

DE CABILDOS Y DE GUERRAS. FRAGILIDAD Y DEPENDENCIA

Antonio González Viéitez
Economista

Nota preliminar

Esta entrega, como las dos anteriores aparecidas en los números 1 y 2 de la *Revista ACL*, forma parte y es continuación de un trabajo, inédito y más extenso, sobre la historia de la economía canaria. Trabajo que se elaboró hace unos treinta años y con un formato académico que explica la copiosa utilización de citas bibliográficas.

La presente entrega se inicia con la aparición en 1912 de los Cabildos Insulares. Instituciones adecuadas a la realidad de Canarias como Archipiélago y superadoras de viejos enfrentamientos y conflictos interinsulares. Y se adentra en una terrible y larguísima etapa de guerras (de los 31 años que van de 1914 a 1945, 15 fueron de guerra) que dificultan gravemente el funcionamiento del modelo, hasta entonces vigente, de especialización en exportables agrícolas perecederos.

También se mantiene intacto el texto original tal como se escribió entonces.

* * *

53

Mientras Canarias se integraba de lleno y a trancas y barrancas en la economía mundial y se hacía más cosmopolita, renacía otro tipo de preocupaciones y conflictos ligados a la organización político-administrativa de las Islas. Me refiero al pleito insular.

Vimos cómo la eclosión económica y social de Gran Canaria, basada en la supremacía del Puerto de La Luz y en la fortísima producción platanera, la había vuelto a colocar en posición predominante dentro del Archipiélago; y esto sopló las ascuas del viejo contencioso interinsular entre las dos islas capitalinas. La clase dirigente grancanaria, que había dejado atrás la lucha por la capitalidad, ya se había decantado por la solución de la división del Archipiélago en dos provincias, la oriental y la occidental, dando por descontada la militancia a su favor de las respectivas islas periféricas. Por supuesto, la clase dirigente tinerfeña defendía con igual pasión la permanencia de la Provincia Única, con capitalidad en Santa Cruz.

No obstante, por primera vez y de forma consistente, aparecen nuevos protagonistas en el debate. En efecto, los portavoces más avisados de las denominadas islas menores, que no se beneficiaban o lo hacían en grado infinitamente menor del auge de la etapa de la esterlina, comienzan a fraguar una argumentación que explica su atraso y su pobreza por la falta de instituciones políticas insulares que representen, defiendan e impulsen su desarrollo, impedido

hasta ahora por el centralismo, la opresión y el abandono en que las tenían las dos islas principales.

Así, «el Problema Canario, circunscrito, hasta hace poco, a la contienda entre los dos colosos, Tenerife y Gran Canaria, que luchan egoísta y desesperadamente por devorarse la una a la otra, ha dado margen para que salga a la luz la parte noble del problema: las legítimas y equitativas aspiraciones de las islas absorbidas y preteridas» (Velázquez Cabrera, 1913: 40). Si estas reflexiones se hacían desde el solajero mayorero, también se coincidía desde la umbría isla verde de San Miguel: «El carácter de grandes individualidades que las islas tienen debe ser de algún modo consagrado en la organización que se les dé, que no puede ser la misma que aquellas provincias ligadas por la contigüidad del territorio. Se nota la falta, dentro de cada isla, de un organismo que resuma su propia vida, que represente en vivo su propia unidad, que sea el resumen concertado de todos sus intereses municipales, a fin de que cada una de ellas pueda ofrecer orgánicamente a la entidad inmediatamente superior y después al Estado, los distintos intereses de su vida de relación» (Pérez Díaz, 1910: 107).

Además de este nuevo planteamiento, recordemos la hondura de la vieja confrontación que ahora se agudiza. «Frente al divisionismo provincial sustentado por el partido liberal canario [grancanario], la clase política de Santa Cruz de Tenerife mantiene como principio básico la necesidad de conservar la unidad provincial y personaliza la causa divisionista en León y Castillo» (Noreña, 1977: 177).

Se advierte que la cosa se podía ir de las manos. No nos olvidemos de lo reciente que estaba el Desastre del 98. «...desde los representantes tinerfeños se lanza el mensaje sobre los peligros secesionistas que pueden darse en las islas. Sobre este aspecto es interesante seguir el discurso de Benito Pérez Armas, presidente de la Diputación [1911]: «El Archipiélago vive en absoluto del extranjero, de él depende económicamente, porque en sus plazas vende toda la producción agrícola... En aquellas islas se despiertan sin cesar toda clase de energías, por el contacto con las razas y los pueblos más progresivos y fuertes de la creación. Avanzan los isleños como compelidos, como arrastrados por una necesidad de dinamismo espiritual. Esos progresos alcanzan necesariamente a la necesidad política de aquel país, que si hoy formula aspiraciones descentralizadoras, mañana, según se capacite, poco a poco, pedirá la libertad administrativa: el self-administration» (Pérez García, 1997: 119).

Fruto de todas estas posiciones encontradas, y dentro del escenario de la política estatal, se aprueba la Ley de Cabildos de 1912 que se quiere presentar como una solución sin vencedores ni vencidos. Se mantiene la unidad de la Provincia con una única Diputación; se contenta a la clase dirigente grancanaria con una serie de organismos e instituciones que vacían a la Diputación y, sobre todo, se hace enorme hincapié en la creación de los Cabildos Insulares, pretendiendo desplazar a un segundo término el conflicto histórico sobre la unidad-división política del Archipiélago.

Pero, por importante que social y políticamente fuera la creación de los Cabildos, no se podía pretender que ellos solos resolvieran los problemas estructurales de las islas llamadas «menores». Y ello porque: «la diversidad de riqueza de las islas produce la natural consecuencia de que, mientras los Cabildos de Tenerife, Gran Canaria y La Palma, se desarrollan pronto y cumplen su finalidad con eficacia, sólo medianamente pueden hacerlo los de Lanzarote y La Gomera, en tanto que la pobreza de las islas de Fuerteventura y El Hierro da lugar a entecas corporaciones ineficaces» (Rosa Olivera, 1946: 126). En cualquier caso, la solución de compromiso que se dio al viejo pleito insular mediante la Ley de Cabildos, se demostró incapaz

de aguantar las realidades en conflicto. Apenas quince años más tarde se declararía la división provincial.

Un último apunte para relacionar el desarrollo de la actividad económica de los flamantes Cabildos, con el respeto y acatamiento de lo que venimos denominando Acervo Canario. En efecto, casi de forma inmediata a su creación, las clases dirigentes insulares se apresuraron a poner en práctica las posibilidades de financiación que los Cabildos encerraban. Así, en cada isla, se fueron estableciendo arbitrios sobre la importación y exportación de mercancías, lo que suponía la utilización del mecanismo más sencillo y rudimentario para allegar ingresos públicos.

Pero surgió una importante cuestión doctrinal. Si uno de los principales componentes del Acervo Canario era la exención de impuestos sobre los consumos ¿cómo se podían legitimar estos arbitrios? En este debate que se suscitó alrededor de 1914, fecha en que se inició la imposición de los arbitrios insulares, los especialistas argumentaron que estos no eran contrarios al Acervo Canario. Porque «el carácter estatal de las franquicias concuerda con los antecedentes sobre el tema. Ya indicamos al tratar de las franquicias fiscales primitivas... cómo fueron mermadas aquellas posteriormente, tanto por impuestos del Estado, como de los antiguos Cabildos, y cómo éstos reclamaban de aquel la observancia de las franquicias concedidas por los reyes como una vulneración del pacto Monarquía-Cabildos, conforme a las ideas contractualistas de la época, que en nada limitaban la voluntad insular de procurar sus necesarios recursos, cuestión ajena a las franquicias reales, aunque la imposición de los recursos locales la sancionara el Rey» (Bourgon Tíno, 1982: 73). Es decir, el Acervo Canario solo se hubiese vulnerado si los arbitrios hubiesen sido impuestos por autoridades no canarias.

