

LOS TITULARES MERCANTILES Y LA CUESTIÓN DEL AZÚCAR EN CANARIAS EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX

Julio Javier Melús Abejed

... Tomás de Aquino afirmó que en casos donde es necesario gastar más para el bien común, el gobernante podía imponer pagos adicionales de uso común...

(Wood, Diana: *El pensamiento económico medieval*, Crítica / Historia Medieval, Barcelona, 2003, p. 62.)

INTRODUCCIÓN

Nuestra ponencia quiere ser una muy modesta aportación a los estudios históricos sobre el azúcar en los tiempos contemporáneos en Canarias desde el análisis de los escritos de los titulares mercantiles grancanarios. Para la realización de esta ponencia hemos utilizado fuentes hemerográficas, archivísticas y bibliográficas.

CAÑA DE AZÚCAR¹ Y PUERTOS FRANCOS: ACLARACIONES

Antes de entrar de lleno en el tema de nuestra ponencia creemos necesario hacer unas aclaraciones relacionadas con el azúcar de caña y el régimen de Puertos Francos. Con relación a la primera cuestión, queremos señalar que la caña de azúcar contiene tres clases principales de azúcares: la sacarosa o azúcar de caña, la dextrosa y la levulosa o fructuosa azúcar de frutas, encontrándose las dos últimas en las cañas no maduras (Jiménez Neyra, 1945).

En cuanto al régimen de Puertos Francos, es necesario diferenciar lo siguiente: en el *Depósito franco*, lo exento son solamente determinados locales o instalaciones completamente aislados de la ciudad. A su vez, se denominan *Depósitos de Comercio* si se trata de establecimientos dependientes de la Administración en los que se permite almacenamiento temporal, y *Depósitos Francos* si se trata de almacenes particulares concedidos por la Administración, permitiéndose entrada de mercancías y libertad de comercio pudiendo salir para importarse o exportarse por la Aduana. En la *Zona Franca*, lo exento es un área territorial (en cuyo perímetro puede haber industrias) aislada de todo núcleo urbano. En el *Puerto Franco* no existe aislamiento de los núcleos urbanos por lo cual toda la ciudad o ciudades (incluso el territorio) están exentas del régimen aduanero y en ellas puede comerciarse libremente (Gabaldón López, 2003).

LA CUESTIÓN AZUCARERA EN CANARIAS

1900 – 1914²

En el período comprendido entre los años 1870–1880 se había producido un auténtico crack económico en Canarias al derrumbarse las exportaciones de la cochinilla. Ante este

hecho, se entró en una etapa de experimentación de cultivos alternativos. Estos experimentos se basaron en el llamado *modelo cubano*, que suponía el desarrollo de cultivos como la caña de azúcar y el tabaco; y en el llamado *modelo de cultivos centrales*, basado en los plátanos, tomates y papas. Este último modelo acabó imponiéndose, y el motor de la economía canaria en el período previo a la Gran Guerra va a ser la trilogía *Puertos – Cultivos centrales – Comercio* (régimen de Puertos Francos). A partir del año 1900 se desarrollará una exportación regularizada de los tres cultivos centrales, siendo sus grandes destinos internacionales Gran Bretaña, Francia y Alemania. El Puerto de La Luz va a consolidarse como el centro neurálgico de este movimiento de exportación frutera, y como un punto estratégico de avituallamiento del tráfico marítimo internacional.

La Ley de 6 de marzo de 1900 consolidaba definitivamente el régimen de Puertos Francos en el archipiélago canario establecido en 1852.³ Dicha Ley autorizaba al Gobierno para cobrar directamente los impuestos sobre los artículos que no disfrutaban de franquicia con arreglo a las condiciones expresadas en el Reglamento de 20 de marzo del mismo año. Según dicha ley, eran libres de todo derecho o impuesto todas las mercancías que se importasen o exportasen en Canarias, a excepción de las siguientes:

- Aguardiente, alcoholes y licores.
- Azúcar y glucosa.
- Bacalao.
- Cacao en grano y en pasta y la manteca de cacao.
- Café en grano, el tostado y molido y la raíz de achicoria tostada o sin tostar.
- Chocolates.
- Miel y melazas de caña y remolacha.
- Canela, pimienta y las demás especias.
- Té y sus imitaciones.
- Tabaco.

El Gobierno quedaba facultado para percibir una cuota en concepto de arbitrio sobre cada una de las mercancías citadas, pero nunca sería mayor que la que satisfacían sus similares en la Península y Baleares. De esta forma, se va a mantener el gravamen sobre el azúcar importado en Canarias, a pesar de que la industria azucarera isleña había entrado en una etapa de atonía y crisis. Por ello, desde el año 1905 encontramos en el Archivo de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas expedientes para la normalización del precio del azúcar, es decir, para la supresión del arbitrio de Puertos Francos para dicho producto de primera necesidad.

En el siguiente cuadro reflejamos el enorme tráfico del Puerto de La Luz en los años anteriores a la Gran Guerra. Este tráfico era reflejo de la situación privilegiada del Archipiélago en las rutas del comercio mundial:

Nacionalidades	1910	1913
Ingleses	2.361	2.592
Españoles	2.527	932
Alemanes	639	650
Noruegos	145	215
Franceses	117	109
Italianos	150	103
Austriacos	55	87
Holandeses	48	84
Belgas	17	54
Daneses	27	48
Suecos	25	32
Griegos	14	35
Rusos	9	11
Portugueses	8	2
Brasileños	15	6
Uruguayos	5	5
Estados Unidos	3	-
Mejicanos	-	1
Argentinos	3	4
Japón	1	-
Chilenos	1	4
Total	6.170	4.974⁴

Tabla 1. Puerto de la Luz. Movimiento de buques.

Elaboración propia. Fuente: "El Puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria. Movimiento de buques en 1910". Publicado por la Junta de Obras de los puertos de La Luz y Las Palmas. 1911. Biblioteca Simón Benítez Padilla. Miranda Guerra, José: "Estudio geográfico-económico de la isla de Gran Canaria", recogido en Los Puertos Francos de Canarias y otros estudios. Recopilación realizada en Noviembre de 1975.

Y a continuación, recogemos el arbitrio de Puertos Francos sobre el azúcar y similares en dos fechas distintas:

Partida	Clase de mercancía	Años			
		1901		1927	
		Unidad	Derechos	Unidad	Derechos
3	Azúcar	100 k.	70 pesetas	100 k.	60 pesetas
	Glucosa, caramelo líquido y otros productos análogos	100 k.	85 pesetas	100 k.	85 pesetas

Tabla 2. Arbitrio de los Puertos Francos de Canarias a la importación. Elaboración propia.

Fuente: Anuario-Guía de la isla de Gran Canaria, 1901. Anuario general de las Islas Canarias Canarias, 1927. Hemeroteca del Museo Canario de Las Palmas de Gran Canaria.

Los años de la Gran Guerra

En 1914, al estallar la Gran Guerra, se encontraba en pleno auge la prosperidad del comercio de Canarias con el extranjero. Todos los sectores de la economía canaria se vieron afectados profundamente por el estallido de la Primera Guerra Mundial.⁵ Para el cultivo y la exportación del plátano ésta fue una etapa nefasta. El comercio exportador se paralizó, y arrastró con él otras actividades ligadas al mismo. En el siguiente cuadro podemos ver la

reducción drástica del tráfico portuario en los años de la Gran Guerra, tanto en número de buques como de tonelaje:

Años	Nº buques	Tonelaje
1913	6.717	10.422.316
1914	5.451	5.984.396
1915	4.536	4.214.191
1917	2.116	950.730
1919	2.734	2.821.677

Tabla 3. Movimiento marítimo durante la Gran Guerra. Gran Canaria. Elaboración propia. Fuente: Mateo Díaz, José (1934): Esquema de Historia Económica de las Islas Canarias. Influencia del plátano y de los Puertos Francos sobre el desenvolvimiento económico de las Islas. Conferencia pronunciada en el Círculo de la Unión Mercantil, de Madrid, la noche del 4 de Abril de 1934.

La caída de la exportación del plátano es bien elocuente:

Años	Tenerife	Las Palmas	Región
	Cantidad Tm.	Cantidad Tm.	Cantidad Tm.
1914	23.202	47.191	70.350
1917	4.520	7.400	11.920

Tabla 4. Exportación de plátanos. Primera Guerra Mundial. Fuente: Rodríguez y Rodríguez de Acuña, Fernando (1981): Formación de la economía canaria (1800 – 1936). Madrid, Biblioteca financiera del Banco occidental.

En estos años se produce un ligero repunte de la producción azucarera canaria por las necesidades peninsulares, al mismo tiempo que la Real Orden de 11 de Septiembre de 1914 disponía que transitoriamente el arbitrio de Puertos Francos al azúcar de procedencia nacional se rebajase a 25 pesetas los 100 kilogramos, que era el importe entonces vigente impuesto de fabricación establecido en la Península. Ante la gravedad de la crisis económica se abre un intenso debate sobre las soluciones a la misma, y una de las propuestas es reactivar la industria azucarera. En 1915 el Consejo Provincial de Fomento de Canarias pedía informes sobre la caña de azúcar. De Gran Canaria tenemos los informes de don Francisco Gourié, don Tomás Hernández Gómez y don Gregorio Guadalupe, y don Juan Rodríguez Quegles. Don Francisco Gourié estimaba que el estimular el cultivo de la caña era de gran conveniencia por la riqueza y el equilibrio que traía consigo la división cultivos. Don Tomás Hernández Gómez y don Gregorio Guadalupe señalaban que la honda crisis agrícola por la que atravesaba el país hacía cada día más necesaria la variación de cultivo, puesto que en Gran Canaria, en muchísimos terrenos que no producían plátanos, la caña era el único cultivo que resultaba bastante remunerador. Don Juan Rodríguez Quegles indicaba que sólo podía comunicar información sobre el término municipal de Telde en donde radicaba la fábrica de azúcar que él había dirigido. Consideraba que la idea de estimular el cultivo de la caña de azúcar en la provincia era muy laudable porque se pondrían en movimiento capitales, y no se exportaría dinero para adquirir el artículo. También la prensa reflejaba en sus páginas el debate entre no partidarios y partidarios de la industria azucarera. Así, podemos encontrar en el primer grupo a H. Rodríguez con el artículo “El impuesto del azúcar en Canarias. Mentida protección. La industria y el cultivo en Gran Canaria”,⁶ y en el segundo, a Rafael González Díaz con artículos como “Cuestiones agrícolas. La verdad respecto del monopolio azucarero”.⁷

A finales de la Gran Guerra, es interesante señalar que desde el Círculo Mercantil de Las Palmas de Gran Canaria, en la sesión de su Junta Directiva de 4 de Febrero de 1918, se daba cuenta de la Instancia dirigida al Cabildo Insular de Gran Canaria sobre el establecimiento de zonas libres en el Puerto de La Luz al amparo del artículo 11 de la Ley de 11 de julio de 1912.

