

LA DECLARACIÓN DE PUERTOS FRANCO DE LOS PUERTOS CANARIOS EN 1852

Oscar Bergasa Perdomo

PLANTEAMIENTO DE LA CUESTIÓN

Pese al elevado número de informes, monografías y ensayos que pueden consultarse en la bibliografía general sobre los Puertos Francos de Canarias resulta sorprendente que no dispongamos de una auténtica investigación rigurosa y sistemática de las circunstancias que desembocaron finalmente en la promulgación del R. D. de 11 de julio de 1852 por el que se declaran Puertos Francos los de Canarias.

En cierto sentido, una buena parte de la fundamentación historiográfica relativa al complejo proceso que desemboca en la referida norma y que da lugar a importantes consecuencias para la economía insular responde más a la “especulación de gabinete” que a la contrastación empírica de los hechos y del escenario social, económico y político en el que se produce dicho acontecimiento.

Los acontecimientos fundamentales sí que nos pueden servir de referencia y los datos consignados en los documentos de la época avalan la importancia decisiva en la aceptación de la franquicia canaria por parte del Estado:

En primer lugar, un grave conflicto político que da lugar a la primera división provincial de Canarias como consecuencia del enfrentamiento de las dos islas principales, pero sería un error pensar que el resto de las islas no participaron en este proceso (R. D. de 17 de Marzo de 1852 de Reforma de la Administración Económica de Canarias creando los distritos de Santa Cruz y de Las Palmas). La R. O. de 18 de julio de 1852 asigna los diputados provinciales a cada gobierno.

8/9/1852: se constituye la sección de Gran Canaria de la Diputación Provincial presidida por Rafael Muro Colmenares.

Don Fco. M^a de León y don Miguel Massieu y Tello y Antonio López Botas por Arrecife a la reforma del repartimiento de las contribuciones (de inmuebles, de industria y de comercio), que habían sido una importante fuente de conflictos con Tenerife.

En segundo lugar, la grave situación de miseria y desolación total provocada por la epidemia de fiebre amarilla de 1846 y posteriormente el cólera morbo en Gran Canaria, que perdió el 10% de su población en los primeros seis meses de la misma, siendo sometida a una cuarentena feroz por las autoridades provinciales.

Los hechos sugieren que más allá de las aspiraciones librecambistas y de la lucha de la pretendida burguesía mercantil por la franquicia, lo que sucede al comienzo de la 2^a mitad del siglo XIX en Canaria es que se vive el final de una época y se busca una respuesta para iniciar una nueva.¹

En efecto, los acontecimientos que conducen finalmente a la Declaración de Puertos Francos de 11 de julio de 1852 representan, a mi entender, el verdadero “certificado de defunción” del Antiguo Régimen en Canarias, el final de un sistema social, económico y político heredado de la conquista y colonización (la “ideología del colono”) y la entrada de Canarias en el nuevo escenario internacional, derivado de los profundos cambios que ha producido la industrialización; la conversión de Inglaterra y Francia en grandes potencias y posteriormente en potencias coloniales.

El desarrollo de los medios de transporte terrestres y marítimos (ferrocarril y navegación a vapor) convierten a Canarias en un objetivo de alto interés para su expansión sobre la costa occidental de África.

Estos argumentos van a estar presentes a lo largo del proceso político que se va a producir en torno al problema de las libertades comerciales y en la respuesta a la profunda crisis que afecta a la sociedad insular.

Mi opinión como investigador es que carecemos de un trabajo global sobre este periodo (1840-1860) en el que se opera una profunda transformación del marco estructural de la economía canaria como el que representa la Declaración de Puertos Francos. Unido esto a las dificultades propias de la carencia de buenas estadísticas, fiables y homogéneas, sobre la actividad económica canaria, nos plantea serios problemas de interpretación y comprensión de algunos de los acontecimientos más decisivos de esta etapa.

