

LOS INTENTOS FRUSTRADOS POR ESTABLECER UNA ZONA FRANCA EN EL PUERTO DE LA LUZ EN 1931

M^a Luisa Monteiro Quintana

INTRODUCCIÓN

El establecimiento de una zona franca en el Puerto de La Luz fue, entre 1930 y 1931, el objetivo de ciertos sectores de la burguesía isleña, no sólo como futura fuente de riqueza y prosperidad para la ciudad y la economía insular, sino que su consecución y concesión por parte del Gobierno central sería presentada a la sociedad como un éxito personal de los políticos canarios que habían gestionado tal concesión de Madrid. Ésta había sido la concepción de la política que había presidido la etapa de la Restauración en Canarias. Una política no basada en el cumplimiento de programas electorales de acuerdo a unos planteamientos doctrinales o ideológicos, sino en las concesiones administrativas que de los gobiernos centrales se obtenían, muchas veces en beneficio de intereses particulares, pero que eran presentadas a la ciudadanía en los periodos electorales como sumamente ventajosas para el conjunto de la sociedad isleña. El asunto de la zona franca será, en este sentido, un ejemplo más, con el que corroborar cómo se plantea esta identificación de gestión política con concesiones administrativas por parte de los políticos canarios a la altura de 1930.

Estos políticos van a ser, fundamentalmente, el entonces alcalde de Las Palmas de Gran Canaria, José Mesa y López, máximo exponente del caciquismo isleño a partir de su acceso a la presidencia del Cabildo Insular de Gran Canaria en 1916, y el Ministro de Fomento, y posteriormente de Gobernación, de los últimos Gobiernos de la Monarquía de Alfonso XIII, el grancanario Leopoldo Matos. El primero propondrá en Las Palmas y el segundo gestionará, con sus influencias cerca del poder central, en Madrid.

A partir de las fuentes consultadas vamos a analizar cómo plantea Mesa esta cuestión en el seno de la Corporación municipal que preside, a través de las Actas Municipales del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, y cómo traslada esta “necesidad” al que por entonces es Ministro de Fomento, su primo Leopoldo Matos, consultando para ello la correspondencia mantenida entre ambos durante estos años y que se encuentra dispersa entre el Archivo Histórico Nacional, el Archivo Histórico Provincial de Las Palmas y en el archivo privado de José Mesa y López, en el que también pudimos consultar las memorias inéditas del mismo, y, en ese sentido, su particular visión sobre las ventajas que reportaría a la economía de la isla el establecimiento de una zona franca en el Puerto de La Luz. Asimismo hemos hecho un seguimiento del tratamiento que parte de la prensa del momento hace de esta cuestión, comparando para ello periódicos de distinta tendencia ideológica como el *Diario de Las Palmas* o *El Tribuno*.

A partir de esta consulta y posterior análisis llegaremos a la conclusión, que desarrollaremos en la comunicación, que, como casi treinta años antes hiciera el político grancanario y líder del Partido Liberal Canario, Fernando León y Castillo, buena parte de los políticos canarios volvían a vincular éxitos políticos con concesiones administrativas, que, supuestamente, redundarían en beneficio de la sociedad isleña.

Se inserta así este trabajo en la línea de investigación que abriera en su momento M^a Teresa Noreña y José Miguel Pérez, basada en los estudios sobre el poder, a partir de la renovada historia política, y más concretamente en el comportamiento de las oligarquías en las islas y el control político que éstas han ejercido a lo largo de los siglos XIX y XX, aportando en este sentido un ejemplo más, con esta comunicación, del funcionamiento de la política local canaria de los pasados siglos XIX y XX.