Los años 20

Los años 20, especialmente el período 1923-1929, fueron años de prosperidad y bienestar económico para toda España (Carreras y Tafunell, 2004). En el archipiélago canario, el final de la Gran Guerra trajo la recuperación económica. En su discurso de apertura del curso académico 1923-24, el 1 de octubre de 1923, José Miranda Guerra describía una ciudad de Las Palmas de Gran Canaria en pleno dinamismo con un Puerto “[...] centro del comercio exterior y de la actividad marítima que es nuestro orgullo, donde la población crece[...] donde la muchedumbre de los barcos cubre el mar, [...] donde el tráfico se desborda en muelles y almacenes, donde toda la variedad de los semblantes humanos nos saludan y admiran [...]”. El Puerto de La Luz fue recobrando sus niveles de actividad pasando de 3.515 buques entrados en el año 1920 a 6.200 en el año 1928 (Rodríguez y Rodríguez Acuña, 1981). En el año 1925, el Puerto de La Luz era el sexto puerto más importante de Europa (*Diario de Las Palmas*, 1929).

Algunas de las características de las exportaciones de plátanos, tomates y papas desde el Puerto de La Luz en esta década de los años 20, fueron:

- La importancia que va adquiriendo Francia como destino de las exportaciones de plátanos.
- El gran aumento de las exportaciones con destino a Alemania en la segunda mitad de los años 20.
- Las exportaciones de plátanos a Francia⁸ y a Alemania⁹ sumaban en la segunda mitad de la década más que las exportaciones a Inglaterra.¹⁰
- El importante papel que mantiene Gran Bretaña en las exportaciones de tomates.

Destino	Plátanos (Huacales)	Plátanos (bultos)	Tomates (atados)	Tomates (atados)
	1920-1923	1925-1927	1920-1923	1925-1927
Inglaterra	2.680.676	1.709.320	2.076.367	1.690.014
Francia	1.014.873	1.425.622	4.569	57.106
España	416.896	430.859	183.547	88.703
Alemania	24.447	1.504.156	7.356	320.662

Tabla 5. Puerto de La Luz de Las Palmas. Exportación de frutos (plátanos, tomates y papas). Años 20. Elaboración propia. Fuente: Anuario General de las Islas Canarias. Año 1927, Las Palmas, Tipografía del Diario, Buenos Aires 36.

Anuario General de las Islas Canarias (Catálogo del Comercio, Industria y profesiones). Año 1928, Las Palmas, Imprenta El Liberal, Hemeroteca del Museo Canario de Las Palmas de Gran Canaria.

En el sector industrial, entre el final de la Gran Guerra y la crisis de 1929, se asiste en palabras del profesor De Luxán a un “despertar” de la actividad industrial en el archipiélago canario. Los profesores Santiago de Luxán y Sergio Solbes señalan una auténtica eclosión de

empresas del sector secundario para el período comprendido entre 1922 y 1933, llegándose a los 1.072 establecimientos industriales y destacando el crecimiento de industrias como la del atún enlatado.

En la prosperidad de los años 20, preocuparon a las fuerzas vivas de Gran Canaria: la reforma que dio origen al llamado Arancel Cambó,¹¹ las relaciones comerciales con Alemania,¹² la posible competencia de puertos situados en la misma zona geográfica que Canarias¹³ y la producción de plátanos en zonas próximas a Canarias.

Con relación al cultivo de la caña de azúcar, en los años 20 prácticamente había desaparecido. El número extraordinario de *Diario de Las Palmas* de julio de 1929 es explícito al tratar el cultivo de plantas industriales en la provincia: “[...] Las demás plantas industriales carecen de importancia, aún aquellas como el tabaco y la caña de azúcar que en tiempos no lejanos constituyeron importantes riquezas de esta provincia [...]”. A finales de los años 20 asistimos a un movimiento de defensa de los Puertos Francos, y ligada a ellos, de la desgravación del azúcar. Coincide esta campaña con hechos como el Real Decreto de 11 de junio de 1929, que trataba la cuestión de las zonas francas en el ámbito nacional, la intención del Cabildo Insular de Gran Canaria de elevar el gravamen de la cerveza extranjera importada en la isla,¹⁴ y la campaña de Fomento del Trabajo Nacional para suprimir las franquicias canarias.

La Provincia del 19 de diciembre de 1929 recogía un artículo aparecido en *La Tarde de Tenerife* titulado “De los Puertos Francos. El caso del azúcar”. Ocho días después, el 27 de diciembre de 1929, en su página 1, el mismo periódico publicaba la nota del Presidente de Dependientes de Comercio de la ciudad en defensa de la desgravación del azúcar. La nota decía lo siguiente:

El Centro de Dependientes del Comercio y de la Industria de Las Palmas, que enfoca constantemente su atención hacia todos los problemas de trascendencia social, contrasta día a día la curva ascendente de los artículos de primera necesidad, los que llegan a hacer verdaderamente penosa la vida a los modestos empleados y en general a la clase obrera.

Examinando esta situación de exacerbada carestía de la vida, se observa que uno de los artículos de más primordial necesidad, el azúcar, se halla desmesuradamente encarecido, a causa del arbitrio de Puertos Francos, de 60 céntimos por kilogramo, a su importación.

A pesar de tan desmedido y equivocado proteccionismo oficial, la industria azucarera canaria desapareció a los pocos años. Pero desdichadamente el arbitrio ha continuado cobrándose y el azúcar vendiéndose a precios inusitados.

Ante esta realidad que no tiene ninguna justificación –máxime considerando que la aludida disposición gubernamental constituye una transgresión de la Ley, por virtud de la cual se instituyeron las franquicias canarias– entiende este Centro de Dependientes, que se impone una acción enérgica y mancomunada de las dos provincias canarias, tendente a recabar del Gobierno la anulación del expresado arbitrio.

En dicho sentido dirigirá esta organización un escrito fundamentado a los señores Presidente del Consejo de Ministros y Ministro de Hacienda, iniciativa que es de esperar obtenga el calor y apoyo necesarios de la opinión pública, de las autoridades y corporaciones oficiales y singularmente de las entidades de carácter económico y comercial y de las organizaciones obreras y profesionales, de las dos provincias canarias.

A la nota del Centro de Dependientes, se añadía una de la redacción de *La Provincia* en la que calificaba la nota del referido Centro lanzaba una idea práctica para el abaratamiento del coste de la vida, y que la tendencia del Centro de Dependientes tenía cierto paralelismo con la campaña lanzada también por *La Provincia*.

Y con fecha de 31 de diciembre de 1929, hemos encontrado en el Archivo de la Cámara de Comercio de Las Palmas un escrito en el que ésta se une al movimiento general de opinión favorable a la desgravación de los azúcares que se había producido en Las Palmas de Gran Canaria. Al año siguiente, el 19 de febrero de 1930, *La Provincia* en su primera página recogía la instancia del Centro de Dependientes de Comercio y de la Industria de Las Palmas dirigida al Ministro de Hacienda, y dos días más tarde, el 21 de Febrero de 1930, *La Provincia* en su primera página realizaba una encendida defensa de la gallarda actuación del Centro de Dependientes y de los Puertos Francos.¹⁵

En el cuadro siguiente, podemos ver que por cantidad los artículos gravados ocupaban el quinto puesto de la lista de las mercancías importadas en 1930, y el cuarto puesto en cuanto a valor:

Clases	Cantidades (Kgs.)	Valores (Pesetas)
Minerales, materias térreas y sus derivados	632.359.680	71.009.093,20
Maderas y otras materias vegetales empleadas en la industria y sus manufacturas	38.614.313	11.433.167,00
Animales y sus despojos	2.143.945	5.725.586,24
Metales y sus manufacturas	5.839.036	6.628.726,
Maquinaria, aparatos y vehículos	1.921.159	10.403.247,51
Productos químicos y sus derivados	32.083.504	20.203.866,26
Papel y sus manufacturas	1.558.487	4.115.766,23
Algodón y sus manufacturas	586.038	6.811.873,94
Cáñamo, lino, pita, yute y demás fibras textiles, vegetales y sus manufacturas	381.306	3.594.319,30
Lana, crines, pelos y sus manufacturas	80.998	2.826.039,47
Sedas y sus manufacturas	10.496	1.510.999,00
Productos alimenticios, comestibles y bebidas	116.210.257	44.448.598,91
Varios	524.679	5.063.034,00
Especiales (artículos gravados)	8.614.437	13.601.334,71
Totales	840.928.335	207.375.652,15

Tabla 6. Resumen de la importación por clases de mercancías. 1930. Elaboración propia. Fuente: Memoria de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas, 1930.

