

CANARIAS, ECONOMÍA Y GUERRA: 1913-1920

NOTA PREVIA

Canarias ha sido una de las regiones españolas cuya realidad histórica ha permanecido más apartada de la historiografía española contemporánea, debido a varias razones, entre las que podemos mencionar un cierto *aislamiento* de la historiografía insular, la escasa incidencia que se atribuye a las incompletas y cuantitativamente poco significativas estadísticas canarias sobre el conjunto nacional y, sobre todo, la adscripción del archipiélago a los modelos periféricos europeos más que a la periferia económica española propiamente dicha.

Este artículo intenta apuntar algunas de las especificidades canarias en la historia contemporánea española, especificidades que en la coyuntura de la Primera Guerra Mundial van a presentarse dramáticamente definidas⁽¹⁾.

Para llevar a cabo la tarea propuesta estableceremos el diferente impacto consecutivo de la Gran Guerra en Canarias, en relación a una predominante coyuntura expansiva de la economía española, presentando también rasgos diferenciadores la situación económica canaria con respecto a la situación de otras economías peninsulares que conocen una circunstancial crisis en algunos sectores tradicionalmente exportadores.

El tema de las repercusiones de la Primera Guerra Mundial en España es lugar común en la historiografía española del siglo XX, si bien las monografías sobre el particular son escasas. La obra que, con la colaboración de Juan Muñoz, escribieron en 1973 los profesores Roldán y García Delgado con el sugestivo título de *La formación de la sociedad capitalista en España, 1914-1920*⁽²⁾, constituye una referencia obligada por la importante base estadística que incorpora y que, junto a los datos aportados por trabajos posteriores, confrontaremos con la realidad que se deduce de la estadística canaria relativa al período.

EL DESARROLLO ANTERIOR A LA GRAN GUERRA

La formación de la sociedad capitalista en España comenzó a generalizarse — a pesar de sus limitaciones — con la entrada de capitales franceses, belgas e ingleses fundamentalmente, producida desde mediados del siglo XIX, al establecerse los instrumentos para la atracción

de ese capital extranjero, posibilitada por una revisión del marco jurídico-mercantil más tradicional.

En 1914, antes de estallar la guerra en Europa, los condicionamientos y las bases de equilibrio del sistema económico venían dados por tres piezas esenciales, a través de las cuales se explica la articulación de la economía española en la primera mitad del siglo XX: zona agraria del interior; zona periférica industrial; y zona periférica mediterránea. Se trata de diversas “líneas de fuerza” que se dirigen, exceptuando en una zona periférica y otros casos aislados (exportación histórica de materias primas minerales), hacia un mercado interior reducido y protegido de la competencia externa.

Canarias se encontraba fuera de este sistema, a gran distancia de los mercados peninsulares y en gran manera dependientes del comercio europeo —esencialmente británico— que, sobre todo a partir del desarrollo portuario de los años 80, utilizaba los puertos canarios como escala en las rutas atlánticas. Como muestra de la importancia que este comercio tenía para las islas, podemos observar su incremento y trascendencia en los años previos al conflicto, en los que la exportación de bultos de frutos desde los puertos insulares con destino a los mercados europeos se elevó de 3.735.943 bultos en 1908 a 5.010.641 en 1913, año en el que se exportaron las siguientes cantidades de los distintos cultivos canarios:

CULTIVOS CANARIOS EXPORTADOS EN 1913⁽³⁾

Plátanos:	3.488.451	huacales
Tomates:	1.270.592	atados
Patatas:	251.598	cajas
Total	5.010.641	bultos

Por países a los que estos frutos se exportaron, podemos hacer en % la siguiente clasificación:

MERCADOS DE EXPORTACIÓN EN 1913⁽⁴⁾

	PLÁTANOS HUACALES	TOMATES ATADOS	PATATAS CAJAS
Inglaterra	57,2	83,0	94,9
Alemania	22,2	13,8	5,0
Francia	17,6	0,8	0,1
Italia	1,9	0,2	
España	0,8	2,1	
Otros países	0,3	0,1	

Queda patente, pues, la vinculación o dependencia de la economía de exportación canaria del mercado británico y continental europeo, relación que se vio grandemente alterada por la sacudida que supuso la Gran Guerra.