PROCESO DE SOLICITUD DE UNA ZONA FRANCA PARA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

En octubre de 1929, cuando la Dictadura de Primo de Rivera se encontraba en pleno declive, José Mesa y López accede, por segunda vez en su vida, a la alcaldía de Las Palmas de Gran Canaria, a petición del Gobernador Civil de la Provincia, Mariano de Cáceres. A partir de entonces, Mesa plantea su gestión, entre otras cosas, como la ejecución de lo que en su anterior etapa de alcalde, entre 1922 y 1923, no hizo sino preparar y planear, habiendo un asunto en el que Mesa centró sus esfuerzos de forma especial: la creación de una zona franca en la ciudad. En las discusiones para aprobar el presupuesto ordinario para 1931, en el artículo 10, apartado de compromisos varios, Mesa da explicaciones de la inclusión en este artículo de una suma de 50.000 pesetas, como aportación municipal para la creación y sostenimiento de dicha zona franca. Posteriormente, en cartas dirigidas a su primo Matos, Mesa le plantea la necesidad de su establecimiento. Contestándole al primero sobre las candidaturas idóneas para las futuras elecciones generales de marzo de 1931, finalmente no celebradas, le pregunta: “¿Por qué no das el empujón final a lo de la zona franca? Esa sería la mejor propaganda electoral”. Esto sucedía en enero de 1931, y, poco después, Mesa le vuelve a insistir sobre la misma idea: “Yo creo también que hay que dar un golpe de efecto otorgando lo de la zona franca. Perdóneme esta franqueza, pero la gente murmura que en estos doce meses no hemos logrado nada importante para Gran Canaria. Basta que tú se lo pidas a Berenguer para que en el acto esté concedido”.¹

Se volvía a recurrir, pues, a los mismos procedimientos que habían marcado el funcionamiento de la política en las islas y que ya hemos comentado: como casi treinta años antes hiciera el político grancanario y líder del Partido Liberal Canario, Fernando León y Castillo, los políticos canarios volvían a vincular éxitos políticos con concesiones administrativas, y es, en este sentido, en el que Mesa, como político local, azuza a Matos, grancanario y Ministro de Fomento y de Gobernación con el Gobierno Berenguer, para que logre, con sus influencias, la zona franca para la ciudad, lo que se traduciría en votos a favor de la candidatura que Matos encabezara o apoyara.

La cuestión de la concesión de la zona franca era considerada vital por Mesa para movilizar en la provincia los apoyos necesarios en pro de la candidatura que Matos encabezara por Las Palmas, y, en este sentido, Mesa va a utilizar cuantos recursos tenga a su alcance, al margen de lo que Matos pudiera o no influir en Madrid. Así, en carta que recibe en enero de 1931 de Madrid, alguien, cuya identidad nos ha sido imposible descifrar a través de su firma, le comunica que el asunto de la zona franca está lleno de dificultades, ya que después de vencidas las objeciones de Guerra, han surgido las del Subsecretario de la Presidencia

empeñado en dar al asunto una tramitación que acabaría por matarlo. Cumple como buen tinerfeño. Nuestro Ministro, sin embargo, está decidido a llevarlo al Consejo, prescindiendo de la opinión del señor Ruiz y Benítez de Lugo, pero es el caso que estando para hacerlo hace dar consejos, no le ha sido posible realizarlo... Manera

también es sacarlo de las manos del señor Ruiz y Benítez de Lugo. Acordado esto, lo probable sería que yo les hiciera el trabajo y esto lo haría yo de un día para otro. Para que Ud. vea la actitud del Subsecretario de la Presidencia, le diré que aún yo no he podido ver el informe de Guerra y no es cosa de que Matos, para tal pequeñez, tenga que recurrir a Berenguer.²

Sin que sea nuestro cometido en este trabajo, no queríamos dejar de comentar, a propósito de esta carta, cómo, de alguna manera u otra, siempre aparece de fondo, con respecto a cualquier concesión que de la Administración central se quisiera obtener para una de las dos islas centrales, el pleito insular, en el sentido que el contenido de la carta parece apuntar que las presiones de algún político tinerfeño en Madrid estaban obstruyendo los trámites para la concesión de la zona franca a Las Palmas de Gran Canaria. Y es que la división provincial de 1927 no supuso el final de un problema secular como el del pleito insular. De manera que cualquier concesión administrativa por parte del Gobierno central a una de las dos islas centrales, era interpretado por parte de la otra isla como un despojo o agravio, como había ocurrido con otros tantos casos que enfrentaron a los políticos canarios y que iban desde el amarre del cable telegráfico al establecimiento de un instituto de enseñanza media, por poner tan solo un par de ejemplos.