Segunda República Española

El carácter agroexportador de la economía isleña se vio afectado gravemente por la crisis mundial de los años 30. Al negativo efecto del “crack” del 29 y reajuste en la política económica de las potencias europeas debemos unir el efecto de las nuevas situaciones

preferenciales. Especialmente las establecidas en 1932 entre el Reino Unido y el Imperio Británico en la Conferencia de Ottawa. Surgen las nuevas preferencias imperiales, se discriminan las exportaciones canarias y la exportación de plátanos se ve súbitamente frenada a favor de las bananas de la Indias occidentales, colonias, mandatos y dominios británicos. Al mismo tiempo, en Francia se seguía una política contingentadora (mercado hegemónico que había sustituido al Reino Unido en la importación platanera a partir de 1926). Desde el año 1933, el Archipiélago comienza a sufrir las repercusiones de la crisis mundial: los cultivos de exportación se resentían por las restricciones de que eran objeto en los mercados de consumo y de la baja de los precios consiguientes. No obstante, la situación económica internacional de los años 30, desde los titulares mercantiles grancanarios se defendió la necesidad de la libertad comercial como elemento fundamental para salir del marasmo económico de la época. Los años 30 son los años de temas como la sindicación forzosa, del crédito agrícola, de la búsqueda de nuevos mercados para los productos canarios,¹⁶ de la lucha contra las prácticas de “dumping”,¹⁷ de la creación de la flota mercante canaria... y, además, en el panorama de crisis económica señalado, va a resurgir la cuestión de la industrialización del Archipiélago como salida a dicha crisis. Pero en dicha cuestión también va a incluirse el mantenimiento o no del régimen de Puertos Francos de las Islas.

Enlazando con las campañas iniciadas antes del cambio de régimen político, ya señaladas, el 27 de febrero de 1931 *El Sol de Madrid* apoyaba la total desgravación del azúcar y glucosa que llegaba a Canarias. El texto íntegro del artículo se publicaba en la página 1 del *Diario de Las Palmas* de 5 de marzo de 1931. También *Diario de Las Palmas* el 20 de agosto de 1931 en su página 1 con el título “Intereses de Canarias en el Parlamento. La desgravación del azúcar y la línea aérea” daba cuenta de la intervención de don Valle y Gracia en las Cortes constituyentes de la II República Española solicitando del Ministro de Hacienda una resolución favorable a la desgravación del azúcar. El entonces Ministro de Hacienda, don Indalecio Prieto, había contestado “[...] que tratándose de suprimir un ingreso es necesario buscar la compensación [...]”. No obstante, *Diario de Las Palmas* apostaba por seguir intentando la supresión del oneroso impuesto que gravaba el azúcar que se importaba en Canarias. También, en la página 5 de *La Provincia* del 1 de septiembre de 1932 aparecía el artículo titulado “De la económica mundial. Errores del nacionalismo económico”. En este artículo se abordaba el intento de la instalación de la industria azucarera en Chile, y se ponía como ejemplo de fracaso del nacionalismo económico.

Pero también los partidarios del desarrollo de la industria azucarera hacían oír su voz en la prensa. Así, en el *Diario de Las Palmas* de 5 de Marzo de 1934, y de 17 de junio de 1935, en su primera página, se publicaron dos artículos en defensa de la industria azucarera en Canarias. El primer artículo se titulaba “En pro de la industria azucarera en Canarias”, y el segundo, “De interés para la Agricultura. La industria azucarera a base del cultivo de la remolacha. Nuevos cultivos en Gran Canaria. El tabaco, verduras y hortalizas, el algodón y la remolacha”. En este segundo artículo se proponía en la isla de Gran Canaria como cultivo sustitutivo de los plátanos, tomates y papas, y junto a otros como el tabaco, el cultivo de la remolacha, y la instalación de una fábrica azucarera base de dicho cultivo. Esta instalación industrial iría unida al establecimiento de zonas francas. A continuación el artículo señalaba que en la capital tinerfeña se estaba estudiando el tema, y que el día 17 embarcarían en Cádiz para Tenerife el secretario de la azucarera del Ebro, don Benito Lesven, el ingeniero agrónomo Don Mariano Lozano, el doctor Berg y otro director técnico. El *Diario de Las Palmas* señalaba que sería conveniente que al llegar el barco a Las Palmas, las autoridades recibiesen y se estudiara la posibilidad de otra instalación azucarera en la isla de Gran

Canaria, a partir del cultivo en grandes extensiones, en el sur, de remolacha, y la instalación de la maquinaria necesaria.

Durante el bienio radical-cedista aparece la Ley de 9 de Junio de 1934.¹⁸ Esta Ley desgravaba la importación en Canarias del azúcar destinado a usos industriales. El *Diario de Las Palmas* de 7 de Junio de 1934, en su página 1, daba la noticia de que el Parlamento acababa de convertir en ley el proyecto eximiendo del pago de derechos de implantación en Canarias. Tras considerar que se había hecho bien en satisfacer la demanda de las clases industriales, el periódico recordaba la defensa de la “[...] justísima demanda de la masa consumidora para que sea desgravado el azúcar que aquí se importa, considerado como artículo de primera necesidad [...]”. El periódico consideraba que una vez que el propósito protector del impuesto había perdido su razón de ser, se había convertido “[...] en carga fiscal verdaderamente onerosa para las clases consumidoras [...]”. La dificultad para la total desgravación del azúcar siempre chocaba con la importante cantidad que la Hacienda estatal ingresaba con el impuesto.¹⁹ No obstante, la defensa encendida de las franquicias retomaba nuevos bríos frente al sector industrial. En *Hoy* de 9 de agosto de 1934, se defendían las franquicias “para responder a esa prohibición de importación de aceite de cacahuet, hecha para proteger a una industria que no sabe ponerse a tono de la competencia ni en calidad ni en precio, tenemos en primer lugar nuestro régimen de franquicias, al que hemos de defender en todo momento[...]”. Al mes siguiente, septiembre de 1934, el número 2 de la revista *Actividad* en el apartado titulado *Actualidad económica* lanzaba una encendida defensa de las franquicias canarias frente a cualquier actuación de los gobiernos:

Hoy, cuando estas islas, han tocado las consecuencias de la crisis mundial y la absoluta carencia de una buena política nacional y regional, sobre todo esta última, ya que todo no debe esperarse de los gobernantes de nuestra nación, cualquiera medida restrictiva en nuestras franquicias constituiría una perturbación, paralización o retroceso en la vida económica, que traería consigo indudablemente, según la gravedad de tales medidas, la ruina del país [...]

Y consideraba que los propios canarios “tenemos gran parte de culpa, ya que se ha abogado por determinadas medidas protectoras (como lo ocurrido con la importación del azúcar), no cabe otra cosa que atender a la realidad del momento, examinando nuestros problemas objetivamente para obrar siempre como aconsejan las circunstancias”.

La Guerra Civil Española

El archipiélago canario formó parte desde los primeros momentos de la Guerra Civil de la zona nacional, constituyendo una retaguardia alejada de los frentes de guerra peninsulares. Una preocupación de las nuevas autoridades fue el paro obrero forzoso, lo que dio lugar a medidas como el Decreto-Ley de 2 de enero de 1937 en el se urgía a reanudar las obras empezadas por las Corporaciones Provinciales y Municipales, y se invitaba a fijar la atención de la puesta en marcha de industrias o fábricas.²⁰

Para nuestra ponencia, hemos creído que lo más destacable en este apartado era recoger la entrevista que don Eduardo Carque Gil realizaba a don Antonio Cuyás en *La Provincia* del 4 de abril de 1937, bajo el título “La industria azucarera canaria y su probable resurgimiento en Canarias”.²¹ En ella, don Antonio Cuyás daba cuenta de la iniciativa para el resurgimiento de la industria azucarera grancanaria. El objetivo era diversificar la producción agrícola, dedicando el terreno grancanario en el que no se producía bien el plátano al cultivo de la caña

de azúcar. La iniciativa había partido de Don Luis Torrent y Reina, Ingeniero Químico e Ingeniero Agrícola. En enero de 1936, Torrent le sugirió sus impresiones a don Vito Sánchez, quien le recomendó a don Antonio Cuyás el estudio del asunto bajo el aspecto fiscal y económico. Las personas interesadas en colaborar fueron don Manuel del Toro González, don Laureano de Armas, don Enrique y Sixto de Castillo y don Felipe Massieu. Éstos autorizaron a don Antonio Cuyás a pedir una tonelada de semilla para cada uno. El desarrollo del proyecto estaba previsto a través de la constitución de un Sindicato que se denominaría “Sindicato Agrícola Azucarero de Gran Canaria”. Don Antonio Cuyás señalaba que ya tenía redactados los estatutos por los que se había de regir, y que en la semana de la entrevista quedaría presentada en el Gobierno Civil la solicitud pidiendo su aprobación e inscripción. Para 1938, preveía poder plantar unas doscientas fanegadas, la sobrante se destinaría para aguardiente y alcohol. Y cuando estuvieran plantadas las doscientas fanegadas se compraría la maquinaria con los últimos adelantos para la fabricación de azúcar.

Los años 40

Desde el punto de vista de la historia económica, el archipiélago canario atravesó durante los años 40 dos fases, fuertemente influidas por el estallido de la II Guerra Mundial. La primera fase (los años de la Guerra) es una fase de aislamiento económico comercial; mientras que, una vez acabada la II Guerra Mundial, se produce una reactivación del comercio y de la apertura al exterior de la economía canaria.