LA INCIDENCIA DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

En numerosas ocasiones se ha apuntado la situación excepcional que la guerra europea produce en la economía española y la de otros países neutrales, que tuvo su reflejo en hechos económicos definidos, a los que nos referimos a continuación:

Exportaciones: expansión de las exportaciones españolas, debido bien al suministro a los países beligerantes de mercancías de las que antes se autoabastecían o adquirían en los mercados de otros países también beligerantes, o bien al aprovisionamiento a otros países neutrales anteriormente abastecidos por países ahora directamente implicados en el conflicto. Las cifras globales de la economía española reflejan un fuerte incremento de las exportaciones de muchos productos tradicionalmente destinados al protegido mercado interior, o con reducida tradición exportadora. Es el caso de las exportaciones de productos textiles, de metales y sus manufacturas, de maquinaria, de productos químicos, y también de productos alimenticios, exportaciones todas que conocen un proceso de auge que por las condiciones en que se realiza viene acompañada de los siguientes fenómenos: alzas de precios en los productos exportados, incrementos de beneficios, creación de nuevas empresas, ampliaciones de las ya existentes, todo lo cual produjo un fuerte proceso de acumulación de capital, en el marco del circunstancial, cambio de orientación de las producciones y mercados del sistema económico español.

El incremento de los índices generales de exportación será distinto según el sector que se analice pero, sin embargo, las exportaciones canarias, basadas en su totalidad en los cultivos de exportación vistos, presentan una línea descendente muy marcada, que en los dos últimos años de la guerra alcanzó niveles mínimos.

Utilizando como base el año 1913, podemos comparar el volumen de las exportaciones españolas desde 1916 — primer año en que las estadísticas revelan

claramente el impacto de la guerra— con las realizadas desde el Puerto de Las Palmas, que al comenzar la guerra ocupaba el primer puesto entre los nacionales en movimiento marítimo de buques de vapor⁽⁵⁾.

VOLUMEN DE EXPORTACIONES 1916-1920 (1913=100)

AÑOS	COJUNTO NACIONAL ⁽⁶⁾	LAS PALMAS ⁽⁷⁾
1916	105,	93
1917	102,1	26
1918	73,8	28
1919	101,8	55
1920	79,6	69

No se han incluido los datos del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, ya que existen dos series estadísticas que presentan alguna disparidad en el volumen de las exportaciones, aunque en ambos casos confirman la tendencia clara a la baja, con la presencia de los años críticos de 1917 y 1918 y la lenta recuperación a partir de 1919.

El hecho insular justifica la utilización de las estadísticas portuarias para lo que a exportación y a importación se refiere. En este sentido, puede ser útil observar la evolución del tráfico marítimo en los dos principales puertos canarios durante estos años:

ENTRADA DE BUQUES (VAPOR Y VELA) 1913-1921

AÑOS	PUERTO DE LAS PALMAS ⁽⁸⁾			PUERTO DE S/C. DE TENERIFE ⁽⁹⁾	
	BUQUES	TONELAJE		BUQUES	TONELAJE
1913	6.717	10.734.989		4.248	9.735.053
1914	5.451	7.422.316		3.819	7.460.882
1925	4.536	5.984.395		3.167	5.224.670
1916	3.606	4.214.191		2.691	3.398.421
1917	2.116	1.126.605		1.363	959.855
1918	1.786	950.730		1.036	775.120
1919	2.734	2.821.677		1.949	2.668.894
1920	3.515	4.523.845		2.558	4.254.101
1921	3.839	5.032.475		2.891	4.839.879

Tomando 1913 como referencia se observa que, aunque el número de buques descende en 1917 y 1918 en gran manera, es el índice de tonelaje el que nos muestra más exactamente las dimensiones de la reducción de la navegación en las islas hasta niveles mínimos y que en sus dos principales puertos durante 1917 y 1918, los años más críticos de la guerra, se situó en el 10 y 8%, respectivamente, del tonelaje de 1913.