54

Volviendo a nuestra línea principal y desde el enfoque del modelo económico canario que se está esbozando aquí, el desastre histórico de la Gran Guerra aporta una ruptura, una discontinuidad tajante, que puede permitimos profundizar en el conocimiento de la realidad canaria y comprobar algunas de las hipótesis que venimos manejando.

Se ha explicado cómo este último período de auge, coincidente con la etapa de la esterlina, se basó fundamentalmente en dos hechos. Primero: la incorporación de las islas, como estaciones de carboneo, a las rutas marítimas del colonialismo británico, aportó una nueva accesibilidad y permitió la creación de un insustituible foco de servicios, en el Atlántico Medio. Todo ello, ligado a los crecientes trasiegos marítimos, favorecidos por la nueva tecnología de los buques a vapor. Segundo hecho: la muy fuerte especialización en la producción de exportables perecederos. Todo ello, como consecuencia del poderoso tirón de la demanda externa. Porque nos especializamos en lo que producimos de forma más ventajosa, y lo intercambiamos (para eso, las franquicias) por el resto de productos, sobre todo manufacturas y bienes industriales, que otros países producen mejor que nosotros. Como la especialización fue muy profunda en relación con la dimensión de nuestra economía, y como se dependía del intercambio con el exterior, la estructura económica canaria se consolida como extrovertida, dependiente y frágil. Por supuesto, los dos hechos están interrelacionados.

Así, con sus altibajos coyunturales, funcionaba Canarias en 1914 cuando estalló la Primera Guerra Mundial. Ahora, en medio del fragor del conflicto, el modelo no puede funcionar. Por dos razones fundamentales. La primera es que los principales consumidores de nuestros exportables perecederos han entrado en guerra. Así, «la adopción de una «economía de guerra» por los países beligerantes, determinó la reducción del consumo interno de artículos con una alta

elasticidad-renta... (por ejemplo, en el principal mercado exterior, Gran Bretaña, la demanda de fruta se redujo en un 40% en los años del conflicto); de otra parte, limitaron el volumen total importado, aumentando los gravámenes de entrada...» (Cabrera Armas y Díaz de la Paz, 1991: 714). La segunda razón tiene que ver con la importante disminución de la accesibilidad económica del Archipiélago. La guerra naval, a lo largo y ancho del Atlántico, supuso un bloqueo marítimo que produjo la desconexión; entre otras cosas porque, además de la imposibilidad física del acceso, se disparó la prima al riesgo de los escasos servicios marítimos lo que, a su vez, originó una fuerte subida de fletes. Esta situación se agravó aún más a partir de fines de 1916, debido a la actuación de los submarinos alemanes.

El intercambio se hizo imposible y la especialización productiva canaria perdió su funcionalidad. El modelo saltó hecho pedazos. Buena prueba de ello es la evolución de los tráficos en los dos puertos canarios.

	Año	N.º buques	Tonelaje Bruto
S/C Tenerife	1913	4.233	5.907.980
	1918	1.036	774.070
Las Palmas	1913	6.717	10.734.989
	1918	445	150.000

Fuente: Brito, 1989: 66

La profunda crisis de las producciones exportables, cierto es que con características diferenciadas en los casos de los plátanos, los tomates y las papas originó, como tantas veces ya había ocurrido, un formidable desplazamiento hacia las producciones destinadas al autoabastecimiento local. Al fallar la especialización exterior porque el intercambio se hace imposible, se retorna al esquema primitivo de la autosuficiencia, según la medida de las necesidades y las posibilidades.

Al disminuir de forma tan abrupta el ritmo de la actividad económica de los sectores locomotora (los exportables agrícolas y los servicios portuarios), «... la crisis se dejó sentir... sobre el resto de la industria... sin embargo, a partir de 1917, esta tendencia negativa cambió de signo, paradójicamente cuando la crisis general alcanzaba su punto más álgido, a partir de la paulatina recuperación de industrias como la alimentaria...; el elemento determinante en el auge, fue la disminución, cuando no la ausencia de importaciones, lo que provocó el incremento de los precios e incentivos para el auge de estas industrias» (Cabrera Armas y Díaz de la Paz, 1991: 718).

Es claro que, desde el momento que se restablezca la normalidad atlántica, este tipo de actividades volvería a ser no competitivo.

Un importante indicador de la gravedad de la crisis económica motivada por la Gran Guerra vuelve a ser el demográfico, «...pues el fuerte incremento de la década anterior, con una tasa [anual] del 2,16%, se truncó entre 1911 y 1920 al situarse el crecimiento medio anual acumulado en el 0,30%. A este descenso contribuyó, sobre todo, el hecho de que el factor trabajo fuera, al igual que en otras etapas, el que soportara el peso de la crisis ya que la estrategia adoptada por el capital, a fin de ajustar los costes, fue la reducción y expulsión de la mano de obra; por ello aumentaron la sobreexplotación y el desempleo, mientras descendían los salarios nominales y reales...» (Cabrera Armas y Díaz de la Paz, 1991: 718).

El proceso se repite. «Arreció el paro y la conflictividad obrera en las zonas urbanas y en el subsector agrario vinculado al mercado exterior, y la espiral emigratoria volvió a manifestarse con intensidad, desempeñando las remesas un papel decisivo en la superación [posterior] de la crisis» (Macías y Rodríguez, 1995: 409).

Es de destacar que esta crisis, en su aspecto exportador, no pudo superarse recurriendo al mercado peninsular debido a su escasa importancia como destino y a las exiguas posibilidades de aumento de sus consumos. En efecto «No deja de ser expresivo de la escasa integración y desigual ritmo seguido por la economía canaria respecto de la del resto del Estado que, precisamente, el mismo acontecimiento internacional produjera efectos tan dispares en los dos ámbitos. Así, el proceso de expansión económica disfrutado en La Península, al que tampoco es ajeno el sector agrícola, se corresponde con exactitud cronológica en Canarias con una crisis de gravísimas consecuencias» (Martín Hernández, 1992: 56).

En cualquier caso, en coyunturas como la aquí reflejada, es cuando se comprueba la plasticidad y capacidad de adaptación de la economía canaria que transita, con características que se repiten a lo largo del tiempo, desde el esplendor promovido por la especialización y el intercambio internacionales cuando el viento sopla a favor, al encefalograma plano de la autarquía forzada, impulsora de profundizadas diferencias sociales y mecanismos de expulsión de la población trabajadora «sobrante», cuando tenemos el viento de cara. Todos estos elementos contribuyen a mantener y reforzar el modelo tradicional canario. Que consiste en aguantar y resistir hasta que se produzca una nueva coyuntura favorable que permita desplegar toda la capacidad de arrastre de las ventajas comerciales, ahora en estado de hibernación. Hasta tanto, se permanecerá pendiente y dependiente de lo que ocurra en el mundo atlántico. Así han venido ocurriendo las cosas.