El aspecto más relevante a considerar sería, en qué medida una institución como ésta, disponía de los medios y de la capacidad efectiva de orientar las decisiones de los agentes sociales y económicos en la dirección deseada para conseguir los objetivos de crecimiento económico y bienestar perseguidos. En este sentido, instituciones como la RSEAP no pasaban de ser un cuerpo consultivo y deliberante, y no comparto el optimismo de los que piensan que la participación de las mismas fuese “decisiva”² en la modernización económica, si la entendemos como el tránsito desde una sociedad estamental y una economía (feudal),³ hacia una sociedad abierta con reconocimiento pleno de los derechos de propiedad individual y desarrollo de un mercado competitivo, ya que en ningún caso este fue el propósito que les guió.⁴

En relación con la cuestión de las franquicias, expresión que pretende englobar simultáneamente un modelo de librecambio y de fiscalidad reducida, tema en el que entramos directamente ahora, utilizo como fuentes de información y documentación los fondos de la Real Sociedad Económica de Amigos del País, pese a no jugar un papel decisivo, pues es una de las pocas fuentes que se conservan, ya que el expediente relativo al R. D. de 1852 existente en el Ministerio de Hacienda en Madrid, desapareció en un incendio de Archivo.

ETAPAS DEL ANÁLISIS

El examen de las actas y documentos existentes en la RSEAP de Gran Canaria desde su creación en 1777 hasta 1900 nos permiten establecer, aunque sea una aproximación provisional, tres etapas bien definidas.

1ª Etapa (1778-1790):

Durante este periodo la RSEAP adopta acuerdos, emite dictámenes y peticiones relacionadas directa o indirectamente con la cuestión de las franquicias aduaneras. Es preciso aclarar que, pese a la reiterada y machacona afirmación de que Canarias gozó del privilegio de franquicia desde la conquista, realmente este había desaparecido, principalmente durante el periodo borbónico, ya que venían aplicándose aranceles, derechos de entrada y salida de mercancías y buques a lo largo del siglo XVIII.

La habilitación de los puertos canarios de Las Palmas, Santa Cruz y La Palma para el comercio con América, poniendo fin al monopolio de Cádiz (R.C. 2/2/1778), hace que la RSEAP trabaje continuamente con el fin de restablecer las franquicias fiscales, pese a que subsisten los estancos (sal, alcoholes, tabaco, etc.).

Se registran acuerdos de 27/4/1778 (franquicia para productos extranjeros); de 21/7/1789 (control y seguridad para el tráfico comercial); 27/5/1784 (autorización a los bergantines pesqueros para el transporte de productos); 7/6/1784 y 22/11/1784 (impuesto de 1 peseta por fanega de productos en Santa Cruz de Tenerife); R. O. 3/8/1785 (aceptando la respuesta de la RSEAP sobre la franquicia a la judía canaria si era transportada en buques españoles); consecución de la R. O. 21/12/1789 (exención del 0,5% de derechos de Consulado) y el expediente de 13/12/1790 sobre emigración a América y las graves consecuencias para Canarias.

En este periodo, lo que se plantea como problema central es el de la habilitación de los puertos francos para el comercio y la restauración de la franquicia aduanera.

2ª Etapa (1800-1852):

Durante este periodo, no existen documentos ni actividad de la RSEAP relacionada con este problema.

Se ha de tener en cuenta que han aparecido nuevas instituciones públicas y sociales y se están viviendo las consecuencias del tiempo de los revolucionarios franceses de 1789 y la nación está experimentando una profunda crisis social, política y económica.

En el comienzo del siglo (primer y segundo decenio) van a confluír guerra, invasión napoleónica, crisis del Antiguo Régimen, proceso constituyente, reacción, etc.

Durante este periodo me parece de interés resaltar algunos documentos y normas de gran importancia:

- Real Pragmática de 30/10/1820, que aprueba el Arancel General de aplicación en Canarias.
- La Real Orden de 12/3/1821, por la que se deniega la aplicación de derechos de arancel reducidos (10% sobre los productos) en Canarias (arrecian las protestas en medio de una crisis económica general).

- La Real Orden de 28/9/1821 por la que el Intendente General de Canarias crea una comisión de Estudio para determinar los Aranceles que se debían aplicar en Canarias.
- El discurso de José Murphy y Meade, diputado comerciante y miembro del Consumado (Tribunal de Arbitraje de Comercio) sobre los Aranceles, en el que defiende un Arancel de libre comercio (sobre la tesis de David Ricardo).
- R. O. 13/1/1822, por la que se establece el proyecto de Arancel para Canarias.
- 1827: el Comandante General solicita que sea declarado Puerto Franco el de Sta. Cruz de Tenerife, en base al modelo de Gore.
- 1831: Comisión Regia de estudio de la situación del Comercio interior y exterior de las Islas Canarias.