El dispositivo para conseguir del Gobierno central la concesión de la zona franca se ponía así en marcha, a través de la mediación en Madrid de los interlocutores que la oligarquía canaria tenía en la capital y a través de cuyos contactos e influencias lograban buena parte de sus objetivos, a cambio de lograr unos resultados electorales favorables para los mismos en las circunscripciones por las que se presentaban, y utilizando para ello todos los medios a su alcance. En este sentido, la oligarquía isleña precisó siempre de un gestor cualificado ante Madrid (Millares, 1983, p. 23), manteniéndose así unas estrechas relaciones entre los políticos canarios en Madrid, en este caso Leopoldo Matos, y sus clientelas políticas en las islas (Noreña, 1991, p. 800). Así había funcionado el régimen de la Restauración en las islas, y así se pretendía que siguiera funcionando en los albores de la proclamación de la II República en 1931.

En sus *Memorias*, Mesa se refiere a esta cuestión como uno de los tantos asuntos que propuso a Matos y éste aceptó gestionar en Madrid. Para Mesa, el asunto era de gran importancia, debido a que el crecimiento del Puerto estaba decreciendo, y no lo salvaría sino la creación de la zona franca. Cuenta éste que tras obtener el apoyo de Matos, logró del Cabildo y Ayuntamiento las consignaciones necesarias para su establecimiento, confeccionándose el Reglamento y haciéndose la petición formal. Al parecer, todo iba por el buen camino hasta la salida de Matos del Gobierno tras la caída de Berenguer, quedando suspendidos los trámites, intentando Mesa retomarlos en 1933 cuando fue elegido diputado por Las Palmas. Pero el expediente no apareció, quejándose éste de la desidia de la Administración Central hacia las comarcas más alejadas de la capital española.

La petición de la zona franca para la Ciudad fue un asunto bien recibido en general, tanto en la Corporación como en la prensa, cercana o no a Mesa y López. Desde el mismo momento en que éste se posesiona de la alcaldía, el *Diario de las Palmas* señala la necesidad de dotar a la Ciudad de zonas francas, aprovechando el ensanche y ampliación del Puerto de La Luz. Para este periódico el establecimiento de estas zonas francas sería una fuente de riqueza y prosperidad para la Ciudad y la economía insular. Afirma que la Ley de Reorganización Administrativa de 1912 autorizaba al Ministro de Hacienda para establecer zonas libres para las mercancías de tránsito a plazas extranjeras en la Ciudad y otras localidades del

archipiélago, sin ningún perjuicio para las franquicias arancelarias “que constituyen la base del desarrollo del comercio y de los puertos canarios”.³

Para el *Diario* había que aprovecharse de la escala que en el Puerto hacían naves de grandes líneas de navegación de diferentes nacionalidades, que verificaban el intercambio de productos entre Europa, África y América. Otra de las ventajas la representaba la llegada de buques para hacer operaciones de carga y descarga, aprovisionamiento de combustibles, víveres, agua, etc.

El *Diario* argumentaba también que, con las zonas francas, se permitiría dar destino a toda clase de mercancía de tránsito, facilitándose su almacenaje sin pago de ninguna clase de derechos, impuestos o arbitrios, y, además, en el recinto las mercancías podrían ser sometidas a transformaciones y manipulaciones.

De ahí que cuando Mesa solicita formalmente el establecimiento en la ciudad de una zona franca, el *Diario* preste todo su apoyo a la propuesta, elogiando la decisión del alcalde, y describiendo las excepcionales condiciones que reúne el Puerto de la Luz para su establecimiento, a la vez que pide todos los esfuerzos del Gobierno y organismos como el Cabildo Insular de Gran Canaria, la Junta de Obras del Puerto o las Cámara de Comercio y Agrícola, para su consecución, y, especialmente, a “un canario ilustre identificado con los intereses y anhelos de Gran Canaria”,⁴ refiriéndose a Leopoldo Matos. Veamos el interés que para el *Diario de Las Palmas* tenía el establecimiento de la zona franca, reproduciendo la explicación e información detallada que sobre la misma publicaba el 25 de agosto de 1930: “De interés para la isla y para el Puerto”.