55

El período de entreguerras

La paz firmada en Versalles el 28 de junio de 1919 marcó el final de una etapa excepcional, entre otras cuestiones y para lo que aquí nos interesa, para el normal desenvolvimiento de los intercambios en la zona de guerra. La sociedad canaria se había visto obligada de nuevo a ensimismarse. Y se encontró con que la especialización para el intercambio que había sido el motor para conquistar y mantener el auge económico en la etapa de la esterlina, ahora no funcionaba. Como vimos, se tuvo que reorientar la actividad productiva hacia el interior, diversificándola hasta lo inconcebible en una situación normal. Y ello, debido a que la referencia internacional de los costes de producción, los precios e incluso la misma posibilidad de suministro de algunos bienes, había quedado triturada por la guerra. Así, cuando termina la situación de emergencia, los elementos de fondo, los que mejor expresan las potencialidades de expansión de la economía canaria, vuelven a tomar de nuevo posición y a explorar las posibilidades existentes para intentar reeditar viejas glorias.

Fundamentalmente se va a prestar atención a dos cuestiones. La primera ¿cómo va a afectar la conquista de la paz a los trasiegos comerciales atlánticos, de los que dependen las actividades de servicios portuarios y también las actividades productivas ligadas al tráfico marítimo?

A este respecto y hablando del Puerto de La Luz «No fue fácil la recuperación del bache de la guerra, y las cifras de tonelaje subieron con lentitud; hasta 1924 no se alcanzaron los valores de 1914. El crecimiento seguirá, aunque aún a menor ritmo hasta un máximo de 6.075 barcos [4.099 vapores] y 9,5 millones de Tms. en 1927, pero sin llegar nunca al nivel anterior al

conflicto bélico...» (Burriel, 1974: 20).

Como es obvio, se comprueba que el impacto de la guerra es mucho más inmediato y contundente que el del armisticio. En este caso, la recuperación de posiciones es mucho más ardua y la estructura productiva tarda más tiempo en adecuarse a las consecuencias económicas de la paz.

La segunda cuestión fundamental es ¿cómo se desarrollaron los sectores de la especialización de exportables? Es decir, cómo se fue recuperando la demanda exterior de nuestras frutas y hortalizas. Y la economía canaria se volvió a encontrar con una coyuntura favorable. En efecto «se recuperó y aceleró su ritmo de crecimiento, estimulado por los elevados precios obtenidos por su oferta a principios de la década en los mercados europeos. La exportación frutera creció vertiginosamente: de poco más de 70.000 Tms. de plátanos y de 18.000 de tomates en 1914, pasamos a 226.298 y 105.772, respectivamente en 1930... Todo ello supuso la incorporación de nuevos espacios insulares al ciclo productivo; así, de 3.000 hectáreas de plataneras cultivadas en 1914 se pasó a 6.800 en 1930, ocurriendo un incremento similar en el caso de la siembra de tomates, siendo más difícil determinar lo acaecido con las papas...» (Macías y Rodríguez, 1995: 411).

Resulta fácil de entender las modificaciones que se produjeron en las exportaciones canarias. Así, «las dificultades impuestas a la penetración de los productos canarios en el mercado alemán se tradujeron, sin duda, en una inmediata reordenación de nuestra clientela frutera. En este sentido, Gran Bretaña continuó siendo nuestro primer cliente; Alemania, sin embargo, segundo mercado de nuestros frutos antes de la guerra, cedió su puesto a Francia cuya demanda no dejó de crecer durante la década de los veinte. Por fin, el mercado peninsular detentó a partir de entonces una participación mucho más significativa de nuestras exportaciones» (Martín Hernández, 1992: 63).

Como es lógico, esta nueva coyuntura es perceptible también en el ámbito demográfico. Hablando de grandes números, que son los que nos interesan aquí, el crecimiento de la población entre 1910 y 1920, década rota por la Gran Guerra y todas sus consecuencias, apenas supuso un 3%. Por el contrario, el mismo crecimiento poblacional a lo largo de la década de los veinte, se elevó a más del 21%. Con lo que vuelve a apreciarse la formidable potencia, generalidad y celeridad de los ciclos canarios.

Pero estamos asistiendo a algo mucho más hondo y general... «en el transcurso de esta década la economía isleña aceleró su proceso de modernización productiva, con una participación más destacada de los agentes económicos de naturaleza autóctona, alcanzándose unos niveles de desarrollo socioeconómico que no volverían a reproducirse sino a partir de 1960. Fueron los «felices años veinte», los del tranvía, de las guaguas y de los primeros tendidos de fluido eléctrico; del médico y la botica, cuando los ediles y demás responsables políticos mostraron una mayor preocupación por la sanidad e higiene públicas y por mejorar los niveles de escolarización y cuando, en fin, se escribieron las mejores páginas de nuestra literatura contemporánea» (Macías y Rodríguez, 1995: 410).

Otro acontecimiento externo, cuyo estudio puede ayudarnos a comprender el modelo de especialización e intercambio que venimos proponiendo para Canarias, fue la aparición del petróleo como fuente energética primaria.

Todos recordamos como la Gran Guerra coincidió con la implantación de lo que iba a ser una de

las señas de identidad del S. XX. La invención del motor a explosión y su puesta en uso generalizada, supuso la sustitución del carbón por el petróleo. La utilización de este nuevo invento permitió inaugurar la etapa de la aviación y transformó con enorme celeridad la navegación marítima.

De nuevo nos encontramos con una discontinuidad que ocasionó un enorme impacto en la estructura del transporte de la época. Y, como hemos visto en ocasiones anteriores, si Canarias quería seguir manteniéndose como un importante nudo de los tráficos marítimos atlánticos y aspiraba a seguir compitiendo con sus exportables perecederos, estaba obligada a adecuar con diligencia su oferta de servicios de transporte.

Y así ocurrió. En esta ocasión de una forma menos explosiva que la que se originó cuando hubo que adaptarse a la navegación a vapor. Y es que, lo que supuso en su día el salto de la vela al carbón, fue superior al que ahora suponía el salto del carbón al petróleo. Ahora iban a cambiar menos cosas.

Aun así, al finalizar la Gran Guerra en 1920, en el Puerto de La Luz ya se suministran 10.000 Tms. de petróleo, lo que apenas representaba el 4% del suministro de Tms. de carbón. Una década después, en 1930, el volumen de petróleo suministrado se había multiplicado ¡por 26! y ya era equivalente, en Tms., al total del carbón despachado.

Siguiendo el mismo guion que hemos visto en otras coyunturas anteriores la respuesta, petrolera en este caso, va a estar protagonizada y gestionada desde el principio por firmas extranjeras, fundamentalmente británicas. Para darnos perfecta cuenta de cómo estaba organizada por aquellas fechas la economía canaria, resulta imprescindible dejar constancia de la minuciosa información recogida y ordenada por Víctor Morales Lezcano (1977 [1]): 296-297).

En los dos siguientes cuadros se refleja la presencia de estas firmas en los puertos de La Luz y de Santa Cruz. Destacan la exportación de frutos y el suministro de carbón como las actividades fundamentales.