Ello se explica fácilmente si se tiene en cuenta que el tráfico marítimo en las islas estaba dominado, sobre todo en lo



Almacén de empaquetado de plátanos.

que se refiere a tonelaje, por las líneas de navegación extranjeras, mayoritariamente británicas, que en los años anteriores a la guerra representaban —más en Las Palmas de Gran Canaria que en Santa Cruz de Tenerife— el grueso del tonelaje, frente a la mucho menos importante navegación española⁽¹⁰⁾; dentro de esta última se encontraban los buques dedica-

tonelaje hasta los mínimos vistos. Las razones de la retirada de las líneas de navegación extranjera en Canarias fueron varias, entre las que podríamos mencionar la escasez de tonelaje producto de la misma contienda y la necesidad de disponer de tonelaje para suministros de guerra, las características de las exportaciones canarias, cuya demanda cesó, desplazada en sus mercados tradicionales por la de bienes estrictamente necesarios que competían por el tonelaje disponible⁽¹¹⁾, y el propio emplazamiento oceánico del archipiélago, a miles de kilómetros de sus mercados, con el aumento de los riesgos de la navegación —especialmente en los dos últimos años con el recrudecimiento de la guerra submarina alemana en aguas próximas a Canarias— y el incremento subsiguiente de sus fletes, que los precios de las exportaciones canarias eran incapaces de soportar.

Precisamente la disminución de los valores de las exportaciones canarias, que alcanzó proporciones más considerables que la disminución vista en su volumen, es lo que revela la magnitud exacta de la crisis que padecen las islas. La caída de los precios era debida a la desproporción entre la oferta y la demanda, motivada por el exceso de producción de los cultivos canarios en las nuevas circunstancias creadas por la guerra⁽¹²⁾.

Si en muchas regiones españolas la mayor demanda del exterior y el auge de sus exportaciones acarreó la creación de nuevas Sociedades en el contexto del incremento de beneficios y la acumulación de capital, la tendencia opuesta de las exportaciones canarias en un contexto distinto de crisis producirá a su vez consecuencias contrarias, como se observa

dos a la pesca y a la navegación de cabotaje interinsular, en su casi totalidad veleros de pequeños tonelaje, cuyo número continuó siendo durante los años de la guerra aproximadamente el mismo que en los años anteriores, explicando esto la menor disminución del número de barcos en relación con la sufrida por el volumen de tonelaje.

La propia naturaleza de las relaciones económicas canarias hizo que al estallar la guerra las líneas de navegación extranjeras fuesen abandonando los puertos de Canarias, produciendo la reducción de



Puerto de La Luz, Las Palmas de Gran Canaria, principios del siglo XX.

en el siguiente cuadro de Sociedades constituidas, uno de los índices más relevantes para ponderar las distintas evoluciones:

SOCIEDADES MERCANTILES CREADAS EN CANARIAS EN 1909-1918⁽¹³⁾

AÑOS	NÚMERO TOTAL DE SOCIEDADES	CAPITAL TOTAL (MILLONES DE PESETAS)
De 1909 a 1913	65	12,765
De 1914 a 1918	54	5,630

SOCIEDADES MERCANTILES CREADAS EN ESPAÑA EN 1909-1918⁽¹⁴⁾

AÑOS	NÚMERO TOTAL DE SOCIEDADES	CAPITAL TOTAL (MILLONES DE PESETAS)
De 1909 a 1913	5.946	1.261,72
De 1914 a 1918	8.914	2.632,86

La comparación entre las series no admite lugar para la duda, constatándose, durante los años de guerra, dos tendencias bien distintas, sobre todo en lo refe-

rente al capital desembolsado, que en Canarias se redujo a menos de la mitad, un 44,10% de lo que había sido el quinquenio anterior, consecuencia de la no afluencia de capitales extranjeros —sobre todo británicos— que agrupados en un reducido número de Sociedades habían supuesto la mayor aportación de capital en aquellos cinco años. Mientras, el resto del conjunto económico nacional conoció un desembolso de capital en la creación de nuevas Sociedades que duplicó el del quinquenio anterior, en una evolución que alcanzó su nivel más elevado en 1920⁽¹⁵⁾.

Importaciones: en España, durante los años de la guerra, se observa una tendencia a la disminución de las importaciones, debido al control que sobre determinados productos básicos establecieron los países productores, y a las dificultades y encarecimiento del transporte marítimo, las importaciones de bienes de equipo, maquinaria, productos químicos de base, carbones minerales, etc., experimentaron descensos importantes, ocasionando estrangulamientos en muchas actividades económicas. Las Islas Canarias no fueron ajenas a este descenso generalizado; bien al contrario, conocieron una caída espectacular, superior a la sufrida por sus propias exportaciones, como se muestra en el siguiente cuadro:

VOLUMEN DE IMPORTACIONES 1914-1920 (1913=100)

AÑOS	CONJUNTO NACIONAL ⁽¹⁶⁾	LAS PALMAS DE G.C. ⁽¹⁷⁾	S/C. DE TENERIFE ⁽¹⁸⁾
1914	79,0	77,6	71,2
1915	77,9	37,	55,4
1916	68,9	28,4	53,8
1917	52,9	5,2	11,3
1918	43,1	3,2	9,5
1919	66,9	27,7	36,9

