natural agua. Al aceptar la privatización del acuífero y la comercialización del agua, y debido a los cuantiosos beneficios particulares a corto plazo que esto posibilitaba, se dispararon los mecanismos privados de captación y extracción, como si se tratara de un recurso natural ilimitado. Y esto pudo ser así, e incluso funcionar, hasta el momento en que se rompió el equilibrio y se extrajo más agua de la que se infiltraba. A partir de ahí, la explotación va degradando el recurso natural, hasta que lo esquilma. El paradigma fue el acuífero grancanario. Al mantener esta isla, durante muchos años, el mayor volumen de producción y exportación de plátanos, su acuífero fue el que sufrió la explotación más precoz y donde primero se tuvo que acudir (a finales de la década de 1960), al proceso de fabricación industrial de agua potable (desaladoras de agua de mar), al no poder suministrar a la sociedad grancanaria ni los mínimos necesarios para el consumo humano.

Es interesante subrayar, sin posibilidad de equivocarse porque tenemos la ventaja de poder explicar cómo ocurrieron las cosas a toro pasado, que el tirón de la demanda externa de exportables perecederos tuvo consecuencias insostenibles para un recurso limitado, renovable y tan sensible como el agua.

De otra parte, el trasvase de agua entre zonas, supuso la deriva de los cultivos de medianías hacia una posición subalterna y marginal, hecho ya analizado en ciclos productivos anteriores. Y con el paso del tiempo, la superficie de estos cultivos, de temporada, se fue adecuando a las existencias anuales de agua, siguiendo los mecanismos de lo que podemos llamar "efecto acordeón".

Por su parte, los principales propietarios de los nuevos cultivos se garantizaron el suministro continuo del agua de riego. Todo esto supuso la necesidad de una impresionante y minuciosa infraestructura hidráulica de presas, estanques, tuberías, cantoneras y acequias o atarjeas. La financiación de toda esta red de almacenamiento y distribución se realizó por los propios agricultores, hasta la segunda mitad del S. XX, en la que ya apareció la financiación pública, dirigida sobre todo a la construcción de grandes presas y algunos canales de trasvase de carácter estratégico.

Por último, no hay que olvidar un aspecto esencial para entender toda esta época. Con la promulgación de nuevas disposiciones legales, específicas para Canarias, que permitían la captación de aguas subterráneas por parte de la iniciativa privada (normalmente especulativa), se va a dar un golpe de muerte a las antiguas y venerables Heredades de Aguas de Canarias, sostén institucional del viejo orden agrario precapitalista. Con estas nuevas normas "se pretende que, por toda la isla de Gran Canaria, se puedan abrir, sin distinguos, cuantos pozos quepan al tresbolillo, guardando entre sí la distancia de 100 metros... Por el camino emprendido irán muriendo las Heredades..." (Juan Hernández Ramos, 1954: 64).

Resultado de todo este alboroto social, los problemas y los conflictos sobre las aguas se multiplican hasta el infinito. Y los que no se resuelven según la razón del más fuerte, que siguen siendo numerosos, llegan a los tribunales. La envergadura de este fenómeno fue tan importante que constituyó el soporte social de varias y nutridas generaciones de destacados abogados. No siendo de extrañar que muchos de ellos, acabaran siendo los principales dirigentes políticos de la época.

Dentro del circuito de los exportables perecederos y teniendo en cuenta la tremenda restricción que incorpora la fatídica cuenta atrás para que no se pudra la mercancía, adquieren gran importancia las actividades y operaciones post-cosecha. Comenzando por la preparación del producto para la exportación.

En la fase de empaquetado, se irá pasando de ser un proceso internalizado en la propia finca (lo que ya supone un volumen importante de producción, exclusivo de las grandes plantaciones), a externalizarlo en almacenes que manipulen, por zonas, la producción de varios o múltiples cosecheros. El trabajo tendrá que hacerse al ritmo de la "fuerza" de la fruta y en función de la cadencia de salida de los vapores.

La tecnología del empaquetado se irá modernizando con el tiempo (huacales, racimos, palets y desmanillados en cajas) pero, en cualquier caso, tendrá las características de una cadena de montaje. La gestión de esa cadena exigirá mayores conocimientos, capacidad de organización y control de la división del trabajo. Todo ello supone la adquisición de factores inmateriales de producción, nuevos y de decisiva importancia en la lucha por la competitividad.

La actividad post-cosecha más compleja es la del transporte. En principio se pueden distinguir con claridad dos momentos diferentes. En primer lugar, el transporte terrestre insular hasta los puertos de cada isla. Y vamos a detenernos en dos aspectos: la infraestructura de carreteras y el parque móvil.

En relación con el primero, ha llegado el momento de la revolución de las infraestructuras viarias. Los caminos canarios que conoció Olivia Stone en 1883, no estaban preparados para soportar un tráfico creciente de mercancías que se hallaban, por primera vez, sometidas al imperativo del tiempo. Ahora, se impone un método de implacable cuenta atrás, referido además a un tipo de mercancía de características completamente nuevas, mucho más exigente en el transporte porque se puede deteriorar si los firmes no están en condiciones o si los vehículos no son los adecuados.

Los antiguos caminos tuvieron que transformarse en carreteras. Desde Agaete y La Isla Baja; desde Güimar y Telde hasta los puertos de La Luz y de Santa Cruz de Tenerife. Además, las recientes áreas de cultivo en las costas, demandaban carreteras que permitieran el desarrollo de los nuevos tráfico.

La Administración tuvo que hacer acto de presencia y diseñar un "plan de carreteras" financiado con recursos públicos. Aunque, en determinadas zonas, hasta los nuevos caminos se realizaron por los grandes propietarios afectados.

Haciendo de la necesidad virtud y con ritmos de tiempo e ingeniería propios de la época, la red de carreteras de las principales áreas productoras de exportables perecederos del Archipiélago, se fue configurando tal como la conocimos hace apenas treinta años.