FIRMAS INGLESAS EN EL ARCHIPIELAGO DE CANARIAS HACIA 1936

LAS PALMAS

Nombre de la Firma	Sector de su actividad
Gran Canary Coaling Co.	Almacenamiento y suministro de carbon
Cia. Carbonera de Las Palmas (Hull Blyth)	" " "
Wilson Sons and Co. Ltd.	" " "
Miller and Co.	" " "
Blandy Bros and Co.	" " "
Cia. General de Combustibles	" " "
Cory Bros and Co. Ltd.	" " "
Cia. de Combustibles Oceánica Ltd.	" " "
Thomas Miller	Mercancia en general
J. W. Golding	" " "
African and Easter (Spain) Ltd.	" " "
D. J. Leacock	" " "
E. P. Lawson.	
A. H. Priestley	Proveedores de buques
Santa Catalina Ships Supply Co.	" " "
John Marks	Navegación y Comercio
Elder Dempster and Co.	Exportación de frutos
Fyffes Ltd.	" " "
R. McGarva	" " "
G. S. Dunn	" " "
C. Reed	" " "
B. J. Gilbert	Comisiones
Sociedad Petrolífera Española	Petróleo, grasas
Yeoward Bros.	Consignatarios y exportadores
Bank of British West Africa	Banca
City of Las Palmas Water and Power Co.	Hidráulica y energía eléctrica
Total: 26	Sectores-punta: carbones, exportación de frutos, importadores de varios.

SANTA CRUZ DE TENERIFE

Nombre de la Firma	Sector de su actividad
Hamilton and Co.	Almacenamiento y suministro de carbón - Consignatarios
Elder Dempster and Co.	carbón - Consignatarios
Cory Bros	carbón - Consignatarios
Fyffes Ltd.	Exportación de frutos
Yeoward Bros	Exportación de frutos Consignatarios
Bank of British West Africa	B a n c a
D. Wuille	Exportación de frutos
J. W. Golding	" " "
W. A. Caulfield	" " "
P. Dawey	" " "
S. A. Shingler	" " "
H. C. Davidson	" " "
V. D. Dalgoutte	" " "
Vda. de F. Haworth	" " "
Hardisson Bros	Almacenamiento y suministro de carbón
Total: 15	Sectores-punta: exportación de frutos, carbones.

La fuente documental de esta nómina, probablemente una de las más completas de las conocidas hasta la fecha, sin duda no es exhaustiva desde el momento que no incluye la industria del turismo en Canarias (casi monopolizado por ingleses y alemanes hasta el final de la Segunda Guerra Mundial), se encuentra en el *Public Record Office* de Londres, referencia: F. O. 371/1913, ff. 367-68.

El control de la situación es impresionante.

Para ver el papel jugado por las compañías imperialistas en Gran Canaria y analizar las inversiones extranjeras en los servicios públicos, sobre todo de Las Palmas, así como sus privilegios durante la situación monárquica y los intentos de romper con ellos durante la Segunda República, se puede acudir a Agustín Millares Cantero que trata este tema con solvencia (1978). Proponiendo, además, un claro paralelismo a lo largo de este período, entre este conflicto y las luchas de la Federación Obrera con las compañías extranjeras, sobre todo las ligadas a los servicios portuarios.

No obstante, aparece un hecho nuevo. En 1929 la Compañía Española de Petróleos (CEPSA) abre una refinería en Santa Cruz de Tenerife con una capacidad inicial de 280.000 Tms. al año. Y, durante mucho tiempo, esta industria y su desarrollo van a representar uno de los elementos emblemáticos del despegue industrial canario.

Es pertinente subrayar que esta apuesta inversora de la economía española en las islas se fundamenta, por supuesto, en la creciente demanda de suministro petrolero, que viene ligada al hecho de que Canarias sigue siendo un importantísimo nudo de tráficos marítimos en el Atlántico Medio. Pero, además, tiene que ver también con una renovada aspiración de la clase dirigente española por participar en los negocios coloniales africanos. Esta aspiración se había despertado al hilo de que la rivalidad anglo-germana, desatada en las últimas décadas, había puesto en evidencia el fin de la indiscutible hegemonía inglesa en las relaciones de Europa con sus colonias y el inicio de una nueva situación. Para la rivalidad anglo-germana en relación con la economía canaria es de imprescindible referencia la obra de Víctor Morales Lezcano (1970).

En cualquier caso, la flamante iniciativa de CEPSA muestra el reinicio de una vieja aspiración, encaminada a integrar la economía canaria en la economía española. Con una novedad importante en cuanto a los métodos y los instrumentos utilizados hasta ahora para ese mismo fin. Vimos más arriba, que los intentos anteriores se instrumentaban por medio de modificaciones legislativas o administrativas que, siempre, aspiraban a debilitar o suprimir las libertades comerciales canarias. Es decir, la base del modelo de especialización e intercambio exterior. Ahora la estrategia es otra. Se entra a competir con las empresas extranjeras en su, hasta ahora, *sancta sanctorum* de los servicios portuarios al tráfico marítimo. Al mismo tiempo que el mercado peninsular, es capaz de ir absorbiendo una parte significativa (veremos también que creciente) de nuestros exportables perecederos.

Como las razones de este cambio de política están más ligadas a variaciones de la economía española (mayor capacidad inversora exterior, preocupación de las relaciones coloniales con África, elevación del nivel de renta de la población...) que a la canaria, dejo su análisis para otra ocasión.

Al margen de este importante y significativo hecho, la economía canaria en su conjunto se modernizaba con vigor. Por ejemplo, el consumo de energía eléctrica se multiplicó casi por doce desde la situación anterior a la Gran Guerra a los primeros años treinta.

Forzada por la competencia se mejoró la actividad en los exportables agrícolas y el incremento de los regadíos fue posible por las voluminosas inversiones hidráulicas. Todo ello «se extrajo del ahorro interno y emigrante -generados no sólo en la actividad agraria-... y de créditos externos canalizados por banqueros autóctonos y foráneos...; el fuerte incremento en el volumen de créditos concedidos (por ejemplo, por el semioficial Banco Hipotecario de España, que si entre

1915 y 1919 concedió 597 préstamos por un valor de 1.410.500 pesetas, alcanzó de 1925 a 1929, los 11.542.450 pesetas para 1.585 préstamos)...Un indicador de la intensidad de este proceso es el fuerte aumento de la construcción de pozos en Tenerife y sobre todo de galerías...; de la capacidad de los embalses de Gran Canaria, que creció un 433% entre 1920 y 1934; o de las importaciones de abonos que si en 1924 alcanzaban las 13.000 Tms, en 1930 se situaban en las 24.000» (Cabrera Armas y Díaz de La Paz, 1991: 721).

El importante crecimiento de los sectores tabaquero y pesquero, va ligado a la consolidación de una burguesía empresarial canaria, que aspira a una mayor presencia, pero que sigue chocando con las posiciones hegemónicas de las empresas extranjeras en los sectores clave.

El sector público, dentro de su muy limitado papel en la época, acometió la mejora de la incipiente red de carreteras, con el fin primordial de permitir el más rápido trasiego de los exportables hacia los puertos principales. Los kilómetros construidos de carreteras crecieron casi un 50% entre 1920 y 1930, llegando a alcanzar los 900 kilómetros. Por su parte, el parque de vehículos automóviles se multiplicó por veinte.

56

La División Provincial

El viejo contencioso del pleito insular tiene por estas fechas un nuevo hito. Durante la dictadura de Primo de Rivera, en septiembre de 1927, se promulga un Real Decreto por el que se divide en dos la Provincia de Canarias, única hasta aquel entonces.

Esta División supuso una importante victoria para la burguesía grancanaria, fundamentalmente la capitalina, y para la clase dirigente insular. Simétricamente, representó lo contrario en Tenerife.