LAS ZONAS FRANCAS

Las gestiones que se vienen realizando cerca del Poder central para el establecimiento de una zona franca en nuestro Puerto de la Luz, en donde arranca el nuevo muelle de abrigo, van por buen camino, y no es aventurado predecir que en breve serán una verdadera realidad, dado el interés que en su resolución pone el que tuvo la feliz idea de otorgar tan gran concesión a su tierra natal.

Creemos conveniente trazar en líneas generales, el concepto de la zona franca, su fundamento y carácter; su establecimiento, las mercancías que en ella pueden introducirse, operaciones permitidas, y su régimen administrativo y fiscal, a objeto de que nuestros lectores y principalmente los comerciantes e industriales, puedan apreciar las enormes ventajas que ha de proporcionarles.

CONCEPTO DE LA ZONA FRANCA

Es una franja o extensión de terreno situado en el litoral, aislado o separado plenamente de todo núcleo urbano, por muros, rejas o alambradas para impedir el contrabando; toda zona franca debe tener puerto propio o adyacente; en el perímetro que se señale a la zona franca se permitirán las operaciones concedidas a los depósitos francos, tales como:

Primero. Cambio de envase, pero no el tabaco extranjero.

Segundo. División o fraccionamiento para preparar clases comerciales, con la misma excepción que el número anterior.

Tercero. Mezcla de unas con otras para el mismo fin.

Cuarto. Descascarado y tostado del café y del cacao.

Quinto. Curtido de las pieles.

Sexto. Trituración de las maderas.

Séptimo. Lavado de las carnes.

Octavo. Extracción del aceite de la copra y de las semillas oleaginosas y solidificación e hidro de estos aceites.

Noveno. Todas las operaciones que aumenten el valor de los géneros, sin variar esencialmente la naturaleza de los mismos, pudiendo instalarse, como ya veremos, determinadas industrias; la zona franca de Las Palmas tendrá que tener una modalidad especial con arreglo a nuestro régimen de Puertos Francos.

La zona franca se diferencia del depósito franco, no sólo por las industrias que dentro del recinto puedan establecerse, sino que existen otras, como la de ser diferente la entidad a quien se encarga la administración y el poder recibir subvenciones del Estado, la provincia y el municipio; por donde se ve que, mientras el depósito franco tiene carácter preponderadamente privado, las zonas francas lo tienen público.

ESTABLECIMIENTO DE LAS ZONAS FRANCAS

Dependen del Ministerio de Hacienda, al que corresponde otorgar las concesiones, regular el funcionamiento e investigar su régimen industrial; esta competencia no excluye la de los ministerios de Marina, Fomento y Economía Nacional, en cuanto concierne a problemas de tráfico marítimo, obras de puerto y a las de economía nacional. La concesión de una zona franca implica necesariamente la caducidad de la concesión del depósito franco, si se hubiese concedido con anterioridad.

La concesión de las zonas francas no se hace a entidad alguna, y su establecimiento tiene lugar por el Estado, que designa para la administración un organismo oficial que crea con el nombre de “Consortio de la zona franca”, dotándole de medios económicos para realizar su finalidad.

MERCANCÍAS QUE PUEDEN INTRODUCIRSE EN LAS ZONAS FRANCAS Y PLAZO DE PERMANENCIA EN ELLAS

A los efectos de entrada en la zona franca, sólo se consideran mercancías prohibidas las expresadas en la disposición 11 del Arancel de Aduanas de la Península; (esta disposición prohíbe la importación de tabaco; pero las Ordenanzas permiten, siempre que sea en rama y elaborado, por lo que sólo se prohíbe la semilla y el jugo del tabaco; pero como Canarias goza de Puertos Francos, es seguro que dictarán las debidas disposiciones a este respecto). Las mercancías no incluidas en dicha disposición, pero cuya importación está prohibida circunstancialmente, pueden entrar en la zona, si bien no se despacharán para el consumo mientras la prohibición de importación subsista. La introducción puede tener lugar cualquiera

sea el tiempo transcurrido desde la llegada del buque conductor y aunque se haya presentado la declaración de consumo, con tal que esto se encuentre todavía pendiente de despacho.