Los servicios al transporte también se fueron estableciendo a lo largo de las carreteras más importantes. Desde las iniciales postas para el recambio de los tiros de bestias y la reparación de los carruajes, hasta las posteriores estaciones de gasolina y los talleres y almacenes de repuestos para los vehículos de tracción mecánica.

Es tal la demanda de transporte que cuando, por falta de financiación o dificultades orográficas insuperables, no pueden construirse las infraestructuras terrestres, se

acondicionan muchos de los antiguos surgideros y embarcaderos que se habían usado en etapas anteriores. Ahora se van a volver a utilizar para el transporte por mar hasta los puertos capitalinos, únicas instalaciones operativas para los vapores. Es el caso de alguna zona mal comunicada de las islas centrales (La Aldea de San Nicolás).

O el caso espectacular de una isla, La Gomera, en donde por su endemoniada geografía para hacer carreteras o aprovechar surgideros naturales, se utilizó el sistema de los pescantes. En cada bocabarranco de las zonas cultivadas, los agricultores (con el paso del tiempo agricultores exportadores) construían estos artilugios para poder cargar y transportar la fruta, por mar, hasta los puertos principales. En algún caso estos pescantes, fábricas de hasta tres pisos, incorporaban los almacenes de empaquetado, como ocurrió en Vallehermoso. Esto es demostrativo de la envergadura de la respuesta de la clase dirigente agraria, que no se paraba en barrancos, ante el tirón de la demanda exterior de plátanos y tomates. El sistema de pescantes funcionó como un auténtico "second best".

En cuanto al parque móvil, las exigencias de modernización de los nuevos exportables perecederos fueron muy duras. No obstante, el sistema de huacales (una especie de minicontenedores) con que, por ejemplo, se inició la exportación del plátano, facilitó su transporte. Al mismo tiempo que creaba una actividad conexas, ligada al sector de la madera. Exactamente igual que el actual sistema de embalaje, en cajas de cartón, ha creado la industria cartonera de las islas.

La irrupción de los vehículos a motor (un hecho también casual y exógeno) en la primera década de este siglo, supuso otro tirón modernizador que facilitó la calidad del transporte y permitió la accesibilidad a nuevas áreas de cultivo. El parque móvil, como es obvio, fue importado en su totalidad (principalmente de Inglaterra hasta la Guerra Civil española) y era de propiedad privada. Un libro entrañable y clarificador acerca de la evolución de los medios de transporte en las islas es "La rueda en Gran Canaria". (José Miguel Alzola, 1968)

48

Ya vimos algunas de las características y particularidades de la otra dimensión del transporte, la principal, la que se refiere al transporte de nuestros exportables perecederos, en vapores, hasta los principales puertos ingleses y, más adelante, también europeos continentales.

Para poder ir más allá de donde dejamos el tema (aparte de los puertos, los barcos y el carbón), tenemos que hablar también de las empresas comercializadoras del plátano y tomate, de las consignatarias, de la banca, de las compañías de seguros. Además, habrá que tener en cuenta a los importadores de guano y abonos químicos, de vehículos, maquinaria y material de transporte, de motores y bombas para pozos, de maquinaria y material para producir, distribuir y consumir energía eléctrica (más adelante de los derivados del petróleo) y también tenemos que hablar de los primeros hoteleros.

Veamos cómo lo percibe alguien muy ligado a esas circunstancias. "¿Qué sería del Puerto de La Luz sin esas industrias? La casa "The Grand Canary" con sus magníficos talleres de herrería y fundición dedicados expresamente a reparaciones de buques; con sus astilleros para la construcción de gabarras que van a la costa de África;... con sus embarcaciones capaces de alojar 8.000 toneladas de carbón; con su varadero en que aparece triunfante la mole de "Lift 30 tons..."

Lo mismo cabe decir de la antigua casa de Miller que despacha de 90.000 a 100.000 toneladas de carbón al año; que puede dar a los vapores que hacen escala en este puerto de 150 a 200 toneladas de carbón por hora;... que despacha al mes como casa consignataria de 60 a 65 vapores de las primeras líneas del mundo.

La casa alemana "Woermann Linie" no les va en zaga, pues aunque establecida recientemente, en 1906, es consignataria de siete grandes líneas que van de Hamburgo a América, a la costa oriental y occidental de África, a la costa del Pacífico y de retorno a los principales puertos de Europa... sólo en sus vapores exportó, en 1908, 230.000 bultos...

La casa Wilson cuya oficina central radica en Londres y que tiene sucursales para el desarrollo de su comercio de carbón [en todo el Atlántico]...

El varadero "Blandy Brothers and Co" es el primer varadero del Puerto de La Luz...

Y por si faltara algo ahí está como digno complemento la gran industria frigorífica... En la fábrica del portugués Francisco Gonçalves se conservan carnes, caza, pescado, frutas, legumbres... Gracias a ese establecimiento el puerto de Las Palmas es el primero del Atlántico, como punto de escala..., pues al pasar por aquí los barcos pueden abastecerse de víveres para meses...". (Morote, 1928. Tomado de *Aguayro* nº 146: 42)

El centrarse sólo en los puertos puede suponer un cierto reduccionismo. Pero no olvidemos que hacia 1900 "La estructura peculiar del "modelo" económico canario en esta etapa -así como en anteriores y posteriores- convertirá a los muelles en centros neurálgicos. Este carácter de sector estratégico será esencial para entender las fuertes tensiones que generan los conflictos en este ámbito, al ser un instrumento clave para el auge de la oligarquía agraria productora y exportadora de cultivos centrales (plátanos, tomates y papas), así como centros de intercambio, distribución y dinámica comercial sobre el que se asienta la burguesía urbana y los sectores semifabriles y artesanales. Junto a estos sectores canarios, los grupos extranjeros y, de forma predominante los ingleses, controlarán los mecanismos fundamentales del proceso portuario y de la dinámica exportadora e importadora". (Brito, 1980: 117)