Las consecuencias del aislamiento económico comercial fueron: pérdida de los beneficios deducidos del régimen de Puertos Francos, puesto que dejaron de llegar artículos de exterior. Falta de trabajo en los puertos, con creación de un agudo problema de paro obrero; falta de medios de transporte y de los mercados habituales para los frutos recolectados. Grave quebranto a los agricultores, dificultades para la obtención de abonos y elementos indispensables en la agricultura, creciente ausencia de materias primas con restricciones e incluso, paralizaciones industriales, escasez de combustibles con subsiguientes repercusiones en las actividades de la flota pesquera, que hubo de amarrar gran número de embarcaciones y limitar el número de mareas de las otras, con el consiguiente paro marino, y escasez o ausencia de hojalata, estaño, aceite... indispensables para las conservas de pescado (Mando Económico de Canarias, 1946). No obstante, esta fuerte problemática, el fuerte acercamiento económico a la Península ha sido considerado por diversos autores como un hecho que hizo que la crisis no alcanzara las proporciones de la Primera Guerra Mundial.²²

Como ejemplo de la disminución del tráfico internacional que produjo la guerra, el cuadro siguiente nos va a mostrar el movimiento de navegación del Puerto de La Luz en plena II Guerra Mundial. En él se observa con claridad meridiana que poco a poco, la entrada de buques se fue reduciendo a los buques de bandera española.

Banderas	1941		1942		1943	
	Número	Toneladas	Número	Toneladas	Número	Toneladas
Españoles	3.191	1.421.882	3.040	1.341.023	3.129	1.415.939
Ingleses	12	24.842	3	8.364	7	10.570
Italianos			13	127.816	6	83.373
Griegos	7	18.650	3	8.497	5	13.827
Portugueses	6	19.962	4	3.176	9	1.377
Holandeses	4	9.528				
Panameños	2	3.911				
Brasileños	1	4.969				
Argentinos			1	1.982		

Norteamericanos	1	3.060				
Alemanes	1	2.959				
Noruegos					1	2.462
Suecos	1	1.008				
Suizos			2	3.739	6	15.833
Totales	3.226	1.510.771	3.066	1.494.597	3.163	1.543.381

Tabla 7. Puerto de La Luz. Movimiento de Navegación. Buques entrados clasificados por banderas. Años 1941–1942–1943. Elaboración propia. Fuente: Resúmenes estadísticos de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas. Archivo de la Junta de Obras de Puertos de La Luz y de Las Palmas.

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial se produce una recuperación del comercio canario. Las cantidades de productos alimenticios embarcadas habían pasado de 223.798 toneladas en el año 1945 a 322.170 toneladas en 1949, lo que representaba un aumento del 44%. Las exportaciones en 1949 se habían incrementado en comparación con las de 1945, especialmente por el aumento de salidas de plátanos y tomates. Estos aumentos superaban las disminuciones que se habían producido en los embarques de papas, cebollinos y varios. En 1949, la Península consumía el 65% del plátano canario, e Inglaterra el 15%. En las exportaciones de tomates, Inglaterra ocupaba el primer puesto, consumiendo el 77% de la producción, le seguía la Península con el 16%. Otros destinos del tomate canario eran Irlanda, Bélgica, Suiza, etc. (*Revista Financiera del Banco de Vizcaya. Homenaje a la economía canaria n° 76*, Bilbao, 1950).

En este período vamos a destacar dos hechos sobre la cuestión azucarera.

El primero de ellos está relacionado con las peticiones del año 1940, apenas terminada la Guerra Civil Española y comenzada la Segunda Guerra Mundial. En 1940, la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas se dirigía al Ministro de Hacienda solicitando la reducción de los derechos de Puertos Francos por la introducción de azúcar nacional.²³ La petición fue apoyada por don Augusto Lorenzo Quintana en representación del Cabildo Insular de Lanzarote en escrito del 4 de junio de 1940, el Ayuntamiento de Las Palmas en escrito de 24 de mayo de 1940, y el Ayuntamiento de Telde en escrito de 31 de mayo de 1940, entre otros.

El segundo hecho es el estudio de Luis Jiménez Neyra, Ingeniero Industrial, ex jefe de fabricación de los Centrales Azucareros San Agustín, Covadonga, San Vicente y Mercedes, en Cuba, y Director de fabricación de la Fábrica azucarera de San Juan en Telde. En la Publicación *Islas Canarias. Estudio económico*, apareció su estudio titulado “Algunas consideraciones sobre las industrias derivadas de la Caña de Azúcar en Gran Canaria”. En él llega a la siguiente conclusión:

En definitiva, hemos tratado de demostrar con estas consideraciones que actualmente, con los medios disponibles en nuestra Isla, no es economía la fabricación de azúcar de caña a causa del rendimiento tan bajo que se obtiene por los motivos ya apuntados, y que, en cambio, con los mismos medios, la fabricación de melado y de aguardiente o ron, seleccionando la caña, cuidando o prestando la debida atención a su cultivo, puede obtenerse un buen rendimiento económico tanto para el fabricante como para el agricultor.

LOS CENTROS DE ENSEÑANZA MERCANTIL EN ESPAÑA. LAS ESCUELAS DE COMERCIO

El origen de la enseñanza mercantil en España, igual que el de la enseñanza técnica moderna en general, lo podemos situar en el siglo XVIII, y está profundamente unido a la aparición de las Reales Sociedades Económicas de Amigos del País, los Consulados de Mar y las Juntas de Comercio. A mediados del siglo XIX, el Real Decreto de 8 de septiembre de 1850 creaba las Escuelas de Comercio, que serán los centros oficiales donde se imparta la enseñanza mercantil en España. Siete años más tarde, el 9 de septiembre de 1857 aparecía la Ley de Instrucción Pública o Ley Moyano que habría de ser la base del sistema educativo español hasta los años 70 del siglo XX. Con dicha Ley se integraban los estudios de comercio en el sistema educativo. Tras el Decreto de 2 de Agosto de 1887, a comienzos del siglo XX se produce una amplia legislación reorganizando la enseñanza mercantil en España:²⁴ desde el Real Decreto de 17 de agosto de 1901, organizando los Institutos generales y técnicos, hasta el Real Decreto de 16 de abril de 1915, que consolidaba las secciones de vulgarización en las Escuelas de Comercio.²⁵ Pero la organización de la enseñanza mercantil de 31 de agosto de 1922 (Gaceta de Madrid del 3 de septiembre de 1922) es la que va a tener una duración más larga en el tiempo, y la que será la base de las reformas de los años 50 del siglo XX.²⁶ El Real Decreto de 31 de agosto de 1922 establecía que la enseñanza mercantil se impartiría en las Escuelas de Comercio, y estaría organizada en cuatro grados o niveles: el preparatorio, que comprendía 9 asignaturas, las cuales podían cursarse en un solo año; el elemental, con 12 asignaturas y la clase de conjunto, que se estudiaban en 3 años y aprobadas las cuales se obtendría el título de perito mercantil; el técnico o profesional, con 9 asignaturas y la clase de conjunto y con el que se lograba el título de profesor mercantil; y, por último, el de estudios superiores, que se divide en dos especialidades, cada una de ellas de dos cursos: la de actuario de seguros y la de intendente mercantil (Amengual, Bartolomé: 1947)

LA ESCUELA DE COMERCIO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

La historia de la Escuela de Comercio de Las Palmas de Gran Canaria tiene dos etapas:

- El siglo XIX, entre los años 1852-1876.
- El siglo XX, entre los años 1913-1972.

En el siglo XIX, la creación de Escuela de Comercio de Canarias²⁷ coincide con la creación de los Puertos Francos en el Archipiélago,²⁸ y su cierre con el fin del llamado Sexenio revolucionario. Ya en el siglo XX, durante 1912, se negoció en Madrid la llamada Ley administrativa de Canarias, por la que se crearon los Cabildos Insulares. En dicha negociación don Santiago González Martín, que formaba parte de la Comisión negociadora canaria, consiguió incluir la Escuela de Comercio de Las Palmas de Gran Canaria, como una de las mejoras para las islas orientales. Efectivamente, el Artículo 8º de la Ley de Reorganización Administrativa de Canarias de 11 de julio de 1912 (Gaceta de 13 de julio de 1912) recogía la creación de la Escuela de Comercio. Por Real Decreto de 5 de mayo de 1913 se creaba la Escuela Superior de Comercio de Las Palmas de Gran Canaria. Tras la reforma educativa de 1970, y por Decreto 1378 de 10 de mayo de 1972 (Boletín Oficial del Estado de 7 de junio) la Escuela se integraba en la Universidad, constituyendo la Escuela Universitaria de Estudios Empresariales.

LOS TITULARES MERCANTILES Y LA CUESTIÓN DEL AZÚCAR EN CANARIAS

Entre los años 20 y 40, diversos profesionales relacionados con el mundo mercantil, y vinculados a la Escuela Profesional de Comercio de Las Palmas de Gran Canaria analizan la economía canaria, dando su visión de pasado, presente y futuro sobre la misma. En dicho análisis, como es natural, se abordan cuestiones que tocan el tema azucarero en el Archipiélago.

Don José Miranda Guerra

El *Diario de Las Palmas* de 17 de julio de 1936, en su página 2, anunciaba la celebración de una conferenciad de don José Miranda Guerra con el título *Aspecto e interpretaciones de los problemas económicos actuales y crítica de soluciones*, organizada por la Asociación Patronal de Comerciantes de Gran Canaria. Se indicaba que: “[...] Miranda Guerra puede decirse que es el ‘leader’ primordial del mantenimiento de nuestro puertos libres [...]”. Efectivamente, fue el gran defensor del régimen de los Puertos Francos. Pero también fue Catedrático de Geografía de la Escuela de Comercio de Las Palmas de G.C. El 27 de Octubre de 1914, José Miranda Guerra fue nombrado Ayudante meritorio interno de la Sección de Letras de la Escuela fundada un año antes. Alcanza la Cátedra de Principios de Estadística Geografía y Comunicaciones y Transportes por oposición. Precisamente para ello, don José Miranda Guerra elaboró su *Estudio geográfico-económico de la isla de Gran Canaria*. El estudio está organizado en los siguientes apartados:

- Introducción.
- Agricultura.
- Los cultivos (aquí se incluía la caña de azúcar).
- Industria.
- Comercio. El Puerto de La Luz y el movimiento marítimo y comercial. Comunicaciones y transportes.
- Conclusión. Oteando el porvenir.