Si bien el Puerto de Santa Cruz de Tenerife presenta durante todos los años descensos menores que los sufridos por el de Las Palmas de Gran Canaria, es evidente que ambos puertos experimentaron unas caídas de sus importaciones mucho más importantes que las sufridas en la mayoría del país; así, mientras en 1918 el volumen de las importaciones nacionales se redujo a un 43,1% de lo que había sido en 1913, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria, no superaron, durante el mismo año, el 9,5 y 3,2% respectivamente.

Un ejemplo muy significativo lo constituye el de las importaciones de carbón, sobre todo si tenemos en cuenta que los puertos canarios eran, sobre todo, estaciones carboneras al servicio de la nave-

gación atlántica.

Tradicionalmente, los suministros de carbón extranjero constituían una parte sustancial del consumo total —sin incluir Canarias— del mercado español que, antes de la guerra, ascendía a unos siete millones y medio de toneladas, de las cuales aproximadamente dos millones y medio eran importadas, cantidad que se redujo sensiblemente durante la guerra⁽¹⁹⁾, lo cual impulsó el que la industria minera nacional aumentara en gran manera su producción y más sus beneficios.

En Canarias, sin embargo, se consumía carbón británico, cuya importación suponía antes de la guerra un tanto por ciento muy elevado del total de importaciones, como lo demuestra el hecho de que el Puerto de Las Palmas de Gran Canaria en 1913 importara 828.376 toneladas de carbón⁽²⁰⁾; en el mismo puerto, en el año 1918, dentro de la drástica reducción del total de importaciones, las de carbón mineral supusieron solamente 5.960 toneladas, un 0,7% de la cantidad importada en 1913⁽²¹⁾.

En Santa Cruz de Tenerife la carencia de carbón ocasionó el que la Fábrica de Gas de Tenerife, que constituía un servicio de alumbrado público, tuviera que recurrir al suministro de carbón norteamericano que, no sin dificultades, debía atravesar los controles que el bloqueo aliado tenía establecido en el Atlántico⁽²²⁾.

Además de la espectacular caída de las importaciones de carbón, el gran decrecimiento de las importaciones de productos básicos, como los cereales procedentes de Argentina, produjeron problemas de abastecimiento y los subsiguientes alzas de precios —ya elevados por el aumento de los fletes— que, junto a la paralización de las actividades portuarias y el desempleo creciente, ocasionaron una extensión de la miseria con su séquito de secuelas, entre las que la emigración ocupó su tradicional puesto sobresaliente.



La calle Mayor de Triana en la década de los veinte. Las Palmas de Gran Canaria.

hubiera supuesto, sin embargo, extendernos más allá de los límites del presente artículo.

Frente a la coyuntura predominante expansiva de la economía española, e incluso a diferencia de la crisis padecida por ciertos sectores tradicionalmente exportadores, principalmente de la zona periférica mediterránea, el período correspondiente a la Primera Guerra Mundial supuso para las Islas Canarias un deterioro extremo de su sistema económico propio de la periferia europea, y dependiente más que en ninguna otra región española de un transporte marítimo que la guerra alteró profundamente⁽²³⁾.

JAVIER PONCE MARRERO

NOTAS

- (1) Este artículo es deudor de una comunicación titulada "Especificidad del caso canario durante la coyuntura de la Primera Guerra Mundial", presentada en el I Congreso de Historia Contemporánea de España, organizado por la Asociación de Historia Contemporánea y celebrado en la Universidad de Salamanca del 7 al 9 de abril de 1992.
- (2) ROLDÁN, S. y GARCÍA DELGADO, J.L.: *La formación de la sociedad capitalista en España, 1914-1920*, 2 tomos. Confederación Española de Cajas de Ahorros. Madrid, 1973.
- (3) FUENTE: *Expediente sobre la exportación de frutos del país, 1913-1934*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas de Gran Canaria.