"Ciertamente, el puerto era el feudo preferido del capital foráneo; a sus vientos ondeaban ahora las banderas británicas izadas en los mástiles de los buques, consignatarias y agencias y los visitantes eran recibidos con el expresivo "Welcome to Canary Islands". (Quintana Navarro, 1983: 16)

"Dotadas de poderosos medios económicos y financieros, apoyadas desde los grandes centros de decisión del capitalismo europeo, y favorecidas indirectamente, tanto por el "recogimiento" de la política exterior de España y la ausencia de capitales nacionales en el hinterland colonial de Canarias, como por la debilidad de los sectores comerciales isleños, las compañías extranjeras desplegaron una estrategia de actuación a partir del Puerto; una estrategia basada, primero, en el control de los principales servicios portuarios -carbón, agua, víveres, astilleros, varaderos- para luego diversificar sus actividades en los sectores más rentables de la economía isleña -exportaciones, banca, seguros, agricultura, servicios urbanos y turismo. De esta forma, al mismo tiempo que se produjo una "modernización inducida desde el exterior" que provocó un crecimiento económico moderno, se acentuó la supeditación de Canarias -frágil, a-isla-da y periférica- a los intereses económicos internacionales y a las crisis generales del capitalismo europeo". (Quintana Navarro, 1985: 174)

Todos estos testimonios y consideraciones muestran la consolidación de la fuerte dependencia inglesa de la sociedad canaria, configurando lo que se ha llamado la "Etapa de la Esterlina" (1880-1936).

Tal vez los sonoros versos de Tomás Morales sean la mejor descripción de esta trepidante coyuntura histórica. Dice en su poema a la Calle de Triana:

La calle del comercio, donde ofrece
el cálculo sus glorias oportunas;
donde el azar del agio se ennoblece
y se hacen y deshacen las fortunas

Donde el urbano estrépito domina
y se traduce en industrioso ardor;
donde corre sin tasa la esterlina
y es el "english spoken" de rigor.

.....

Todo aquí es extranjero: las celosas
gentes que van tras el negocio cuerdo;
las tiendas de los indios, prodigiosas,
y el "Bank of British", de especial recuerdo...

Extranjero es el tráfico en la vía,
la flota, los talleres y la banca
y la "miss", que al descenso del tranvía,
enseña la estirada media blanca...

Todo aquí es presuroso, todo es vida;
y, ebria de potestad, en la refriega,
la ciudad, cual bacanal enardecida,
al desenfreno comercial se entrega...

.....

"Grand Canary"... La gente ya comprende;
y, bajo un cielo azul y nacional,
"John Bull", vestido de bazar, extiende
su colonización extraoficial...

(Tomás Morales; 1919)

Por su parte, Alonso Quesada tiene una visión más ambivalente y compleja, tal vez debido a su relación laboral con la firma Elder Dempster, en la que trabajó como administrativo. Dice en su poema "El balance", dedicado significativamente a Tomás Morales:

Estos cuarenta ingleses esta noche se juntan
para hacer un balance porque termina el año.
El trabajo nocturno, si es trabajo de números,
tiene para estos hombres un voluptuoso encanto.
Van llegando puntuales. Sobre las altas mesas
van uniformemente los libros colocando;
luego sacan sus pipas; reposados encienden
y antes de dar comienzo beben un whisky agrio.

(Alonso Quesada; 1915)

El dinamismo de los agentes ingleses, determinante para el formidable salto dado por la economía canaria, puede detectarse en el testimonio de uno de sus representantes más señeros: "La tierra no se cultivaba y el pueblo estaba hundido en la apatía de la desesperación. Pues bien, al percatarme de la naturaleza fértil del terreno compré cuantas

tierras pude y cultivé frutas. Más adelante, como sabía que eso no era suficiente para el comercio que yo preveía, me recorrí todas las fincas y ofrecí un precio por la fruta que pudieran cultivar, y cuando hizo falta, les adelanté dinero y les financié los cultivos. Como consecuencia de esa iniciativa, la tierra ahora (1898) ha subido a 1.000 libras el acre; las islas ingresan un millón de libras al año por fruta y la población es próspera y en términos comparativos todos están contentos porque disponen de dinero de sobra para hacer frente a sus gastos...". (Alfred L. Jones, 1898. Citado por Davies y Fisher, 1995: 235)

Como es lógico, toda esta "política" de expansión de los cultivos de los perecederos exportables, se completaba con la obligación de los cosecheros de entregar la producción para que la comercializara el promotor y financiador de la actividad.

En cualquier caso, resulta comprensible la explicación oficial que dan los propios ingleses al papel jugado por sus agentes nacionales en el Archipiélago. En efecto: "A juzgar por las grandes preocupaciones que revelan los informes consulares [británicos], puede decirse que el perfil de la trayectoria vital de las islas estuvo definido por los constantes altibajos. Alzas y bajas, momentos de prosperidad y recesión, esperanzas y frustraciones, estímulos y frenos se suceden continuamente en el relato... que van haciendo los cónsules... Canarias solamente salió de ese profundo socavón [la crisis de la cochinilla] a finales de la década de los ochenta... cuando comenzó a explotar a fondo sus franquicias, encontrando definitivamente la senda del "progreso" bajo los impulsos del despegue portuario, la afluencia de turistas (?) y la tríada que configuraron los nuevos cultivos de exportación... ¿Dónde estaban los elementos del dinamismo que explicaban el evidente progreso que se había operado en las islas...? Según esta percepción autocomplaciente... el progreso había llegado a Canarias de la mano de los capitales británicos, al amparo de la utilización que la navegación británica hacía de las islas para su expansión ultramarina y de la afluencia de visitantes británicos en busca de salud o descanso, y siempre bajo el impulso de las iniciativas emprendidas por los británicos para aprovechar la riqueza agrícola de las islas, incrementar sus servicios, fomentar su comercio y, en definitiva, impulsar sus relaciones con el mundo exterior, sus relaciones con la prodigiosa civilización industrial que había dado Gran Bretaña al mundo de los umbrales del siglo XX". (Quintana Navarro, 1995: 157-184)

Toda esta efervescencia que estamos viendo a fines del XIX, casa mal con el hecho de que: "Sin impulso industrial alguno, la sociedad grancanaria [yo generalizaría a toda Canarias] de 1875 es una sociedad eminentemente agraria, tradicional y cerrada". (Agustín Millares Cantero, 1975: 13).