De todos los apartados señalados, vamos a pasar a analizar los dedicados a la caña de azúcar, a la industria y las conclusiones.

En lo relacionado con la cuestión del azúcar, en primer lugar hace un repaso de lo que conocemos como el primer ciclo del azúcar, siguiendo a Viera y Clavijo en su *Diccionario de Historia Natural de las Islas Canarias*. A continuación expone cómo se inició el segundo ciclo del azúcar: “[...] Ante el desastre en que la Gran Canaria –lo mismo que las demás islas– se vio envuelta con la depreciación de la cochinilla, después de la invención de los colores artificiales, nuestros agricultores volvieron los ojos al antiguo cultivo, que excelentes condiciones encuentra en nuestro clima [...]” (Miranda Guerra, 1915). Tras el viaje de una comisión a Madera,²⁹ señala el año 1883 como el año en que se establecía la primera fábrica azucarera, “San Pedro” en Arucas, a la cual siguieron la de Santa María de Guía, la de Santa Clara, en Tafira, y la de San Juan de Telde. Sigue Miranda Guerra señalando que “[...] desde los primeros tiempos del cultivo, aun antes de la implantación del plátano, la caña sólo pudo

sostenerse protegiéndose contra la competencia de los azúcares europeos de remolacha, que habían invadido el mundo [...]”. Este proteccionismo al sector azucarero canario, a pesar del régimen de Puertos Francos, había supuesto que “[...] los azúcares importados fueron gravados con 85 pesetas los 100 kilos, [...] se redujo algunos años más tarde a 70 pesetas, [...] después del comienzo de la guerra europea [...] estos derechos de importación se han reducido a 60 pesetas [...]”.

Para Miranda Guerra, el cultivo de la caña de azúcar es un cultivo antieconómico.³⁰ De las cuatro fábricas existentes, en 1916, sólo la de San Pedro funcionaba con regularidad, en gran parte de los terrenos dedicados a la caña, principalmente en Arucas, San Lorenzo, Guía, Telde y Tafira, había sido sustituida por el plátano y el tomate, como cultivos de superiores rendimientos. Considera Miranda Guerra que son los consumidores grancanarios los que contribuyen al sostenimiento del cultivo y de la industria, y para demostrarlo expone la siguiente estadística:

[...] De 1914 a 1915, la superficie ocupada por los cañaverales ha sido de 120 hectáreas, que han producido 88.600 quintales métricos de caña y 797.400 kilos de azúcar. La importación normal, según cálculos de los comerciantes en el expresado producto, oscila entre 1.600.000 y 2.000.000 de kilos, que representan un total anual de impuestos satisfechos, con anterioridad a la última desgravación de 1914, de más de 1.120.000 peseta [...]

En el apartado Industria, Miranda Guerra comienza exponiendo la escasez de recursos minerales con que cuenta Gran Canaria, para abordar a continuación las manifestaciones industriales. ¿Qué explica las características de la industrialización en Canarias?. Para José Miranda Guerra que Gran Canaria no sea un país industrial y el atraso “en las industrias modernas manifestaciones de la industria” está causado por:

- la escasez de materias primas industriales,
- la absoluta carencia de hulla y de saltos de agua “que merezcan este nombre “,
- la falta de iniciativas y de cultura industrial,
- la tradición agrícola del país.

En el apartado de Conclusiones, aborda la cuestión de la concesión de zonas francas para el Puerto de La Luz. Hace referencia a que “Cuando Barcelona reprodujo últimamente su vieja aspiración de las zonas francas, aquí también, en Las Palmas, se agitó la idea de pedir al Gobierno una concesión semejante para el Puerto de La Luz [...]”. Con ello se aspiraba a que “[...] los artículos gravados, [...] tuvieran un mayor espacio que el Depósito Comercial, donde pudieran moverse libremente [...]”. Esta petición suponía el desconocimiento del verdadero porvenir del Puerto de La Luz y de su comercio que no estaba en dicha petición “[...] ya que la utilización de aquellos productos gravados como materia prima de industrias que se establecerían y florecerían al amparo de la zona franca son limitadísimas [...]”. Para Miranda Guerra, dicho porvenir estaba

[...] en la construcción de grandes “docks” y depósitos de toda clase de productos naturales e industriales, que hubieran de hacer d este puerto un mercado mundial [...] El Puerto de La Luz sería entonces el mercado, la tienda abierta al consumidor

universal y al productor universal, en la mitad del largo camino que hoy tiene que recorrer para proveerse o para vender aquellos productos que son objeto del intercambio del comercio mundial [...]

De todos los escritos de don José Miranda Guerra que siguen al *Estudio* del que hemos hablado, dadas las características de esta ponencia, tenemos que centrarnos en dos: *Algunos datos para la interpretación geográfica de la crisis económica mundial*, y *Limitaciones y posibilidades del régimen de puertos francos en materia de industria*.

En la apertura del curso 1931-32, el 1 de octubre de 1931, don José Miranda Guerra pronunciaba el discurso titulado *Algunos datos para la interpretación geográfica de la crisis económica mundial*. En él analizaba las causas del crack del 29, y para ilustrar la superproducción agrícola entre otros productos ponía el ejemplo del azúcar. Así decía el gran geógrafo español:

[...] todos los géneros de la producción se han desarrollado en los países extraeuropeos en progresión ascendente [...] En la producción agrícola de artículos alimenticios [...] El azúcar de caña, es decir, la producción de azúcar en los países tropicales, pasó de un índice de 100 a 200 en América, a 145 en Asia, a 162 en Austria, a 175 en África [...] todos estos desplazamientos de los centros de gravedad de la vida económica han colocado a Europa en situación de inferioridad y ha sido sólo en detrimento suyo cómo se efectúa esta repartición universal de la producción [...] vió también arrebatada por el azúcar de caña la supremacía que había conquistado para su azúcar de remolacha, cuya producción se ha mantenido también en cifras inferiores a 1913, mientras la caña aumentaba en un 75 por 100 el volumen de su producción en el mundo [...]

En el año 1935,³¹ en *Limitaciones y posibilidades del régimen de puertos francos en materia de industria* desarrolla su idea de compatibilidad entre Puerto Franco y Desarrollo Industrial, saliendo al paso del debate del momento sobre “[...] la dificultad insuperable que se atribuye al régimen franco para el establecimiento y prosperidad de las industrias [...]”. Para Miranda Guerra, un puerto tendría dificultades en convertirse en centro industrial,

[...] si, además de las ventajas de su situación en relación con los mercados exteriores, no posee algunas de las primeras materias básicas de toda industria y especialmente la hulla, negra o blanca, como fuente de energía.³² No se atenúa esta dificultad por la existencia del régimen franco y esta es la razón por la cual los puertos francos, pudiendo ser siempre grandes centros de comercio, no son ni pueden ser siempre grandes centros industriales. Pero es evidente que cuando, por unas o por otras causa, es posible el establecimiento de una industria en el puerto franco, esta posibilidad ha de fundarse necesariamente en la proximidad del puerto a los mercados exteriores [...] Si la industria en el puerto franco no tiene más perspectivas de mercado que el de la localidad y aun dentro de éste no puede luchar con la competencia exterior, es evidente que esa industria no ha debido establecerse. Si la industria perece, será cosa sensible, pero sin trascendencia al interés general, el cual nada había podido lógicamente funda en su existencia [...] porque [...] las industrias propias del puerto franco son aquellas para las cuales las condiciones del régimen representan una ventaja sobre las propias del territorio aduanero. Son esencialmente industrias de exportación, por la superioridad económica que, en igualdad de

condiciones técnicas, implica la libertad fiscal y la proximidad de todos los mercados...

Y al final del estudio, Miranda Guerra aborda la cuestión de la zona franca. Aquí recuerda sus trabajos del año 1930 por la creación de la zona franca en el Puerto de La Luz, con el fin de “[...] hacer posible el establecimiento de industrias, como única actividad, distinta de las existentes, capaz de transformar la ciudad y la isla hasta convertirlas en el emporio soñado por nuestro amor [...]”. Pero estas industrias no tenían que ser las industrias de tipo familiar y doméstico sino que

[...] Las industrias que obrarán ese milagro serán las que miren a la inmensidad del continente vecino, para que nuestra situación respecto de sus tierras atlánticas, rinda todos los frutos y todo el provecho que a ella corresponde. Una sola industria de esta amplia concepción y de este impulso que llegara a establecerse entre nosotros [...] bastaría para transformar nuestra vida [...] (Miranda Guerra, 1935).

Y su conclusión es rotunda: “[...] Son estas industrias las que interesan al país, las llamadas a enriquecerlo y engrandecerlo. De las otras, de las que aspiran a que el país las sostenga, bien claro está que sólo podemos esperar de ellas que lo empobrezcan, que lo envilezcan y agoten”.

Don José Mateo Díaz

La figura de José Mateo Díaz la encontramos en los años 30 del siglo xx. En los años de la Segunda República Española es cuando hemos encontrado su obra principal. Fue Profesor Mercantil, Profesor-Ayudante de la Cátedra de Economía Política y Estadística de la Escuela Profesional de Comercio de Las Palmas de Gran Canaria, socio del Círculo Mercantil de Las Palmas de Gran Canaria, secretario de la Junta Reguladora de la Exportación.³³ También prestó atención a la importancia de la publicidad en la economía.³⁴

Diario de Las Palmas en página 1 el 2 de enero de 1934 recogía el artículo publicado por *ABC* y firmado por don José Mateo Díaz titulado “Intereses agrícolas canarios. Industrias derivadas del plátano”. El artículo plantea tres soluciones ante la falta de salida exterior para las producciones de plátano y la caída de sus precios. Dichas soluciones son:

- buscar nuevos mercados en países pequeños,
- utilizar parte de la producción para obtener derivados industriales,
- sustituir de manera radical los cultivos.