Este documento es de gran importancia, pues contiene un diagnóstico completo de las causas de la decadencia económica de Canarias.

Pese a la libertad de comercio con América (33 años) hay baja liquidez (atesoramiento de la moneda de oro y plata) (33 millones de pesos).

La independencia americana puso en evidencia este hecho al interrumpirse el comercio.

Los efectos de la introducción de aranceles en Canarias han sido desastrosos para el comercio, pues han incrementado el comercio hasta límites extremos.

Resaltan la importancia de las transferencias de emigrantes que se han interrumpido por la independencia y los efectos devastadores de la piratería sobre la flota mercante canaria que ha perdido 44 buques (valorados en 1.200.000 pesos).

El contrabando ha sido estimulado desde Madeira. Hace una exposición detallada de los intercambios con Europa y EEUU y propone un conjunto de medidas:

1. Nuevos Aranceles de entrada y salida, adaptados a la producción y los intercambios canarios.
 2. Eliminar restricciones al comercio internacional.
 3. Evitar excesivos privilegios del comercio con la península y en buques nacionales.
 4. Establecer un puerto de depósito (franco) en Sta. Cruz de Tenerife para frenar la extracción de numerario.
 5. Reformar los derechos de negociación, fondeo, etc. para atraer tráfico y poder competir con Madeira. En especial los buques de la Compañía Oriental de Inglaterra.
 6. Medidas de protección del comercio.
- 31/1/1839: la Junta de Comercio eleva una memoria a la Administración Central solicitando la habilitación de los Puertos Canarios. No les hacen ni caso.

- 1849: Comisión Regia presidida por el Intendente General, que es sustituida por una nueva comisión presidida por el Gobernador General, que consigue la Reforma de la Instrucción de Aduanas de 1843.

3ª Etapa (1850-1900):

En esta etapa en la que la RSEAP permanece prácticamente en silencio, por sus dificultades internas hasta el último cuarto del siglo, las aportaciones más significativas son: el informe de la Comisión creada al efecto de 29/3/1875 relativo al sistema de recaudación de los arbitrios de Puerto Franco, dirigida por Martínez de Escobar; el informe realizado por López Botas en 1880 y consignado en los anales de la RSEAP sobre la misma cuestión y un último informe de 1881 que insiste sobre el problema de la recaudación de los arbitrios de Puerto Franco.

En todo caso, esta etapa corresponde ya a la experiencia de la aplicación de las franquicias y podremos analizarla en detalle en el siguiente apartado.

El proyecto de Arancel canario nunca se llegó a aprobar ni aplicar y los acontecimientos políticos nacionales (comienzo de la década moderada a partir de 1840) van a marcar definitivamente la orientación de las decisiones que finalmente se van a adoptar respecto de Canarias.

LA DECLARACIÓN DE PUERTOS FRANCOS DE 11/7/1852

La Reforma fiscal Mon-Santillán de 1845 que representó el cambio fiscal más importante producido en España desde el Antiguo Régimen y que incorporaba una estructura de impuestos reales y de consumo de carácter general, así como un arancel proteccionista, se aplicó en Canarias desde el primer momento.

Desde la Reforma Administrativa de Javier de Burgos, la organización política canaria dependía de un delegado gubernamental, la Diputación Provincial, y el Comandante General, que pese a su carácter militar continuaba jugando un importante papel político en el archipiélago.⁵

Los acontecimientos que dan lugar, primero a la división provincial por R. D. de 17 de marzo de 1852 y posteriormente a la declaración de Puertos Francos por el Real Decreto de 11 de julio de 1852 se producen sin que haya constancia alguna de una participación significativa de la RSEAP.