Esta decisión venía a reconocer una realidad incontestable desde hacía bastante tiempo: la primacía en el Archipiélago se había decantado hacia Gran Canaria. Como vimos, el punto de inflexión se puede colocar en la construcción del moderno Puerto de La Luz.

Como compensación gubernamental, se «creó la Sala de lo Civil de la Audiencia Provincial de Santa Cruz de Tenerife, que sólo a partir de entonces estuvo completa» (Guimerá Peraza, 1974: 475).

Otra compensación, menos formalizada pero mucho más interesante para la actividad económica fue, como ya se ha visto, la localización en Santa Cruz de Tenerife de la refinería de CEPESA en 1929.

57

El tumulto de la Historia

Entramos en un período corto y trepidante, plagado de acontecimientos locales y mundiales, alguno de ellos terrible.

La Gran Depresión de 1929 se desploma sobre las economías capitalistas, y fuerza la aparición de vigorosas corrientes proteccionistas, que van a afectar de forma muy negativa al comercio mundial. En esa tensa coyuntura internacional, se declara la Segunda República Española en abril de 1931. Todos conocemos su apasionante y dramática historia que se quiebra con el

alzamiento faccioso del 18 de julio de 1936, que inicia la Guerra Civil, especie de prólogo trágico de la Segunda Guerra Mundial, que asoló el planeta entre 1939 y 1945.

¡Casi nada para una economía como la canaria, que había venido construyendo un esmerado modelo de especialización para el intercambio exterior! Así, «La Depresión de 1929 con su secuela de paro, deflación y proteccionismo, en una economía muy interrelacionada con los mercados atlánticos, necesariamente tenía que dejar sentir sus consecuencias..., la economía canaria sufrirá la segunda recesión del presente siglo, manifestada sobre todo a partir de 1933, y de la que no empezará a mostrar síntomas de recuperación hasta la década de los cincuenta» (Cabrera Armas y Díaz de la Paz, 1991: 728).

Las consecuencias sobre los exportables perecederos fueron las fácilmente previsibles. En efecto, «la exportación de tomates [sin especial competencia en las zafras de contratemperada] no experimentó la recesión, pero la de plátanos se redujo en más de un tercio entre 1930 y 1935, descendiendo sus precios en los principales mercados europeos de 0,615 ptas/Kg. a 0,276. La política arancelaria y de contingentes impuesta por los países consumidores con la finalidad de superar la depresión y en beneficio de la oferta bananera de sus respectivas colonias, hundió una exportación frutera que se hallaba herida de otros males; de un lado, por su incapacidad real para competir, a pesar de su mejor calidad, con la oferta colonial, obtenida a menores costes; de otro, por las graves deficiencias existentes en la comercialización bananera isleña, siendo uno de sus defectos la elevada atomización del grupo exportador. El mercado peninsular no absorbió toda la producción, obligando con ello a la aplicación de una política restrictiva y a una reducción del área cultivada» (Macías y Rodríguez, 1995: 414).

No obstante, no todos los agentes del negocio platanero sufrieron este embate de la misma forma. Los exportadores siguieron obteniendo parecidos beneficios por el procedimiento de blindar sus márgenes y retribuir a los cosecheros con lo que quedaba de los ingresos de la fruta. Estos últimos tenían que adecuar sus costes, disminuyendo el empleo y, sobre todo, las rentas salariales. Y así intentaron aguantar. Esta especie de carrusel, con el paso del tiempo, fue expulsando a los cosecheros marginales y, de paso, alterando la estructura productiva del cultivo insignia de la economía canaria de la época.

Los jornaleros sin tierra, a pesar de una cierta modernización que se venía produciendo en las relaciones laborales, seguían sometidos a jornadas agotadoras de hasta doce y catorce horas diarias. Esta situación estalló en conflictos durante el período republicano, cuando «... se registra la trascendental novedad de que los trabajadores agrícolas engrosan las filas de las organizaciones sindicales y, también por primera vez desde siglos, se incorporan al movimiento reivindicativo, protagonizando algunas de las más sonadas huelgas, en un intento, por fin, de cambiar sus condiciones laborales» (Suárez Bosa, 1995: 476).

En medio del turbión histórico de estos años, resaltan los mecanismos tradicionales que ha venido utilizando la sociedad canaria, desde sus principios, para adaptarse en los períodos de vacas flacas. «La estructura económica del Archipiélago, carente de una adecuada infraestructura, sin frecuentes medios de financiación, y con una estructura agraria totalmente orientada hacia la explotación de cultivos especulativos [?] demandados por los mercados europeos condicionará, de forma clara, la dinámica social y, consecuentemente, al movimiento obrero canario... Esta estructura socioeconómica se ha confirmado como totalmente dependiente del capitalismo del «centro» europeo, bajo total control inglés en una primera etapa hasta 1930... Dependencia que influye no sólo en el plano comercial y de distribución de los frutos, sino que abarcará el control del mercado regional, de los centros de financiación de la

actividad portuaria e incluso de importantes intereses en el plano productivo agrícola... Esta estructura totalmente dependiente conducirá a menudo a graves crisis coyunturales o ciclos depresivos que afectarán a la formación social en su conjunto y de forma particularmente grave, a las clases trabajadoras canarias. La crisis provocada por el hundimiento de la cochinilla a partir de 1875; la coyuntura depresiva 1914-1920 y la crisis que se plantea a partir de 1933, son claros exponentes» (Brito, 1980: 319-320).

La Guerra Civil, como es obvio, va a producir una profunda ruptura en la sociedad canaria, incluso teniendo en cuenta que las islas no fueron escenario bélico. No obstante, y en el campo de nuestra actual atención, la rebelión militar, políticamente contaminada de planteamientos autárquicos y «patrióticos» desde el principio, chocó de inmediato con el Acervo Canario de las libertades comerciales y la diferenciación económica. Además, esta contradicción se fue agravando a medida que la Dictadura entraba en la órbita del Eje, lo que cerraba a las islas sus relaciones económicas fundamentales que, como sabemos, venían establecidas de antiguo con los países ahora «Aliados».

Una vez más, la sociedad canaria tiene que abandonar a todo trapo su modelo de especialización atlántica. Y debe de reconvertirse hacia el mercado interior. En efecto, «En la década bélica 1936-1946 dominó un estilo de verdadera intendencia... El autarquismo comportó un gran reduccionismo que encerró a la actividad en un marco comarcal e insular, condicionando el tejido empresarial y productivo, al propiciar un elevado minifundismo con una alta rigidez en la dinámica innovadora... Era necesario, ante todo, asegurar el autoabastecimiento, relegando a un plano secundario los supuestos de costes, precios y calidades en la producción» (Macías y Rodríguez, 1995: 417).

Esta respuesta deriva con rapidez hacia una situación límite. «Entre 1941 y 1946, en plena Guerra Mundial, en Canarias se establece una situación de concentración del poder en manos militares que, prácticamente, se puede considerar como un estado de guerra: es el denominado Mando Económico. Creado por Decreto reservado de Presidencia del Gobierno de 5 de Agosto de 1941, se justifica por las propias autoridades franquistas en la forma siguiente «Esta medida de previsión tomada por el gobierno en aquellos azarosos días de Agosto de 1941, consistente en centralizar en una sola persona todos los resortes del Mando, vida y organización económica, de esta región tan aislada del Territorio Nacional, sólo fue un anticipo y organización hecha en la calma de la paz de lo que de todas formas y por imperio de la necesidad se hubiera realizado por sí solo en el caso de que España se hubiese visto obligada a tomar parte en la Guerra (Memoria del Mando Económico, 1946)» (Alcaraz Abellán y Millares Cantero, 1995: 524).