De las tres, considera que la segunda es la mejor. Del plátano se podían obtener productos estimables: el plátano en conserva y seco, la harina de plátano, el vino de plátano, licores de plátano, chocolate y confites. Dos medidas tendrían que ser tomadas desde el Gobierno para facilitar el desarrollo de estas industrias: la desgravación del azúcar,³⁵ y la creación de “zonas francas”.

En la noche del 4 de abril de 1934, don José Mateo Díaz pronunció una conferencia en el Círculo Unión Mercantil, de Madrid, que sería publicada y cuyo título fue: *Esquema de Historia económica de las Islas Canarias. Influencia del plátano y de los Puertos Francos*

sobre el desenvolvimiento económico de las Islas. La conferencia fue dada aprovechando el viaje que Mateo Díaz había realizado para emitir un *Informe sobre organización e intensificación de la propaganda del plátano en España y en el Extranjero*, misión que le había sido encomendada por la Junta Reguladora de la Exportación de Plátanos de Las Palmas, que presidía el exportador Rafael González Suárez. La conferencia quería ser una síntesis de la futura Historia Económica de las Islas Canarias que Mateo Díaz deseaba escribir (Mateo Díaz, 1934).

En esta conferencia, Mateo Díaz consideraba que la historia económica del Archipiélago podía dividirse en dos períodos: el período antiguo que iría de 1402 a 1852, y el período moderno que se iniciaría en 1852. Este período moderno podía dividirse en dos etapas. Una, de 1852 a 1882. Otra, desde 1882 hasta nuestros días. La primera etapa la llenaban dos palabras: Puertos Francos y Cochinilla. La segunda y última otras dos, más grandes: Plátanos y Puertos Francos.

La conferencia concluía con el apartado “Sobre el porvenir económico y político de las Islas Canarias”. En este apartado, exponía José Mateo Díaz sus ideas sobre el futuro económico, e incluso político, de las Islas:

Llevar el principio de Puertos Francos hasta sus últimas consecuencias creando las *ciudades libres de Canarias* a la manera como lo eran en la Edad Media las que pertenecieron a la famosa Liga Anseática.

Llevar a cabo la reestructuración económica de Canarias dotando a las Islas de un Estatuto económico-político.³⁶

Posteriormente, en Las Palmas de Gran Canaria pronunciaba las 7ª y 8ª conferencias del ciclo organizado por la Escuela Profesional de Comercio y el Colegio Pericial Mercantil de Las Palmas.³⁷ En ellas, José Mateo Díaz expuso las ideas siguientes:

- La creación de un organismo isleño que controlase todo el comercio exterior.
- Incrementar el consumo de productos isleños en la Península.

Don Francisco Alonso Luengo³⁸

Don Francisco Alonso Luengo era Técnico Comercial del Estado. Obtuvo su primer destino oficial en la sección de Canarias del Ministerio de Comercio. Fue Delegado de Comercio en Santa Cruz de Tenerife durante los períodos 1941–1944, 1946–1962 y 1972–1978. A pesar de no pertenecer a los titulares mercantiles, en su obra sigue los planteamientos sobre de José Miranda Guerra por lo que consideramos importante su inclusión en esta ponencia.

Los escritos cruciales de Francisco Alonso Luengo sobre los temas económicos canarios aparecen básicamente en los años 40, y se recogen en dos obras principales que son: *La guerra y la economía canaria* de 1942 y *Las Islas Canarias. Estudio geográfico-económico. Notas sobre la tierra y los hombres* de 1947.

En 1942 aparece *La guerra y la economía canaria*. En ella, Francisco Alonso Luengo analiza las causas de la lentitud del desarrollo industrial del archipiélago canario. En el campo

agrícola considera que “[...] las Islas Canarias han alcanzado el más elevado desarrollo posible [...]”;³⁹ sin embargo, en el terreno industrial estima que “[...] falta todavía mucho camino por recorrer para que el Archipiélago pueda ser considerado como una zona industrial [...]”.⁴⁰ Las dos primeras causas de ello las ve Alonso Luengo en:

- la falta casi absoluta de materias primas,
- la falta absoluta de elementos productores de energía,

pero, al mismo tiempo, señala que las ventajas de la situación de las Islas y de su régimen de exención de derechos de Aduana permiten obtener unas y otros. Las tres industrias que considera Alonso Luengo que tienen una importancia decisiva son:

- La pesca.
- La elaboración de cigarros y cigarrillos.
- La refinación de petróleos.

Junto a ellas señala que

[...] Otras industrias nuevas se han visto también impulsadas por las circunstancias, alguna tan interesante como la obtención de fertilizantes [...] Pero aún son muchas más las que todavía aguardan la acción de ese impulso que la guerra ha producido. Unas, que contarían con la base de materias primas suministradas por las mismas Islas [...] Y otras, de más amplios vuelos, fundamentadas en las facilidades de transporte y franquicia arancelaria que la situación inmejorable de las Islas y su régimen aduanero suponen [...]

La segunda obra importante de Alonso Luengo, en orden cronológico, es *Las Islas Canarias. Estudio geográfico-económico. Notas sobre la tierra y los hombres*. En esta obra, se observa la influencia del pensamiento de don José Miranda Guerra, ya fallecido en aquellas fechas, al cual se cita en varias ocasiones. En este estudio, así describía la situación del cultivo de la caña de azúcar en los años 40:

El cultivo de la caña de azúcar, que, como ya, se indicó, trató de resucitarse en el siglo pasado como solución a la crisis de la cochinilla, decayó, pronto, y las fábricas hubieron de cerrar sin poder competir con el azúcar de remolacha o el de caña, procedentes de otros países, Sin embargo, en la actualidad ha tomado un ligero incremento y se han establecido pequeñas plantaciones con destino, no a la obtención de azúcar, lo que resulta totalmente antieconómico, ya que, aun dejando a un lado el azúcar extranjero, la Península lo produce de remolacha mucho más barato que resultaría aquí el de caña, sino a la producción de aguardiente de caña o ron.⁴¹ Este artículo se importaba en época normal, especialmente de Cuba, en cantidades bastante elevadas. La restricción de las importaciones ha estimulado su elaboración. Con todo, se trata de un cultivo muy limitado, que sólo ocupa unas 40 hectáreas en la provincia de Tenerife y 20 en Las Palmas [...]

En el apartado del extenso estudio titulado “El régimen de Puertos Francos, factor esencial en la economía canaria”, Alonso Luengo señalaba que:

[...] el actual desarrollo comercial de la misma se debe en gran parte al régimen de exención de derechos arancelarios, régimen vigente no sólo en los puertos, sino en el territorio entero de las Islas, y aplicable a todas las mercancías, con la sola excepción de algunos artículos gravados con derechos especiales[...] Si Canarias ha podido dedicar sus tierras mejores a la producción de frutos de exportación, ha sido, entre otras razones, porque fue posible obtener éstos con un costo de producción que permitiese su venta a precios convenientes en los mercados exteriores. Pues bien, ese costo fue principalmente obtenido merced a los Puertos Francos [...] Privada, salvo en casos contados, de materias primas, y falta casi en absoluto de elementos generadores de energía, la industria no habría nacido, o había arrastrado una vida penosa, si el Puerto Franco no hubiera hecho posible la importación a precios convenientes del carbón, el petróleo y la gasolina, y de las primeras materias que la mayoría de las fábricas precisan. Y menos aún sería factible la implantación de explotaciones que, aún sin contar sobre el terreno con ninguno de aquellos elementos, se establezcan y funcionen con vistas a mercados más amplios que el Archipiélago, nacionales o extranjeros; tipo de industria –del que es ejemplo ya real la refinación de petróleo– en cuyo desarrollo se encierran acaso las mayores posibilidades del futuro progreso de las Islas, y al que se refería José Miranda Guerra [...]

Y, a continuación, Alonso Luengo recoge la idea que Miranda Guerra había expuesto en sus escritos Limitaciones y posibilidades del régimen de Puertos Francos en materia de industrias y Temas económicos. Divagaciones sobre la situación económica de las Islas.

Don Antonio Bermúdez Rodríguez

El titular mercantil Antonio Bermúdez Rodríguez realizó un estudio sobre los grandes problemas canarios que apareció en la publicación *Islas Canarias*, un estudio económico en el que proponía como solución a los problemas económicos de Canarias, su industrialización. Y como medio para obviar esas dificultades: la Zona Franca. Estableciendo dicha institución en el puerto permitiría la importación del combustible y primeras materias necesarias para la industria, absolutamente libres de impuestos, en la zona, pudiendo elaborarse en la misma los productos y, asimismo, exportarlos, sin que los gravase ningún impuesto, excepción hecha, claro está, de los que recayesen sobre las utilidades de la empresa manufacturera, como cualquier otra establecida en España. La Zona Franca ayudaría a la industria ya existente y atraería otras nuevas. Porque por su situación las Canarias tenían derecho a la expansión de su industria, por lo menos, en África Occidental.