Así, se pone de manifiesto el formidable salto producido en las Islas en apenas veinte años que "sólo podía tener un origen: la presencia inglesa, el arribo y encumbramiento de una influencia social que alcanzó los estratos superiores y medios de la ciudad de Las Palmas, penetrando hasta el último rincón de la isla paralelamente al boom platanero". (Millares Cantero, 1975: 27)

En efecto, estamos asistiendo a un fenómeno de singular trascendencia. Arrastrada por la pujante y diversa iniciativa británica, la sociedad canaria se ve inmersa en el proceso capitalista más avanzado en el mundo de la época, teniendo su centro neurálgico en el despegue portuario de La Luz y Santa Cruz de Tenerife. Estamos en plena etapa de los puertos.

Y se comprueba que, a pesar del control que ejercían sobre ellos las compañías británicas, "la Bahía de La Luz, del mismo modo que sirvió como vía de penetración de capitales y técnicas foráneas, también fue testigo excepcional de un hito histórico sin el cual no podemos abordar la dinámica y evolución contemporánea de la sociedad canaria; nos referimos a la configuración definitiva de una burguesía comercial que, desde el Puerto y a través de él, abandona sus pautas de comportamiento mercantilistas para transformarse en clase social de corte capitalista..., con todas las dependencias y ataduras propias de las

limitaciones económicas y de la fragilidad estratégica del Archipiélago, pero detentadora, a la postre, de una capacidad económica que le confirió poder político y social". (Quintana Navarro, 1985: 71)

Además, "el Puerto se convirtió en un importante factor de movilidad social... El mecanismo del enriquecimiento por el comercio tuvo que dinamizar aquella sociedad... Todo ello fue minando el predominio ejercido hasta entonces por los miembros de la nobleza terrateniente y de la aristocracia urbana, quienes se vieron obligados a ceder terreno y a compartir el poder con los nuevos burgueses. Este proceso se realizó sin grandes aspavientos y sin ningún tipo de trauma social... [Por citar a la personalidad más excepcional de esta burguesía ascendente de Las Palmas] subrayar la importancia de Miguel Curbelo Espino como hombre fuerte en el despegue portuario (no fue en vano el apelativo que tuvo como "rey del Puerto"); su carácter excepcional en la capacidad económica desplegada por la burguesía local; la visión del desarrollo capitalista que sugiere su estudio frente a las primeras experiencias de los comerciantes canarios; la moderna concepción empresarial que inspira su actividad, resultado de combinar iniciativa y riesgo; la diversificación de actividades económicas que logró a partir de los negocios portuarios; los intentos de articular un sistema para frenar la fuerte presencia británica [aliándose con compañías alemanas]; y, de modo general, la mayor agresividad de los capitales isleños en el Puerto a partir de 1900". (Quintana Navarro, 1985: 127-144)

En cualquier caso y como resultaba predecible los Puertos, al mismo tiempo que facilitan la aparición de la burguesía comercial isleña, también propician el nacimiento de los primeros núcleos obreros en las principales ciudades canarias, dando lugar a la aparición del movimiento obrero organizado. "Los obreros portuarios de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas... constituyen el sector conflictivo más importante desde principios de siglo, desarrollándose en su ámbito fuertes huelgas y movimientos que encontrarán una violenta resistencia por parte de las Casas Carboneras extranjeras, coaligadas desde 1913, así como por la burguesía y oligarquía con intereses en la exportación frutera y el movimiento comercial que en torno a ellos se realizaba". (Brito, 1980: 182)

50

La etapa de la esterlina y el tumultuoso auge de la economía canaria ligado a ella puede explicarse, según queda visto, por una serie de fenómenos de "venturosa" coincidencia.

En primer término, Canarias se convierte en un centro neurálgico de tráfico para la expansión imperialista europea del último cuarto del XIX. Y eso a pesar de que, a juicio de los cónsules británicos en las islas, existían serias dificultades para el progreso económico de Canarias, destacando "en primer lugar, la extrema fragilidad del Archipiélago y su excesivo grado de dependencia respecto a los flujos de los mercados internacionales... [ya que] esta dependencia del éxito continuado de una sola rama de la agricultura podría llevar consigo mucha angustia [en el caso que se desplomara]". (Quintana Navarro, 1995: 171)

No obstante, estas dificultades ceden, ya que "No puede obviamente separarse el amplio fenómeno comercial que envuelve a las Islas del elemento infraestructural más determinante e inmodificable de su economía: la situación geográfica... Aún hoy, a lo largo de los últimos procesos económicos, siguen siendo la situación -determinativa, entre otros elementos, del clima- y el movimiento de la navegación, los principales causantes de muchos fenómenos de desarrollo...". (Carballo Cotanda, 1970: 25)

No podía ser de otra manera y así "los ingleses prestaron especial atención a la privilegiada posición geoestratégica de las islas, situadas en el cruce de las principales rutas marítimas del comercio atlántico, lo que hacía del Archipiélago un lugar de tránsito idóneo

para los intercambios internacionales; sin embargo, también en este aspecto, las excelencias naturales se veían constreñidas por las trabas que pesaban sobre las actividades mercantiles y los intentos de limitar la libertad de comercio, auténtico nudo gordiano por el que pasaba -según los cónsules- el progreso de Canarias". (Quintana Navarro, 1995: 163)

Esta última preocupación apuntada es la que queda zanjada, para toda la etapa de la esterlina, por la Declaración de Puertos Francos de 1852, comentada más arriba. En cualquier caso, subrayar que esta modificación institucional (y la consiguiente ratificación del Acervo Canario) fue determinante para permitir la expansión económica a lo largo de todo este período.