El Mando Económico, por supuesto militar y personalizado en el general García Escámez, intentó sustituir el mercado por un abigarrado complejo burocrático. Sus cartillas de racionamiento forzaron la aparición del mercado negro. Son los años del hambre, de la vuelta al mundo rural y a la importante emigración, sobre todo clandestina, hacia América y en especial hacia Venezuela.

Aquí y ahora, el siguiente hecho me parece lo suficientemente representativo como para detenernos un momento. Sabemos que la posición geoestratégica de Canarias alcanza su mayor valor cuando existe una coyuntura de fuerte rivalidad por el control del Atlántico Medio, especialmente cuando las cosas no están claras ni bien definidas. La Segunda Guerra Mundial elevó a su clímax «la renta de situación» del Archipiélago, ahora relacionada con la incierta victoria en la batalla naval y el disputado dominio de las rutas oceánicas. Así, significativamente y de forma autónoma, los dos Estados Mayores, el inglés y el alemán, prepararon sendos planes

militares para la ocupación del Archipiélago. La operación PILGRIM por parte del War Cabinet y la operación FELIX por parte del Oberkommando der Wehrmacht, se programaron con ese mismo objetivo (Morales Lezcano, 1970: 205). Ninguna se llevó a efecto, pero ambas resaltan el significado de las variaciones de la cotización de la posición geoestratégica de Canarias. Por supuesto, en función de cómo estén colocadas todas las piezas atlánticas en cada coyuntura histórica.

Volviendo a nuestro hilo argumental, en todas estas ocasiones se comprueba que, cada vez más, la sociedad canaria no puede funcionar, ni tan siquiera «ser», de forma aislada. Muestra de esa honda necesidad, es la presteza con la que la economía canaria se sacude de encima el Mando Económico en una fecha tan temprana como 1946, justo al finalizar la Segunda Guerra Mundial. A diferencia de lo que ocurre en la Península, donde hay que aguardar hasta el Plan de Estabilización de 1959. De nuevo, se evidencia que se trata de realidades económicas con estructuras y urgencias diferentes.

Como hemos visto en ocasiones anteriores, esta diferenciación aquí subrayada, viene de viejo. En concreto, según Juan Hernández y Bravo de Laguna, «Es a partir de un período de transición, que podemos situar entre 1765 –entonces la liberalización del comercio americano hace entrar en competencia a las economías canaria y peninsular– y 1837, cuando la economía, y con ella la sociedad, del Archipiélago comienzan a manifestarse como claramente divergentes respecto a la trayectoria general española, configurando entre otras cosas, este que ha venido siendo denominado «hecho económico diferencial canario», en cuanto se da una no complementariedad de la economía de las islas con la del resto del Estado... De esta forma, durante muchos años los sistemas político y económico canarios dependieron de sistemas políticos y económicos exteriores diferentes, no habiéndose efectuado... ciertos progresos en la integración económica Canarias-resto del Estado, aunque con acentuadas tensiones y contradicciones, sino a partir de la Guerra Civil y la Segunda Guerra Mundial, con la creación del Mando Económico militar para Canarias y los cambios estructurales habidos después» (1992: 56)

Al final, sin que se promulgara formalmente y de manera expresa la nueva entrada en vigor de las libertades comerciales, en la práctica (eso sí, manteniendo el control de cambios en manos del Instituto Español de Moneda Extranjera, el IEME), se vuelve a una situación de permisividad ambigua y confusa, pero real.

No podía ser de otra manera. La economía canaria no habría podido aguantar. Aunque sea un simple comentario, conviene retener la importancia y el significado, en esta época, de una especie de pacto no escrito, entre el gobierno de la Dictadura y la clase dominante canaria, representada por los terratenientes y los sectores involucrados en la exportación de plátanos y tomates. Ese pacto no escrito, venía a consagrar un oscuro reparto de las ganancias provenientes del diferente valor de las divisas (tipo de cambio del mercado, versus tipo de cambio fijado por el IEME), entre los exportadores canarios y el gobierno. Como siempre, de esta forma se amarraban los intereses de la clase dominante canaria con el gobierno de la España «Nacional», al mismo tiempo que diluía cualquier tipo de veleidad hacia los recién victoriosos Aliados. Que, además, volvían a ser casi los únicos clientes y proveedores de la economía canaria.

Superada la trágica y demoledora etapa bélica, la economía canaria intentará, como tantas otras veces, recuperar su velocidad de crucero y reproducir su bien probado modelo productivo

anterior. Y digo reproducir y no transformar porque esto hubiese sido impensable. La Dictadura nunca lo habría permitido. Para eso las fuerzas establecidas y dominantes habían ganado la Guerra Civil.

Así, con lentitud mayor o menor según los casos y, siempre con dificultades, algunas ya sufridas y otras nuevas, la sociedad isleña se aprestará a poner a punto su modelo de especialización e intercambio exterior, para despegar con redoblados bríos, adaptándose a la nueva configuración de la economía atlántica.

Esto se puede ver en la evolución de los exportables perecederos. «Tras la Segunda Guerra Mundial se abren de nuevo los mercados extranjeros, volviendo a enviar plátanos a antiguos compradores... aunque lo exportado sólo representó un 6% [en 1945] de la producción total de plátanos. La proporción de fruta enviada al extranjero fue progresivamente incrementándose, situándose entre un 20% y un 30% de la producción total entre 1945 y 1950, siendo Inglaterra el principal comprador... Es en los años cincuenta cuando el volumen de fruta exportado alcanza mayor proporción..., llegando incluso a representar un 54%, 52% y 50% en los años 1952, 53 y 54 respectivamente» (Rodríguez Brito, 1986: 275).

La remontada es impresionante, aunque debemos esperar hasta 1952 para que el volumen de exportación alcance la cifra récord de 1930. En cualquier caso, hay que destacar, en primer lugar, el enorme crecimiento del consumo peninsular que, a lo que se ve y hasta los años cincuenta, ya sí sirve de colchón para colocar la fruta que no se puede exportar a los mercados tradicionales. Sin embargo y más adelante, este mercado se convertirá en el exclusivo para la producción canaria. En segundo término, destacar la impresionante subida de los envíos canarios, que alcanzan las 300.000 Tms. en 1961 y ya superan las 400.000 Tms. en 1969. En relación con la exportación tomatera, la recuperación fue mucho más precoz. Ya en la zafra 48/49 (es cierto que se trató de una campaña excepcional) había casi doblado la exportación media del quinquenio 1931-1935. Estos datos, aunque parciales, nos muestran la plena recuperación de la actividad agrícola exportadora tradicional.

En cuanto a la otra variable que siempre comentamos para pulsar la coyuntura económica, nos encontramos con que, en el Puerto de La Luz, hay que esperar hasta 1953 para superar el récord de buques entrados, que se había alcanzado nada menos que en 1913. Por lo que se refiere al tonelaje de arqueos, como los buques son cada vez mayores, ya en 1949 se pulveriza el mayor registro nunca alcanzado, que también venía de 1913.

Como vemos, los mecanismos tradicionales de superación de la crisis funcionan a toda máquina. Y esto debería suponer un rápido acercamiento a otra etapa de fuerte expansión económica. Pero, ahora, el modelo canario no responde.