Don Juan Lozano Rodríguez

Juan Lozano Rodríguez fue profesor de la Escuela Profesional de Comercio de Las Palmas de Gran Canaria, Presidente del Colegio Oficial de Titulares Mercantiles de Las Palmas, y Director de la *Revista Actividad* (órgano oficial de dicho Colegio Pericial Mercantil de Las Palmas). En los años 1934-35, desde las páginas de la Revista Actividad escribió varios artículos sobre los temas económicos de la época (como el dedicado a las posibles soluciones al paro obrero), y realizó una encendida defensa de la elevación de categoría de la Escuela Profesional de Comercio de Las Palmas de Gran Canaria. Pero es su artículo “Industrialización de Gran Canaria”, aparecido en el año 1950, en el número 76 de la *Revista financiera del Banco de Vizcaya, Homenaje a la economía canaria*, el que aquí vamos a tratar. En dicho artículo, considera en primer lugar que el principal recurso económico del

Archipiélago lo constituye su situación, aprovechando Gran Canaria este recurso a través del Puerto de La Luz y su comercio. De cara al futuro estimaba que:

[...] El aprovechamiento de todo este gran porvenir del Puerto y su comercio, exige extender, en toda su amplitud, su función de tráfico comercial y marítimo a actividades distintas a las de mero proveedor de combustibles a la navegación de tránsito [...] Para aprovechar y asegurar ese tránsito magnífico de buques de todas las procedencias es forzoso la industrialización del país [...] es preciso el establecimiento de la Zona Franca, que habilite y haga posible, aparte el comercio de depósitos, la transformación de toda clase de productos o primeras materias de importación que estando libres de toda clase de derechos a la entrada puedan reexportarse en condiciones de competencia a los mercados exteriores [...]

Defiende el establecimiento de la Zona Franca en el Puerto de La Luz, de acuerdo, desde el punto de vista legal, al artículo 11 de la Ley de 11 de julio de 1912 de reorganización administrativa del Archipiélago, y al decreto de 11 de junio de 1929. Y cuando la Zona Franca se estableciese “[...] y en su recinto las materias primas gravadas puedan transformarse sin devengo de derechos, y los artículos gravados puedan moverse libremente, y en ella se establezcan además los grandes docks y depósitos de todas clases de productos naturales o industriales [...] el Puerto de La Luz sería el mercado, la tienda abierta al consumidor universal y al productor universal [...]”.

CONCLUSIONES

Como hemos señalado al principio, esta ponencia es una muy pequeña y modesta aportación a los estudios que sobre la cuestión azucarera se realizan en Canarias.

- La Escuela de Comercio de Las Palmas de Gran Canaria es un ejemplo del papel jugado por los profesionales mercantiles en la configuración del pensamiento económico español, y en la vida económica española.
- La historia económica contemporánea de Canarias es aún una historia en proceso de realización, abierta.
- La investigación de la historia económica de Canarias requiere la consulta de amplia y variada documentación, es decir, de mucho trabajo de campo.

BIBLIOGRAFÍA

Archivos y bibliotecas consultadas:

- Archivo y Hemeroteca del Museo Canario de Las Palmas de Gran Canaria.
- Archivo y Secretaría del Círculo Mercantil de Las Palmas de Gran Canaria.
- Archivo de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y de Las Palmas.
- Biblioteca pública de Las Palmas de Gran Canaria.
- Biblioteca insular de Las Palmas de Gran Canaria.
- Biblioteca Simón Benítez Padilla de Las Palmas de Gran Canaria.

ALONSO LUENGO, Francisco, *La guerra y la economía canaria*, Madrid, 1942.

—, *Las Islas Canarias. Estudio geográfico-económico. Notas sobre la tierra y los hombres*, Madrid, 1947.

AMENGUAL, Bartolomé, *Las enseñanzas mercantiles. Trabajos en pro de su enaltecimiento, mejora y mayor difusión*, Barcelona, Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona, 1947.

BERGASA, Óscar y GONZÁLEZ VIÉITEZ, Antonio, *Desarrollo y subdesarrollo de la economía canaria. Colección La Memoria nº 3*, Las Palmas de Gran Canaria, Viceconsejería de Cultura y Deportes (Gobierno de Canarias), 1995.

BERMÚDEZ RODRÍGUEZ, Antonio, “Estudio sobre los Grandes Problemas Canarios”, *Islas Canarias. Estudio económico*, 1945-46.

Cabildo Insular de Gran Canaria. Obras hidráulicas. Memoria. 1947.

CAMERON, Rondo, *Historia económica mundial. Desde el Paleolítico hasta el presente. Manuales Historia y Geografía 029. El libro universitario. 3ª edición*, Madrid, Alianza Editorial, 2000.

Capitanía General de Canarias. Mando Económico del Archipiélago. Memoria de la labor realizada por este organismo durante el tiempo de su funcionamiento. Septiembre 1941 a febrero 1946.

DE LUXÁN MELÉNDEZ, Santiago y BREGAZA PERDOMO, Óscar, “Un experimento fallido de industrialización: Trapiches y fábricas de azúcar en Canarias, 1876-1933”, *Universidades de Andalucía, Revista de Estudios Regionales, 2ª época*, mayo-agosto 2001.

Gabaldón López, José, *La Hacienda Estatal en las Islas Canarias. Colección biblioteca económica canaria*. Las Palmas de Gran Canaria, Ediciones Idea, 2003.

JIMÉNEZ NEYRA, Luis, “Algunas consideraciones sobre las industrias derivadas de la Caña de Azúcar en Gran Canaria”, *Islas Canarias. Estudio económico*, 1945-46.

LOZANO RODRÍGUEZ, Juan, “Industrialización de Gran Canaria”, Bilbao, *Revista Financiera del Banco de Vizcaya. Homenaje a la economía canaria, nº 76*, 1950.

MARTÍN, Ulises, *El comercio exterior canario (1880-1920). Importación y exportación. Taller de Historia 8*. Ayuntamiento de La Laguna, Centro de la Cultura Popular Canaria, 1992.

MATEO DÍAZ, José, “Intereses agrícolas canarios. Industrias derivadas del plátano”, artículo aparecido en *ABC*, recogido en *Diario de Las Palmas* de 2 de enero de 1934, p. 1.

— , *Esquema de Historia Económica de las Islas Canarias. Influencia del plátano y de los Puertos Francos sobre el desenvolvimiento económico de las Islas*. Conferencia pronunciada en el Círculo de la Unión Mercantil, de Madrid, la noche del 4 de abril de 1934.

MIRANDA GUERRA, José, “Estudio geográfico-económico de la isla de Gran Canaria”, *Los Puertos Francos de Canarias y otros estudios (recopilación realizada en noviembre de 1975)*, 1916.

— , *Algunos datos para la interpretación geográfica de la crisis económica mundial*, Las Palmas, Tip. DIARIO, Buenos Aires 36, 1931.

— , “Limitaciones y posibilidades del régimen de Puertos Francos en materia de industria”, *Los Puertos Francos de Canarias y otros estudios (recopilación realizada en noviembre de 1975)*, 1935.

Revista Financiera del Banco de Vizcaya n° 76, Homenaje a la economía canaria, Bilbao, 1950.

RODRÍGUEZ Y RODRÍGUEZ DE ACUÑA, Fernando, *Formación de la Economía Canaria (1800–1936)*. Colección biblioteca económica canaria, Las Palmas de Gran Canaria, Ediciones Idea, 2003.

YANES, Julio, *La Gran Depresión en Canarias. Un estudio con fuentes hemerográficas*, Tenerife, Centro de la Cultura Popular Canaria, 1999.

NOTAS

- ¹ La caña de azúcar fue traída por los árabes de la India a Chipre y Sicilia, pasó a las Canarias desde la isla de Madeira, a donde fue llevada por los portugueses. La prosperidad del cultivo de la caña del azúcar duró todo el siglo XVI. Transportada la caña a regiones más favorables, como la isla de Cuba, pronto desplazó en toda América al azúcar canario que allí tenía su mejor mercado (Cabildo Insular, 1947).
- ² En referencia al conjunto de España, durante el período comprendido entre 1882 y 1913 las exportaciones de la agricultura especializada –mediterránea y canaria– tuvieron una evolución muy expansiva, del mismo modo que la minería metálica. El proceso de industrialización europeo demandaba grandes cantidades de materias primas y alimentos y bebidas de mayor calidad (Comín y otros, 2002).
- ³ El Art. 1º del Real Decreto Ley de 11 de julio de 1852 declaraba Puertos Francos en las Islas Canarias los de Santa Cruz de Tenerife, La Orotava, Ciudad de Las Palmas, Santa Cruz de La Palma, Arrecife de Lanzarote, Puerto de Cabras y San Sebastián de la Gomera. Y el Art. 1º de la Ley de 22 de junio de 1870 confirmaba dicha declaración y la hacía extensiva al puerto de Valverde en la isla de El Hierro (Gabaldón López, 2003).
- ⁴ Esta cifra corresponde sólo a vapores entrados en el Puerto de La Luz en 1913. A ella hay que sumar 1.741 buques de vela que entraron en el mismo año. Por tanto, el número total de buques entrados en el Puerto de La Luz en el año citado fue de 6.715.
- ⁵ En *Las Canarias y nuestras posesiones africanas* el 18 de diciembre de 1916 aparecía el artículo “La guerra en Canarias.- Gravisima situación”. Y en su conferencia de 1934, Mateo Díaz decía recordando dicha etapa: “[...] Y llega la Guerra Europea fatal para nuestras Islas Canarias. Ya hemos dicho que las guerras han sido desastrosas para nuestras Islas. Pero ninguna tan desastrosa como la Gran Guerra Europea [...]”.
- ⁶ *La Provincia* de 16 de enero de 1914, p. 1.
- ⁷ *Diario de Las Palmas* de 12 de octubre de 1914, p. 1.
- ⁸ 1.425.622 bultos.
- ⁹ 1.504.156 bultos.
- ¹⁰ 1.709.320 bultos.
- ¹¹ *Las Canarias y nuestras posesiones africanas* de 11 de abril de 1920 daba cuenta que en la Asamblea general de la Sociedad Económica Matritense llevada a cabo para tratar la reforma arancelaria que el Gobierno tenía propósito de llevar a cabo, se había defendido la supresión de los derechos arancelarios que pagaban los productos de Canarias a su entrada en la Península.
- ¹² Ejemplo de ello son las acciones llevadas a cabo por el Círculo Mercantil de Las Palmas de Gran Canaria. En la sesión de la Junta Directiva del 4 de julio de 1924, se leía la carta remitida a dicha Sociedad por el Presidente de la Asociación patronal de Exportadores de Gran Canaria solicitando al Círculo Mercantil que apoyase el telegrama que dicha Asociación había dirigido al Directorio Militar de Primo de Rivera para que éste gestionase cerca del gobierno alemán la declaración o autorización de la libre importación a Alemania de los frutos procedentes de Canarias en obligada reciprocidad del trato que las mercancías alemanas disfrutaban a su entrada en el Archipiélago por virtud de la franquicia de sus Puertos. La Junta acordaba apoyar dicho telegrama y dirigir uno en igual sentido al Presidente del Directorio Militar (Acta de la sesión de la Junta Directiva del Círculo Mercantil de Las Palmas de Gran Canaria. Libro de Actas de las Juntas Directivas del Círculo Mercantil de Las Palmas de Gran Canaria. Secretaría del Círculo Mercantil de Las Palmas de Gran Canaria).