Las mercancías introducidas en la zona franca no pueden permanecer más de seis años, debiéndose, cumplido este plazo, exportarse al extranjero, o destinarse al consumo. Las mercancías almacenadas en los depósitos de comercio pueden trasladarse a la zona franca en cualquier tiempo.

OPERACIONES PERMITIDAS

Son las indicadas al comienzo de este artículo y además la instalación de las industrias de cualquiera de las tres siguientes: Primera. Industrias “no existentes” en España (esto es industrias nuevas). Segunda: Industrias ya existentes en España, sin carácter exportador (carácter que adquiriesen al establecerse en la zona). Tercera. Industrias ya existentes en España con carácter exportador, pero cuyo radio de exportación sea notoriamente deficiente.

Se comprende por esto que pocas, muy pocas serán las industrias que no puedan establecerse en las zonas francas; no tienen éstas el carácter de comercial, sino más bien el industrial, y es de esperar que la zona franca de Las Palmas ha de tener la máxima libertad, con arreglo también a nuestro régimen de franquicias.

EXENCIONES DE DERECHOS Y CUÁNDO HAN DE SATISFACERSE ÉSTOS

Las mercancías introducidas en la zona franca están exentas del pago de los derechos de Aduanas, impuestos de transportes, arbitrios de Obras del puerto y cualesquier otros tributos establecidos por el Estado, la provincia o el municipio, directamente sobre la mercancía misma; exención que dura todo el tiempo que las mercancías permanezcan en la zona.

RÉGIMEN ADMINISTRATIVO. RECURSOS Y SUBVENCIONES

La administración de cada zona se confía, como hemos dicho, a un Consorcio que actuará bajo la presidencia de un comisario regio.

El Consorcio lo forman representantes del Ayuntamiento, Diputación provincial, Junta de Obras del Puerto, Cámaras de Comercio y Agrícola, Sociedades obreras especialmente dedicadas a servicios marítimos y otras representaciones, según la localidad.

Los ingresos serán:

Primero. Arbitrios por manipulaciones, almacenaje, estadística, importación y exportación de mercancías.

Segundo. Tasas de servicios que el Consorcio preste a particulares.

Tercero. Recargos sobre las contribuciones industrial, de comercio y utilidades; tarifa tercera, siempre que dé su conformidad la Cámara de Comercio.

Cuarto. Subvención de los Ayuntamientos y Diputaciones provinciales.

Quinto. Subvención del Estado.

RÉGIMEN FISCAL

Rige todo lo regulado para los depósitos francos y se espera que el reglamento que en breve ha de dictarse contenga preceptos especiales sobre el régimen fiscal de las zonas.

Estas son en líneas generales las características de las zonas francas de España, de las cuales sólo está funcionando la de Barcelona, y es evidente que la que ha de crearse en Las Palmas tenga una modalidad especial con arreglo a nuestro régimen de Puertos Francos.

No necesitamos ponderar la importancia y trascendencia de la zona franca; si la concesión del Puerto de refugio de la Luz fue la obra en la que se cimentó el porvenir y el progreso de Gran Canaria, la de la zona franca constituye a su vez el afianzamiento del futuro bienestar de la isla, en cuyas obras han de quedar grabados eternamente los nombres prestigiosos de dos grandes canarios: don Fernando de León y Castillo y don Leopoldo Matos y Massieu.