La resultante de todo esto fue la aparición de los modernos puertos canarios, como estaciones de carboneo y avituallamiento en una de las rutas mercantiles internacionales con mayor vitalidad de la época. Esta vigorosa actividad comercial y de servicios aportó una inmejorable accesibilidad a la economía isleña, lo que permitió la eclosión de los exportables perecederos, con las consecuencias económicas y sociales ya apuntadas. "Canarias entró en el circuito imperial británico tangencialmente. ¿Punto de apoyo? ¿estación carbonera? ¿colonia sin bandera? No es fácil, ciertamente, encajar al Archipiélago dentro de una tipología de esta suerte, pero, en cualquier caso, la conexión real existente en el pasado se restableció hace un siglo largo y puso, para Canarias, los cimientos de su acceso a la modernización "desigual y combinada" de la que todavía se resiente". (Morales Lezcano, 1983: 29).

"Así pues, finaliza el siglo XIX y las Islas Canarias se hallan nuevamente integradas, tras un breve paréntesis de estancamiento comercial y la consiguiente tentativa de integración económica con el resto del Estado, en la tradicional área de influencia mercantil y monetaria británica y, en sentido más amplio, norteamericana". (Martín; 1992: 34)

En términos generales, se puede constatar "a lo largo de los múltiples y bruscos altibajos, crisis y tensiones por las que pasa nuestra economía, carente crónica y permanentemente de una directriz ordenadora del conjunto, la tendencia al exterior, que se percibe como una constante fundamental de nuestro desenvolvimiento, va a revelar la supremacía y necesidad insoslayable de la función comercial en la estructura del Archipiélago. El comercio, como instrumento alentador, activador y potenciador de nuestras producciones interiores... [Por eso] la idea del autoconsumo quebró, con toda lógica, para dar paso al fenómeno de la especialización internacional y a la producción en monocultivo de productos agrícolas exportables, con todos los peligros, inestabilidad y hasta dependencia del exterior que este esquema encierra". (Carballo Cotanda, 1970: 24-26).

Hasta tal punto la actividad comercial exterior es la preponderante que, extremando las cosas, se ha llegado a decir: "el agricultor clásico y tradicional... aquí apenas existe, pues la exportación de la casi totalidad de nuestros productos ha dado un peso decisivo al comerciante sobre el cultivador, siendo la actividad agrícola no un fin económico en sí, sino el primer eslabón de una actividad comercial arriesgada que, como tal, crea una psicosis de ganancias azarosas, con bruscas oscilaciones, provocando una mentalidad de jugador que igual sorriba plataneras que hace apartamentos". (Bermejo, 1966: 90)

Así, "En su evolución... las Islas se acaban de presentar como extraordinariamente sensibles a los sucesos económicos externos, de los que en alto grado y considerable medida dependen su progreso, su prosperidad y su desenvolvimiento". (Carballo Cotanda, 1970: 20)

Por eso mismo, "se pone de manifiesto la íntima conexión existente entre el ritmo de las exportaciones y la evolución de las importaciones". (Martín; 1992: 80). En otras palabras, la actividad exportadora, su evolución, volumen, ritmo y expectativas, es la más significativa y es la que explica, permite y casi determina la actividad importadora.

En este escenario es en el que puede entenderse la bonanza económica a lo largo de toda la etapa de la esterlina. Etapa en la que, no nos podemos olvidar, creció continuamente el volumen y la intensidad del comercio internacional, entre otras razones y fundamentalmente,

por la creciente liberalización en las relaciones económicas internacionales y, en nuestro caso, atlánticas.

Vimos cómo fue decisivo el papel jugado por las empresas y los agentes británicos y cómo la burguesía comercial canaria "...no se enriqueció "emprendiendo" sino más bien "recogiendo" los frutos -al principio tan sólo "migajas", después alguna "tajada"- del despegue portuario inducido por el capital extranjero, y que tuvo por característica principal el ser una burguesía "inter-mediaria", al basar sus actividades en consignaciones, agencias y representaciones, como "inter-mediaria" fue Canarias en la expansión europea hacia África y América...[De hecho] la única alternativa posible -también la más fácil- era "colgarse" del crecimiento marítimo auspiciado desde el exterior y crecer "a remolque" de la iniciativa foránea". (Quintana Navarro, 1985: 137)

Todo esto se percibe con claridad en la época y está a la luz del día. Así "Joaquín Dicenta, periodista, escritor y político español, después de una rápida visita a Gran Canaria y Tenerife escribirá así en EL LIBERAL de Madrid:...españolas son las islas Canarias, política y hasta, valga la palabra, fisiológicamente hablando; pero Inglaterra las tiene envueltas, prisioneras entre sus redes económicas; el Gobierno español no se cuida de atender, como ellas se merecen, sus intereses materiales, morales y administrativos y, como es lógico, Inglaterra gana terreno de día en día y España lo pierde.