- ¹³ Véase al respecto el artículo titulado “¡Cuidado con Dakar!”, aparecido en el periódico *Las Canarias y nuestras posesiones africanas* el 11 de abril de 1922.
- ¹⁴ Editorial de El Mercantil Canario de 16 de julio de 1930, “Como fue rechazada una descabellada petición del Cabildo”.
- ¹⁵ “[...] Como en aquel momento no podemos dejar sola y entregada al comentario público esa instancia que tremola con tanta gallardía la bandera económica de nuestros Puertos Francos. Esa bandera por la que debiéramos luchar incesantemente oponiéndonos a todos los ataques [...]”.
- ¹⁶ A este respecto, D. José Miranda Guerra lanzó la idea recogida por D. Bruno Mayer de la apertura a los mercados del este de Europa y de la URSS, siguiendo el ejemplo de los valencianos con sus naranjas.
- ¹⁷ “Temas económicos. Medidas contra el *dumping*” en *Diario de Las Palmas* de 5 de marzo de 1931.
- ¹⁸ Para poner en marcha la Ley se formó una Junta en la que estaban presentes un representante de los importadores de azúcar con pago de arbitrios, y dos representantes de los fabricantes acogidos a la Ley. El primer reparto del cupo de 150.000 kilos de azúcar quedó establecido del siguiente modo:

Industriales de Jarabes	Localidad	Kilos asignados
Juan Betancor López	Haría	3.000
Pedro Ramos	Las Palmas	10.000
Pascual Beltrán	Puerto	3.000
Rafaela Álvarez	Las Palmas	4.000
Juan F. Domínguez	Las Palmas	4.000
Industriales de Confites	Localidad	Kilos asignados
Enrique Kove	Las Palmas	3.000
Bartolomé Juan Sintés	Las Palmas	9.000
Industriales de Galletas	Localidad	Kilos asignados
Luis Correa Medina	Las Palmas	25.000
Industriales de Chocolate	Localidad	Kilos asignados
Pedro Suárez	Las Palmas	11.000
Miguel Valido	Las Palmas	11.000
Gabriel Megías	Las Palmas	15.000
Juan Sosa	Las Palmas	6.000
Dolores Domínguez	Las Palmas	3.000
Tomás Gómez Bosch	Las Palmas	30.000
Total kilos		150.000

La Memoria Comercial de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas correspondiente al año 1934, en su apartado Industria. Impresión general de las actividades industriales indica que: “Progresaron [...] las industrias de chocolates, galletas, jarabes y demás productos azucarados, en virtud de la aplicación de la Ley de 9 de junio de 1934, que desgrava del impuesto de importación a los azúcares destinados a los usos industriales [...]” (p. IX).

- ¹⁹ A este respecto es elocuente el artículo de José Mesa y López titulado “La desgravación del azúcar” aparecido en *Hoy* el 12 de junio de 1934.
- ²⁰ Informe remitido por la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas a la Jefatura Provincial de Falange Española de las JONS, 11 de junio de 1940. Archivo de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas de Gran Canaria.
- ²¹ *La Provincia*, domingo 4 de abril de 1937.

- ²² Alonso Luengo, del cual hablaremos más adelante, testigo de la época, dice en el apartado I.A de su obra *La guerra y la economía canaria*: “[...]Ha sido, precisamente, la intensificación de las relaciones comerciales con la Península lo que ha permitido salvar una crisis que, de otro modo, al igual que durante la pasada guerra mundial, se hubiera producido”.
- ²³ El escrito hacía un repaso histórico y recordaba la rebaja de 1914, terminando de la siguiente manera: “[...] El caso es, que hoy nos encontramos en idéntica situación a la de 1914, [...], y procede por tanto, que en compensación a nuestros reiterados sacrificios, y en atención a la carestía de un 100 por 100 que han sufrido los artículos de primerísima necesidad, se rebaje cuando menos a 45 pesetas, y si se quiere transitoriamente, mientras duren las presentes circunstancias, el arbitrio de Puertos Francos por 100 kilogramos de azúcar nacional que se importe, igualándonos en tributación por este concepto, con el común de los españoles [...]”.
- ²⁴ Esta legislación hay que relacionarla con la modernización económica del país, y los propósitos regeneracionistas con relación a la enseñanza en España.
- ²⁵ Estas secciones eran un equivalente a nuestra educación de adultos actual.
- ²⁶ El Estatuto de Enseñanza Mercantil de 1925 no entró en vigor.
- ²⁷ Instalada en Las Palmas de Gran Canaria.
- ²⁸ 11 de julio de 1852.
- ²⁹ Madeira.
- ³⁰ “[...] El criterio científico, la opinión imparcial, no pueden menos de proclamar que se trata de un cultivo antieconómico [...]” (Miranda Guerra, 1916).
- ³¹ Entre 1934 y 1935, José Miranda Guerra fue elegido representante de la Cámara de Comercio en Madrid para asistir a las reuniones que habían de celebrarse en el Ministerio de Industria y Comercio sobre la contingentación de la madera, y otros particulares, relacionados con las franquicias canarias en relación con los Tratados de Comercio. Su elección fue debida a considerarlo un firme defensor del régimen de Puertos Francos del Archipiélago. El *Diario de Las Palmas* daba la noticia el 30 de octubre de 1934, en su página 3, señalando que:
- “[...] No necesitamos resaltar el acierto tenido con la designación del señor Miranda Guerra para defender ante los centros Superiores la intangibilidad de nuestras franquicias, pues pocas personas como él se han dedicado con perseverancia al estudio de estos problemas relacionados con los puertos de Canarias, y en especial con sus franquicias y situación geográfica [...] Damos la enhorabuena a la Cámara por su acierto y al señor Miranda Guerra por su designación”.
- ³² A nivel mundial, hay que tener muy presente que el carbón suponía el 75% de la producción mundial de energía en 1928, y hacia 1950, todavía representaba casi la mitad de la energía total (Cameron, 2000).
- ³³ La *Revista Actividad* daba cuenta del nombramiento en su número de Febrero de 1935.
- ³⁴ En el Círculo Mercantil de Las Palmas de Gran Canaria organizó la Exposición de fotografías y fotomontajes, relativas al plátano. El periódico *Hoy* de 13 de julio de 1934 daba la noticia en sus páginas 8 y 9, indicando que “[...] Ante selecto auditorio, tuvo ayer tarde lugar la apertura de una exposición de fotografías y fotomontajes del plátano, que por iniciativa de la Junta Reguladora de Exportación de dicho fruto a Francia se ha llevado a cabo con gran éxito [...]”. En la conferencia pronunciada por José Mateo Díaz abogó por la creación de una Oficina de Propaganda y Defensa de los Frutos de Canarias, de carácter permanente, que sirviera para propaganda de todos los cultivos canarios, y del turismo.

- ³⁵ “[...] Una de ellas, que recordamos ahora, depende del mismo Gobierno español, que grava los azúcares introducidos en Canarias con unos arbitrios ad valorem injustos, que representan un valor superior por cada cien kilos que el costo de éstos sobre el muelle en Las Palmas o Santa Cruz de Tenerife. Con las industrias derivadas del plátano Canarias consumiría cantidades muy elevadas de azúcar, siendo por eso su desgravación una medida de gran necesidad. Otra medida que indudablemente facilitaría el desarrollo de las industrias está también en mano del Gobierno, y consiste en la resolución definitiva y rápida de los proyectos de “zonas francas” en las dos capitales de las dos provincias canarias [...]” (Mateo Díaz, 1934).
- ³⁶ José Mateo Díaz consideraba que la crisis por la que atravesaba Canarias en los años 30 “[...] no se trata solamente de la crisis de un cultivo. En este caso bastaba sustituirlo por otro, y ya está. Pero es que por encima de la crisis actual del plátano, que como todas las crisis es algo transitorio, se encuentra el problema de la economía, el problema total de la estructuración económica de Canarias. Y aún de la estructuración política [...]”.
- ³⁷ De dichas Conferencias daban cuenta la Revista *Actividad y Diario de Las Palmas* de 31 de agosto de 1935.
- ³⁸ Astorga 1909 – Santa Cruz de Tenerife 1980.
- ³⁹ Alonso Luengo, 1942, pp. 34-41.
- ⁴⁰ Alonso Luengo, 1942, pp. 34-41.
- ⁴¹ También de la misma opinión era D. Luis Jiménez Neyra en su artículo “Algunas consideraciones sobre las industrias derivadas de la Caña de Azúcar en Canarias” (*Islas Canarias. Estudio económico*).