Se denomina huacal a un jaulón de listones de madera, de forma de prisma recto de base cuadrada o rectangular, que sirve de envase a uno o dos racimos de plátanos. El peso medio de

CONSIDERACIONES FINALES

En las páginas previas hemos intentado dilucidar algunas de las especificidades del archipiélago canario a las que nos referíamos al comienzo. Quedan por ponderar algunos índices de las oscilaciones del período, como los de precios o salarios para los que carecemos de series estadísticas plenamente fiables y los que hacen alusión al impacto social y demográfico de la guerra; en este sentido, el material disponible constata la evolución que hemos esbozado, y de la que se deduce también una lenta recuperación de la economía canaria de postguerra. El desarrollo pormenorizado de esos aspectos



La antigua Casa Woermann, una de las empresas europeas establecidas en el Puerto de La Luz, Las Palmas de Gran Canaria.

cada huacal es de 25 a 45 kilogramos brutos y de 20 a 40 kilogramos netos. El atado de tomates está formado por varias cajitas colocadas una sobre otra, sujetas con varillas, con un peso bruto de 45 kilogramos y neto de 28,50 kilogramos. La caja de patatas tiene por término medio un peso bruto de 40 kilogramos y de 34 kilogramos netos.

- (4) FUENTE: *Ibidem*.
- (5) QUINTANA NAVARRO, F.: *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz 1883-1913*. CIES. Las Palmas de Gran Canaria, pág. 217.
- (6) FUENTE: GARCÍA DELGADO, J.L.: "La industrialización española en el primer tercio del siglo XX", en *Los comienzos del siglo XX. La población, la economía, la sociedad (1898-1931)*, Historia de España, tomo XXXVII, Espasa-Calpe. Madrid, 1984, pág. 54.
- (7) FUENTE: *Memoria comercial relativa a los años de 1916 a 1921 y su comparación con 1913*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas de Gran Canaria.
- (8) FUENTE: *Movimiento de entrada de buques (vapor y vela) en el Puerto de Las Palmas de Gran Canaria, 1910-1925*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas de Gran Canaria.
- (9) FUENTE: *Tráfico mercantil, movimiento de buques y pasajeros 1912-1921*. Junta de Obras del Puerto de Santa Cruz de Tenerife; y NÚÑEZ, V.: *Memoria sobre el estado de las obras y servicios en 30 de junio de 1925*. Junta de Obras del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, 1926.
- (10) QUINTANA NAVARRO, F.: op. cit., pág. 46; y NÚÑEZ, V.: op. cit.

- (11) SALTER, J.A.: *Allied Shipping Control, An Experiment in International Administration*. Clarendon Press. Oxford, 1921.
- (12) *Memoria comercial relativa a los años de 1916 a 1921 y su comparación con 1913*, op. cit.; *La Provincia*, 20 y 23 de agosto de 1914.
- (13) FUENTE: Registro Mercantil. Santa Cruz de Tenerife. Elaboración propia.
- (14) FUENTE: ROLDÁN, S. y GARCÍA DELGADO, J.L.: *La formación de la sociedad capitalista en España, 1914-1920*, op. cit., tomo I, págs. 108-109. Elaboración propia.
- (15) *Ibidem*.
- (16) FUENTE: GARCÍA DELGADO, J.L.: "La industrialización española en el primer tercio del siglo XX", op. cit. pág. 54.
- (17) FUENTE: *Importación general de mercancías por el Puerto de Las Palmas de Gran Canaria, desde el año 1910*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas de Gran Canaria. Elaboración propia.
- (18) FUENTE: *Tráfico mercantil, movimiento de buques y pasajeros 1912-1921*, op. cit. y *Datos estadísticos del movimiento mercantil de este Puerto 1916-1919*. Junta de Obras del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Elaboración propia.
- (19) ROLDÁN, S. y GARCÍA DELGADO, J.L.: *La formación de la sociedad capitalista en España, 1914-1920*, op. cit., tomo II, pág. 116.
- (20) *Importación general de mercancías por el Puerto de Las Palmas de Gran Canaria, desde el año 1910*, op. cit.
- (21) *Ibidem*, y *Memoria comercial relativa a los años de 1916 a 1921 y su comparación con 1913*, op. cit.

- (22) Las negociaciones hispano-británicas sobre el suministro de carbón destinado a la Fábrica de Gas de Tenerife, en F.O. (Foreign Office) 382/401; F.O. 382/1.042; y F.O. 382/1.675. P.R.O. (Public Record Office); Londres.
- (23) A este respecto véase nuestra aportación en PONCE MARRERO, J., "El bloqueo aliado y el control de navegación en Canarias durante la Primera Guerra Mundial", *Vegueta*, Anuario de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Número 0, mayo de 1992, págs. 137-148.