Pero no sólo la prensa más afín al entorno político de Mesa elogió tal decisión. *El Tribuno* no tuvo inconveniente en aplaudir y apoyar el proyecto, pero fiel a su línea crítica frente a todo lo que representaba el viejo caciquismo que veía personalizado en la figura de José Mesa y López, alertaba de las subvenciones relacionadas con el mencionado proyecto, en el sentido que su administración se convirtiera en “patrimonio negociable de unos cuantos... y no toleraremos que penetre en ella la carcoma que todo lo convierte en substancia para su engorde”.⁵ En definitiva, *El Tribuno* condicionaba su apoyo a la petición de la zona franca, siempre que ésta se pusiera bajo una administración honrada. En septiembre de 1930, llamaba la atención sobre el silencio guardado sobre el tema desde hacía algunos meses y se preguntaba si se estaría realizando alguna labor subterránea con vista a posibles negocios, por lo que insistía que había que estar pendiente de la marcha de los acontecimientos, y estar al tanto de las concesiones que pudieran solicitarse al amparo de la zona franca y que, de otorgarse, podrían cobrarse a buen precio más adelante. De ahí las desconfianzas de *El Tribuno* con respecto al silencio que rodeaba lo relacionado con la zona franca después del entusiasmo con el que comenzó este proceso.

Sin profundizar más en este asunto, sería interesante, como hipótesis de trabajo, el analizar los intereses que movían a Mesa, e intentaba defender, solicitando de su primo el establecimiento de la zona franca. No se nos puede escapar su vinculación profesional, como abogado y consejero, a algunas de las más importantes compañías consignatarias y carboneras de capital inglés, establecidas en el Puerto de la Ciudad, y que habían prestado un importante apoyo a los gobiernos de la Monarquía.

CONCLUSIÓN

A modo de conclusión, este caso concreto nos ha servido para ilustrar, como un ejemplo más, esta política basada en los favores personales y en las concesiones que se obtienen de la Administración por la labor personal del responsable del partido político, convirtiéndose así los políticos en Canarias en los intermediarios entre su ámbito de acción y el Estado (Noreña, 1991, p. 792), a lo largo de todo el sistema de la Restauración, cambiando, en este sentido, los nombres de los políticos, pero no las prácticas y los mecanismos e instrumentos de actuación, como acabamos de ver, heredando todo este engranaje, que en su día instrumentalizara Fernando León y Castillo, José Mesa y López, máximo exponente del caciquismo isleño desde la muerte del fundador del Partido Liberal Canario en 1918, y Leopoldo Matos, su intermediario en Madrid.

La convocatoria de unas elecciones generales para marzo de 1931 puso en marcha la maquinaria electoral que tan buenos resultados les había dado al Partido Liberal Canario durante toda la Restauración. Y en este sentido el procedimiento a seguir no fue distinto al que había caracterizado este sistema: candidaturas pactadas entre los políticos canarios y su hombre fuerte en Madrid, campañas electorales basadas en recordar las concesiones administrativas obtenidas y los beneficios que de ellas se derivan, gracias a la gestión personal de los políticos que representan a las islas en Madrid. Y sin este entramado no se entiende la premura de Mesa y López por lograr del Gobierno central, a través de la mediación de Matos, la concesión de una zona franca para la ciudad, que si bien favorecería unos intereses muy concretos ligados a la burguesía comercial, local y extranjera, a la que Mesa estaba muy vinculado, personal y profesionalmente, su obtención se presentaría como la consecución de un logro que beneficiaría a toda la ciudad, lo que redundaría en apoyos y votos a favor de la candidatura que Mesa respaldaba, y que no era otra que la encabezada por su primo e interlocutor, Leopoldo Matos.

BIBLIOGRAFÍA

MILLARES CANTERO, A., “La política en Canarias durante el siglo XX”, en *Historia de Canarias*, tomo XII. Edirca, Las Palmas, 1983.

NOREÑA SALTO, M. T., “La Restauración: oligarquía y caciquismo”, en *Historia de Canarias*, vol. IV. Editorial Prensa Ibérica, 1991.

NOTAS

- ¹ Archivo Mesa y López, sin catalogar (en adelante, AML).
- ² AML.
- ³ *Diario de Las Palmas*, nº 13.918, 25 de octubre de 1929: “Zonas francas en Canarias”, Hemeroteca Museo Canario (en adelante, HMC).
- ⁴ *Diario de Las Palmas*, nº 14.113, 24 de junio de 1930: “La zona franca en el Puerto”, HMC.
- ⁵ *El Tribuno*, nº 6.312, 26 de junio de 1930: “Las zonas francas”, HMC.