Lo que está ocurriendo es que «las dificultades económicas [la superación de la crisis] coinciden ahora con un fuerte y rápido descenso de la mortalidad a causa de la generalización de la Seguridad Social y la disminución de la mortalidad infantil: esto supone excedentes vegetativos muy importantes y crecientes» (Burriel, 1981: 24).

Esta demografía en expansión va a presionar sobre los recursos productivos, relativamente más escasos, lo que va a suponer «la inversión de la tendencia a la disminución del peso del sector primario dentro del reparto de la población activa, recuperando éste cerca de 4 puntos, y la vuelta hacia una cierta ruralización de la sociedad [Si en 1940 la población activa agrícola representaba el 52%, en 1960, y ya superado el bache, todavía va a suponer el 54%]... La clase

dominante sufrió variaciones en beneficio de sectores económicos menos dinámicos: los grandes propietarios y exportadores agrícolas, así como los importadores que conseguían buenas licencias; a su vez, los medios de producción, particularmente la propiedad agrícola, permanecía con un alto grado de concentración. Las condiciones de vida de la población trabajadora en esta veintena de años [1940-60] fueron difíciles: sometida a duras condiciones de trabajo... No es extraño que opten por emigrar. Con un saldo de salidas que se sitúa por encima de las 120.000 personas». [Como referencia, la población canaria en 1940 era de 690.294 personas] (Alcaraz, Anaya, Millares y Suárez Bosa, 1991: 668).

Se comprueba una vez más y de forma descarnada como «La emigración ha constituido a lo largo de toda la historia canaria, la forma coyuntural de «superar» unos conflictos estructurales, que volvían a aparecer de forma reiterada y sistemática ante la pervivencia de las causas que los originaban» (Bergasa y González Viéitez, 1969: 32).

Yo tengo preparada la maleta.
Una maleta grande
de madera.
La que mi abuelo se llevó a La Habana,
mi padre a Venezuela.

(Pedro Lezcano, *La maleta*, 1979)

Sintetizando las cosas al límite: hacia 1960 la economía canaria no es capaz de volver a alcanzar las altas cotas de crecimiento registradas, en otras épocas anteriores y en las coyunturas boyantes, a partir de la eficiente combinación de los exportables agrícolas y los servicios al transporte marítimo.

¿Cuál es la razón por la que estos mecanismos no responden ahora con el mismo vigor y eficacia? Esta pregunta nos lleva a plantearnos las características y los límites del modelo canario en la nueva situación.

Cuestión esencial para explicar lo que está ocurriendo es que nuestros exportables agrícolas, por supuesto con ritmos y rasgos diferenciados en cada uno de ellos, empiezan a dejar de ser competitivos. En el caso del plátano, a partir de 1955, el volumen exportado a los mercados europeos tradicionales comienza a caer en picado. A la altura de 1960 ya sólo equivale al 30% y en 1973 se ve reducido a una cifra simbólica, el 1,2%. A partir de ahora, el envío de plátanos al exterior se va a dirigir exclusivamente a la Península. De este modo, el sector platanero (con lo que todavía representaba socialmente) va a dejar de identificarse con el modelo de especialización e intercambio exterior y pasará a combatirlo. Defendiendo posiciones proteccionistas que culminarán en el Régimen Económico y Fiscal (REF) de 1972, en el que se consagra la reserva exclusiva del mercado peninsular para el plátano canario.

El caso del tomate, aunque diferente, es igualmente significativo. Nuestra competitividad se basaba en que eran producciones «fuera de temporada». Pero a partir de los años sesenta y rompiendo esta especie de monopolio canario del tomate de invierno, se hacen plantaciones y se expande el cultivo en el Sureste peninsular, lo que permite adelantar las producciones y competir con las exportaciones canarias, también «fuera de temporada». Y se da el caso, de gran trascendencia social, que son empresarios tomateros canarios de los primeros en desarrollar tales cultivos, sobre todo en Alicante. En paralelo con el plátano, el mismo REF de 1972 establecerá la intervención del Gobierno y así, «la regulación general de la exportación española, con su tradicional calendario, habrá de asegurar la imprescindible protección a la producción y

exportación de este producto canario» (Artículo noveno, apartado B). Avancemos que, dos décadas más tarde, el problema de la competencia para la exportación del tomate canario vendrá representado por la producción marroquí.

De todo esto se deduce que, a pesar del enorme incremento en la producción que ya vimos, se produce una disminución de los ingresos por la exportación de nuestros exportables agrícolas, afectando a una pieza esencial de nuestro modelo de especialización e intercambio exterior.

Además, hay que considerar que, una vez restablecidas las condiciones normales para nuestro comercio exterior, el aumento de las importaciones de productos agrarios que competían con la producción canaria dirigida hacia el consumo local, supuso también el desmantelamiento de algunas actividades importantes. En términos sobresalientes, la actividad ganadera.

A este importantísimo hecho en la explicación del hundimiento del modelo, hay que añadir las consecuencias del formidable salto poblacional que se produjo. En efecto, si en 1940 la población total canaria de hecho sumaba 690.294 personas, en 1960 ya se había elevado a 944.448. Y esto, a pesar de la fuerte emigración que se produjo en este período y que comentamos más arriba. Es decir, en sólo dos décadas que además fueron demográficamente complicadas, la población canaria se incrementó en más de un tercio (36,8%), lo que supuso un ritmo de crecimiento, por ejemplo, superior en más de dos veces a lo que ocurrió en el conjunto de la Península (17,1%).

La población canaria se dispara y, a partir de finales de los 50', la «espita emigratoria» se encuentra con graves dificultades, sobre todo por el cambio en la política inmigratoria venezolana. Y, tal vez, por un cierto rechazo social a aceptar la emigración como una auténtica solución. En apoyo de esta opinión, puede argumentarse que: «Con respecto al estado civil de los emigrantes una cuestión nos parece importante: el 43% de los que responden a esta pregunta eran casados antes de emigrar. Así pues... este elevado porcentaje muestra hasta qué punto la situación económica había afectado a los hogares pobres» (Colectivo 78, 1981: 133).

En cualquier caso y a medida que transcurre el tiempo, se va acentuando la presión social sobre el modelo de especialización e intercambio. Y ya por estas fechas (60'), se empieza a detectar la aparición de algunos límites muy significativos en la estrategia de crecimiento de la economía canaria. Si comenzamos por los recursos naturales, observaremos cómo el volumen y el ritmo de crecimiento de los exportables agrícolas originaron el esquilmado de los acuíferos de las islas. El caso grancanario fue paradigmático. Se llegó y se sobrepasó con mucho el uso sostenible del ciclo hidrológico natural isleño y Gran Canaria, que había sido la isla productora platanera más importante, pasó a ser la segunda hacia 1945 y la tercera hacia 1975. Y la razón de esta involución, fue la disminución de terreno cultivado debido a la falta de agua de riego.

Si hablamos en términos de sostenibilidad social y nos referimos al cultivo del tomate, el proceso de disminución de las rentas salariales, causado por la creciente competitividad de la producción del Sureste peninsular y la subsiguiente bajada de beneficios, originó a finales de los 60' el descarnado conflicto aparcero en Gran Canaria. Fenómeno social y políticamente inconcebible que demostraba que se estaba llegando al límite social del proceso de salarios reales a la baja. (Para este tema puede consultarse Jiménez García, 1997)

No es de extrañar que la puesta en evidencia de estas dos situaciones extremas, o límites, se diera sobre todo en Gran Canaria. Precisamente es en esta isla donde el modelo había llegado más hondo y más lejos.