No puede ocurrir de otro modo. En él existe mecanismo social; los intereses pueden más que los sentimientos. Los sentimientos canarios están en España; los intereses canarios están en Inglaterra: de ahí que la hermosa provincia española sea, contra su voluntad, pero obedeciendo a fatales imposiciones de los hechos, una colonia inglesa cuyos gastos paga nuestra nación y cuyos beneficios disfruta el imperio británico". (Citado por Brito, 1989: 93)

En suma, basado en la posición geoestratégica, en su inmejorable accesibilidad económica y destrabado por la Declaración de Puertos Francos, el modelo de especialización e intercambio que se reinstaura en las Islas, permite una caracterización de la estructura económica canaria como extrovertida, periférica, dependiente y frágil. Oscilando, en sus ciclos históricos, entre una posición periférica y otra central.

51

Un comentario sobre la coyuntura política interna de la sociedad canaria a lo largo de esta etapa.

En primer término, el vernáculo pleito insular se ve enervado porque "la sustitución del modelo político-administrativo del Estado del siglo XVIII, mezcla de un sistema mixto de cierta autonomía insular (Cabildo en cada isla) por la demarcación "provincial" del modelo liberal-centralista francés ("departamento") acentúa el pleito por la hegemonía económica y política en el Archipiélago, presente en la historia canaria desde el S. XVI". (Brito, 1989: 95)

No podía ser de otra manera. La modificación consiste en que se moderniza el sistema municipal, desaparecen los Cabildos (que sólo reaparecerán en 1912 con una nueva configuración) y se crea una única Provincia en Canarias, con su capitalidad correspondiente. La tensión se acrecienta y la vieja forma del pleito, la lucha por la capitalidad, se va transformando en el nuevo conflicto: la lucha por la División, o no, de la Provincia Única.

En segundo lugar, ya vimos el papel jugado por Fernando León y Castillo en la construcción del primer puerto moderno de Canarias en la Bahía de La Luz, adelantándose al puerto de Santa Cruz de Tenerife. Así las cosas y desde la perspectiva grancanaria: "El Puerto de Refugio constituyó un importante factor para el "consenso social" que sirvió de base al dominio ejercido sobre la vida insular por el sistema caciquil de obediencia "leonina". Su concesión abrió el camino al "engrandecimiento de Gran Canaria" y, a la larga, entroncó

directamente con la política divisionista de comienzos del S. XX, gracias a la pujanza de la burguesía grancanaria, a la traslación del eje mercantil de Santa Cruz a Las Palmas y a la hegemonía marítima alcanzada por el puerto de La Luz..., la publicística local encontró en la "aritmética de los números" la principal razón para dotar a Las Palmas de sus propias instituciones. Desde entonces, los puertos mayores del Archipiélago se han convertido en interesante capítulo del llamado pleito insular". (Quintana Navarro, 1983: 18)

Me interesa destacar un hecho: el traslado desde Tenerife a Gran Canaria de la hegemonía económica y social del Archipiélago es fruto, sobre todo, de haberse adelantado en mejorar las condiciones de la oferta económica que hacen las Islas a quien detente, en cada momento, el poder mercantil en el Atlántico y estimule, entre otras, las demandas de bienes y servicios canarios.

Así se entiende el encendido arrebatado de Luis Morote: "¡Salve, Puerto de La Luz! Él afirma con la superioridad de su movimiento marítimo..., la suprema persona autónoma, independiente de las opresoras cadenas administrativas. ¡Salve, Puerto de La Luz! El mar, gran confidente de mediatibundos, nos trae el vago rumor de los destinos futuros de esta ciudad, cuando al fin, emancipada de la tutela provincial limitaria, con la conciencia de su poder, realice hazañas famosas de progreso y de prosperidad. ¡Salve, Puerto de La Luz! Su nombre se pronuncia en todos los mares y por todas las lenguas con respeto, pues al cabo tenemos algo que puede causar admiración a los extraños. ¡Salve, Puerto de La Luz!" (Morote, 1928. Tomado de *Aguayro*, nº 146:42).

No es de extrañar que, ante una evidencia tan clamorosa ["El Puerto es lo primero" fue consigna mantenida de forma entusiasta por todos los sectores y que, aunque amortiguada, pervive aún en el imaginario colectivo], un poeta grancanario muy atento a la realidad social de las islas, dedique sus versos al

"Puerto de Gran Canaria sobre el sonoro Atlántico

.....

Yo amo a mi puerto, en donde cien raros pabellones
desdoblan en el aire sus insignias navieras
y se juntan las parlas de todas las naciones
con la policromía de todas las banderas..."

Así Tomás Morales en "Los puertos, los mares y los hombres del mar" (1908), continúa observando el ajetreto sinvivir de los muelles donde:

"jadean, chirriantes, en el trajín creciente
las poderosas grúas; y a remolque, tardías,
las disformes barcas andan pesadamente con los hinchados vientres llenos de
mercancías"...

Interesa subrayar ahora la persistencia, con pequeños altibajos, de la bonanza económica a lo largo de la etapa de la esterlina hasta el inicio de la Primera Guerra Mundial. Los puertos canarios y sus nuevos y diversos servicios prestados a las modernas flotas mercantes, consolidaron el movimiento portuario que hacía escala en el Archipiélago.

Acudiendo a los informes que anualmente hacían los cónsules británicos en las Islas, se puede mostrar (Cuadro nº 1) la evolución del movimiento de vapores y su correspondiente tonelaje, a lo largo de los treinta años que van de 1884 a 1913 en los dos

modernos puertos canarios.

Cuadro nº 1								
Año	Santa Cruz				La Luz			
	nº vaps.	(i)	miles Tms	(i)	nº vaps.	(i)	miles Tms.	(i)
1884	429	100	457	100	238	100	505	100
1894	814	189	1242	272	1944	816	3894	771
1904	2036	474	3391	742	2569	1079	4604	911
1913	2110	492	5449	1192	4250	1785	13500	2673

Fuente: "Informes consulares británicos sobre Canarias(1856-1914)" Edic. de F. Quintana Navarro. CIES.Las Palmas. 1992.