Ante esta situación de declive, más o menos percibida en cada isla, las clases dirigentes canarias intentan elaborar una respuesta. Lo primero que plantean es encontrar nuevos exportables agrícolas que sustituyan y ocupen el lugar de los ya tocados plátano y tomate. Se trata de reeditar la respuesta tradicional. No obstante, esta respuesta, ya ensayada en coyunturas similares anteriores, incorpora ahora algunos elementos innovadores, que se van a ir generalizando a lo largo de los 60' y de los 70'. Se está hablando de cultivos bajo cierro (invernaderos), de nuevas variedades, de semillas de alto rendimiento, de riego localizado, de tratamientos de tierra y fitosanitarios, de nutrición vegetal, etc. Todos estos elementos suponen una modernización y una adaptación tecnológica e inversora de la agricultura de exportación a los nuevos tiempos. Buscando reconquistar la competitividad, mejorando la especialización en los exportables agrícolas perecederos.

Como cristalización de todo esto van surgiendo nuevos cultivos de verdadera importancia. El caso del pepino, cultivado en invernadero, es el más sobresaliente. Comenzó a cultivarse ya en 1957 y llegó a encaramarse al tercer puesto en el ranking de importancia detrás del plátano y el tomate. A finales de los 60' alcanza una producción de 17.000 Tms. y a finales de los 70 llega a las 60.000. El caso de la floricultura, en todas sus dimensiones desde flor cortada a plantas vivas y esquejes, es igualmente destacable. Como el de los pimientos. Y a mayor distancia en volumen y significado, se debería de mencionar a las berenjenas, las habichuelas, los aguacates, los papayos y los mangos.

Queda claro que se trata de mejorar la especialización productiva y, por lo tanto, la oferta. En esta ocasión, ya no sólo se organiza el cultivo de exportables, basándose en los recursos naturales del clima y en nuestra accesibilidad a los mercados de destino, sino que se va a ir estructurando una nueva agricultura de exportación mucho más tecnificada y capitalizada. Es importante subrayar que todas estas innovaciones también se incorporan con entusiasmo a los viejos exportables, como es el caso del plátano, el tomate y la papa. La dirección y organización de esta nueva agricultura va a estar administrada, cada vez más, por empresarios canarios, ya que el capital extranjero va a ir perdiendo progresivamente el interés por la actividad agrícola. De otra parte, también se van dejando atrás las condiciones laborales terciaristas que perduraron en la agricultura canaria hasta avanzados los 70.

En cualquier caso y como resumen, las viejas respuestas han llegado a ciertos límites y, en la coyuntura de finales de los cincuenta, son incapaces de sacar adelante a la sociedad canaria.

Bibliografía

ALCARAZ ABELLÁN, José; Luis Alberto ANAYA; Sergio MILLARES CANTERO y Miguel SUÁREZ BOSA (1991): «La tardía modernización de la sociedad», en *Historia de Canarias*, vol. VI, Valencia: Editorial Prensa Ibérica S.A.

BERGASA PERDOMO, Óscar y Antonio GONZÁLEZ VIÉITEZ (1969): *Desarrollo y subdesarrollo en la economía canaria*, Guadiana de publicaciones.

BOURGON TINAO, Luis (1982): *Los puertos francos y el régimen especial de Canarias*, Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.

- BRITO, Oswaldo (1980): *Historia del movimiento obrero canario*, Madrid: Editorial Popular.
- (1989): *Canarias 1876-1931: la encrucijada internacional*, en *Historia popular de Canarias. Series*, libro 6, La Laguna: Centro de la Cultura Popular Canaria.
- BURRIEL DE ORUETA, Eugenio (1974): *El Puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria*, Las Palmas de Gran Canaria: Centro de Investigación Económica y Social de la Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria (CIES, D.L.), Boletín n.º 18.
- (1981): *Canarias: población y agricultura en una sociedad dependiente*, Barcelona: Oikos-Tau.
- CABRERA ARMAS, Luis y Álvaro DÍAZ DE LA PAZ (1991): «La economía contemporánea: las dificultades de la modernización económica», en *Historia de Canarias*, vol. VI, Valencia: Editorial Prensa Ibérica S.A.
- COLECTIVO 78 (1979): «Los efectos económicos de un proceso migratorio: la emigración canaria a Venezuela», en *Canarias ante el cambio*, La Laguna: Instituto de Desarrollo Regional, Universidad de La Laguna, 29-145.
- GUIMERÁ PERAZA, Marcos (1967-1974): «El pleito Insular», *Anuario de Estudios Atlánticos*, núms. 13, 14, 16, 18 y 20.
- HERNÁNDEZ BRAVO DE LAGUNA, Juan (1992): *Franquismo y transición política*, en *Historia popular de Canarias. Series*, libro 12, La Laguna: Centro de la Cultura Popular Canaria.
- JIMÉNEZ GARCÍA, Juan (1977): *La aparcería del cultivo del tomate en Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria.
- LEZCANO MONTALVO, Pedro (1981): *La maleta*, Las Palmas de Gran Canarias: Litografía Lezcano.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, Antonio y José Ángel RODRÍGUEZ MARTÍN (1995): «La economía contemporánea 1820-1990», en Antonio de Béthencourt Massieu (dir.), *Historia de Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas, 369-398.
- MARTÍN HERNÁNDEZ, Ulises (1992): *El comercio exterior canario (1880-1920)*, La Laguna: Centro de la Cultura Popular Canaria.
- MILLARES CANTERO, Agustín (1978): «Sobre el papel de las compañías imperialistas en Gran Canaria», *Aguayro*, núms. 98, 99, 100, 101.
- MORALES LEZCANO, Víctor (1970): *Relaciones mercantiles entre Inglaterra y los Archipiélagos del Atlántico Ibérico: su estructura y su historia, 1503-1783*, La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.
- (1977): «Esbozo de Canarias en la edad contemporánea 1850-1936», en Agustín

Millares Torres, *Historia general de las Islas Canarias*, tomo V, Las Palmas de Gran Canaria: Edirca, 292-298.

NOREÑA SALTO, M.^a Teresa y Antonio de BÉTHENCOURT MASSIEU (1977): *Canarias, política y sociedad durante la Restauración*, Las Palmas de Gran Canaria: Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria

PÉREZ DÍAZ, Pedro (1997): *El problema canario*, edición de Agustín Millares Cantero, Las Palmas de Gran Canaria: Centro de Investigación Económica y Social de la Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria (CIES, D.L.).

PÉREZ GARCÍA, J. Manuel (1997): *Canarias: de los cabildos a la división provincial*, Las Palmas de Gran Canaria: Centro de Investigación Económica y Social de la Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria (CIES, D.L.).

RODRÍGUEZ BRITO, Wladimiro (1986): *La agricultura de exportación en Canarias (1940-1980)*, Santa Cruz de Tenerife: Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca del Gobierno de Canarias.

ROSA OLIVERA, Leopoldo de la (1946): *Evolución del régimen local en las Islas Canarias*, Madrid: Publicaciones del Instituto de Estudios de Administración Local.

SUÁREZ BOSA, Miguel (1995): «La formación de una sociedad de clases», en *Historia de Canarias*, Las Palmas: Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria.

VELÁZQUEZ CABRERA, Manuel (1912): *Resumen histórico y documentado de la Autonomía de Canarias*, Sevilla: editado por sus herederos.