(Elaboración propia)

Las cifras se explican solas y apenas necesitan comentario. Tal vez destacar que, medido en número de vapores, el movimiento de Santa Cruz de Tenerife se multiplicó por casi cinco veces, mientras que el de La Luz lo hizo por casi dieciocho. A mi juicio, se trata de una prueba concluyente del traslado, del polo hegemónico desde Tenerife a Gran Canaria en esta etapa.

Además, resulta conveniente recordar que, por lo que se refiere al Puerto de La Luz, "En la última década del XIX, un 45% de los barcos son españoles, aunque en sus tres cuartas partes se trataba de pequeños veleros. En efecto, en 1897, de 2.036 vapores sólo 288 eran españoles, frente a 1.212 ingleses. En dicho decenio de final de siglo comenzó a adquirir gran desarrollo la exportación de frutos frescos... Pero se trataba de un comercio con el extranjero... Esta situación se explica, por un lado, a causa del régimen de puerto franco, que debe reflejar la supremacía marítima y comercial de Inglaterra, pero también por el abandono de las Islas por parte de la Península; los fletes eran mucho más caros con ella que con Inglaterra y Alemania..." (Eugenio Burriel, 1974: 14)

En cualquier caso, todo esto favoreció "la vitalidad del sector terciario y, en menor medida del secundario, en los centros urbanos como consecuencia del reforzamiento del sistema librecambista y del papel de plataformas portuarias del Atlántico, en estrecha coincidencia con la expansión del comercio mundial en el último tercio del XIX". (Cabrera Armas y Díaz de la Paz, 1991: 710)

El otro elemento fundamental para valorar la evolución económica en esta etapa, es el comportamiento de los principales exportables perecederos. Usando las mismas fuentes consulares que en el caso anterior (que, a este efecto, se ven limitadas en el mejor de los casos a un período de veinte años) y utilizando medias bienales para amortiguar las posibles oscilaciones de las cosechas, en el Cuadro nº 2 se expone la evolución de la exportación de plátanos, tomates y papas de todo el Archipiélago.

Cuadro nº 2									
Bienio	Plátanos			Tomates			Papas		
	Miles Cajones	Miles Libras	(i)	Miles Cajas	Miles Libras	(i)	Miles Bultos	Miles Libras	(i)
1892-3	236	57	100	-	-	-	-	-	-
1902-3	1768	407	710	521	147	100	222	32	100
1912-3	3106	1369	2393	1218	487	332	252	66	206
Fuente. Ibídem. (Elaboración propia)									

Hagamos un pequeño seguimiento de la producción platanera isleña con el fin de calibrar las circunstancias de su evolución en este período.

En primer término, la opinión del cónsul inglés G. W. Crawford en 1896 es muy ilustrativa: "En los últimos años la exportación de esta clase de fruta [plátano] desde Madeira hasta Inglaterra se ha reducido mucho a consecuencia de los estímulos ofrecidos a los cultivadores y exportadores de las Islas Canarias: la mano de obra es más barata [?], el puerto libre permite la importación de abonos artificiales para el tratamiento de las plantas, las compañías navieras ofrecen mayores facilidades al transporte de la fruta y las autoridades de aduanas no plantean problemas a los exportadores. Yo creo, por tanto, que la fruta cultivada en Canarias puede ser comprada al por mayor en Inglaterra a un precio más bajo que la fruta de Madeira, aunque el viaje desde Canarias dure un día más". (Citado por Martín; 1992: 29)

Vemos aquí un claro ejemplo de cómo la mejora de las condiciones institucionales y comerciales de la oferta canaria, puede tener efectos decisivos, sobreponiéndose a la simple posición geográfica, más favorable, de Madeira.

Esta coyuntura de predominio de la producción platanera canaria, comienza a deteriorarse en la primera década del XX. La razón de ese cambio está en la mejora continua de la tecnología del transporte marítimo. Mejora que si veinte años atrás supuso la accesibilidad de los exportables perecederos canarios a los mercados europeos en condiciones inmejorables, ahora, va a permitir la accesibilidad de las producciones de Las Antillas y, más adelante, de Centroamérica. Así "esta lucha con el progreso del transporte, que al principio juega a favor y en contra nuestra posteriormente... provoca esos cambios continuos de cultivo, cambios obligados para mejorar o sostener nuestra relación real de intercambio". (Bermejo; 1966: 91)

A esta mejora en la tecnología del transporte, hay que añadir que "el proceso de concentración capitalista inaugurado a fines del siglo XIX termina por afectar al joven y dinámico sector de la comercialización frutera; en torno a 1902 los principales grupos empresariales de ambos lados del Atlántico se ponen en contacto. Surge así la llamada combinación bananera anglo-americana de la que la prensa isleña no tardará en hacerse eco... La colaboración inicial entre la United Fruit Co. y la Elder and Fyffes Co. Ltd. dirigida por Alfred L. Jones, da paso [con su fallecimiento en 1913] a una nueva fase... cuando la firma americana se convierte en la principal accionista de la compañía... Con ello, sin duda, a la par que quedaba garantizado el control del suministro frutero europeo por el capital norteamericano, se sentaban las bases que iban a permitir la sustitución del plátano canario en sus mercados tradicionales". (Martín; 1992: 38)

En efecto, todavía a la altura del 1900 "las importaciones de plátanos al Reino Unido... procedían principalmente de las Islas Canarias pero... el suministro empezó a cambiar rápidamente. Estos cambios se debieron a la presión del Ministro Colonial Británico, Joseph Chamberlain, sobre Alfred L. Jones para que aprovecharse las ingentes cantidades de fruta que se producían en Jamaica... Aunque hubo que superar muchas dificultades iniciales, la cantidad de plátanos procedentes de Jamaica y América Central... en 1912 habían alcanzado un predominio que ya nunca se perdió". (Davies y Fisher, 1995: 241)

Además, "el plátano de Jamaica... viaja bien sin ninguna empaquetadura; [mientras que] el plátano de Canarias ha de ser cuidadosamente empaquetado en huacales para que alcance los mercados en buenas condiciones". (Diplomatic and Consular Reports, Canary Islands. 4047; 1907)

Todos estos hechos nos llevan a una interesantísima pista para analizar el carácter dinámico de la ventaja canaria. Con una argumentación parecida a la utilizada en la teoría del ciclo del producto.

En cualquier caso, esta competencia de la producción del Caribe conmueve la estructura productiva canaria. Así, "la reacción de los agricultores isleños no se hace esperar. Se intensifican los cuidados brindados a los cultivos, en especial en Tenerife... Se prodiga la elección de determinadas variedades más resistentes en el transporte. La búsqueda de procedimientos de empaquetado más económicos por el ahorro de material y la consiguiente disminución de los fletes... Asimismo, las compañías navieras... afectadas por los mismos temores que los cosecheros, decidieron aplicar fuertes rebajas, de incluso un 25%, en el importe de los fletes, inaugurando además un proceso de aguda competencia". (Martín, 1992: 39).

Este conjunto de mejoras, forzado por la competencia antillana y, simultáneamente, los formidables incrementos de las exportaciones plataneras canarias hacia otros mercados que el inglés, en especial Hamburgo y Marsella, nos permiten entender que, en una primera fase, "lejos de haber afectado las exportaciones de las Islas Canarias, el comercio de Jamaica ha probado ser un excelente anuncio que ha aumentado la demanda de fruta en general. Mientras la superioridad del plátano de Canarias ha sido suficientemente advertida y éste ha obtenido generalmente precios más altos". (Diplomatic and Consular Reports, Canary Islands. 3088; 1902)

Este proceso se comprueba en la evolución de las cantidades y valores monetarios recogidos, más arriba, en el Cuadro nº 2. En el bienio 1912-13 se observa que el índice de variación de las cantidades sólo alcanza la mitad del índice de variación de los precios en libras esterlinas, siempre comparándolos con los índices obtenidos diez años atrás. Es decir, hubo una notable mejora de los precios de los plátanos exportados. Justo lo contrario de la evolución en la década anterior, 1902-03 respecto a 1892-93, período en el que la evolución del índice de cantidades es mayor que la de los precios. Es decir, hubo un ligero descenso de los precios.

Resulta interesante destacar algo impensable desde la perspectiva de hoy, pero absolutamente coherente con lo que hemos visto pasaba hace ahora un siglo: la primera y principal producción platanera era la grancanaria y, a distancia, la tinerfeña, mientras que a la palmera le costó bastante tiempo el entrar en este circuito.

Podemos concluir este apartado verificando una de las constantes estructurales de nuestro modelo de especialización e intercambio. Me refiero a la relación existente entre el desarrollo de las exportaciones agrícolas y la evolución de las importaciones industriales. En efecto: "la complementariedad de ambos procesos se convierte entonces en la característica fundamental de nuestro comercio exterior y en el rasgo igualmente básico de nuestra estructura económica, que habrá de prolongarse durante el período frutero". (Martín, 1992: 18)

BIBLIOGRAFÍA

ALZOLA, José Miguel (1968): “La rueda en Gran Canaria”. El Museo Canario. Las Palmas

BERMEJO, Manuel (1966): “Características económicas de la agricultura canaria”. Información Comercial Española. N.º 389

BRITO, Oswaldo (1980): “Historia del movimiento obrero canario”. Editorial Popular. Madrid

BRITO, Oswaldo (1989): “Canarias, 1876-1931: la encrucijada internacional”. En *Historia Popular de Canarias*. Tomo VI. Tenerife.

BURRIEL DE ORUETA, Eugenio (1974): “El Puerto de La Luz”. Boletín n.º 18. CIES. Las Palmas.

CABRERA ARMAS, Luis y DÍAZ DE LA PAZ, Álvaro (1991): “La economía contemporánea: el proceso de consolidación capitalista”. En *Historia de Canarias*. Editorial Prensa Ibérica. Valencia

CARBALLO COTANDA, Antonio (1970): “Canarias Islas Francas”. COCIN. Santa Cruz de Tenerife.

DAVIES Y FISHER (1995): “Relaciones comerciales entre Gran Bretaña y las Islas Canarias desde 1850 hasta nuestros días”. En “Canarias e Inglaterra a través de la historia”. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria

HERNÁNDEZ RAMOS, Juan (1954): “Las heredades de aguas de Gran Canaria”. Imprenta Sáez. Madrid

INFORMES CONSULARES BRITÁNICOS SOBRE CANARIAS (1992): Edición a cargo de Francisco Quintana Navarro. CIES. Las Palmas.

MARTÍN, Ulises (1992): “El comercio exterior canario”. Centro de la Cultura Popular Canaria.

MILLARES CANTERO, Agustín (1975): “Aproximación a una fenomenología de la Restauración en la Isla de Gran Canaria”. Boletín n.º 19. CIES. Las Palmas

MORALES LEZCANO, Victor (1983): Recensión de “The trade markets. Elder Dempster in West Africa 1852-1972”. Aguayro n.º 146. Las Palmas.

MOROTE, Luis (1928): Tomado de *Aguayro* n.º 146. Las Palmas.

QUINTANA NAVARRO, Francisco (1983): “La Luz, estación carbonera y despegue portuario (1883-1913)” *Aguayro* n.º 146. Las Palmas de Gran Canaria.

QUINTANA NAVARRO, Francisco (1985): “Barcos, negocios y buques en el Puerto de La luz 1883-1913”. Boletín n.º 12. CIES. Las Palmas de Gran Canaria.

QUINTANA NAVARRO, Francisco (1995): “La visión inglesa de Canarias a través de los informes consulares”. En “Canarias e Inglaterra a través de la historia”. Ediciones de Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.