En ese periodo determinadas instituciones como la Junta de Comercio alcanzan un protagonismo más relevante y personalidades como el Comisionado Regio Manuel Rafael de Vargas⁶ tienen una presencia mucho más activa pese a que el Real Decreto de Puertos Francos supone un cambio radical en el marco constitucional en el que se insertaban las relaciones de Canarias con el Estado, hasta tal punto de que inaugura un nuevo escenario para las relaciones económicas canarias con el resto de la nación y a nivel internacional.⁷

El problema que plantea el Estado, aceptada las franquicias, es encontrar los mecanismos de compensación fiscal capaces de asegurar la renta que hasta ese momento venía extrayendo del archipiélago y esto va a ser uno de los problemas centrales que a lo largo de la segunda mitad del siglo van a ocupar la atención de los canarios en general y de la RSEAP en

particular, puesto que los déficits derivados de la aplicación del sistema fiscal y de los arbitrios de Puerto Franco debían ser cubiertos por Canarias, en tanto que los superávits quedarían siempre a favor del Estado.

En mi opinión, el cambio que suponen las franquicias respecto de la situación anterior, provoca la exteriorización de un conflicto soterrado entre los grupos sociales dominantes en la sociedad del Antiguo Régimen, de una parte, los terratenientes, productores de exportables y de otra la débil burguesía urbana vinculada principalmente a los intereses importadores y del tráfico marítimo representado en esa época por una gran potencia emergente como era el Reino Unido. Este conflicto se va a trasladar cíclicamente al conjunto de la sociedad canaria en forma de una disputa sobre el modelo de aplicación de las franquicias que sea compatible con un cierto grado de protección a la producción local y a su mercado natural, la Península (ejemplos claros son los del azúcar y el tabaco a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX).

Las leyes de 1870 de ratificación de la franquicia y de 1900, que supone la consolidación definitiva del sistema de Puertos Francos, resuelven parcialmente la cuestión, pero dejan abierta la brecha que sólo quedará cerrada con la ley de reforma de 1972 y la actualización posterior de 1990 y 1994.⁸

Pese a los efectos de transformación económica y social que tuvo la declaración de franquicia resulta sorprendente que una institución como la RSEAP no tuviera una participación más activa en el proceso que condujo a ese resultado en la segunda mitad del siglo XIX.

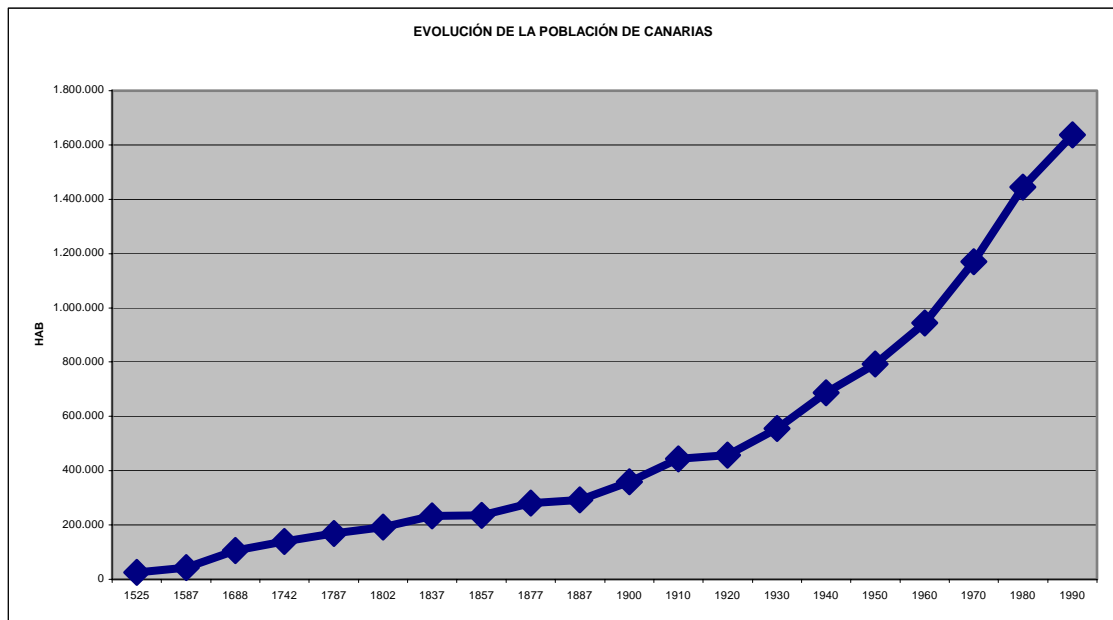
BIBLIOGRAFÍA

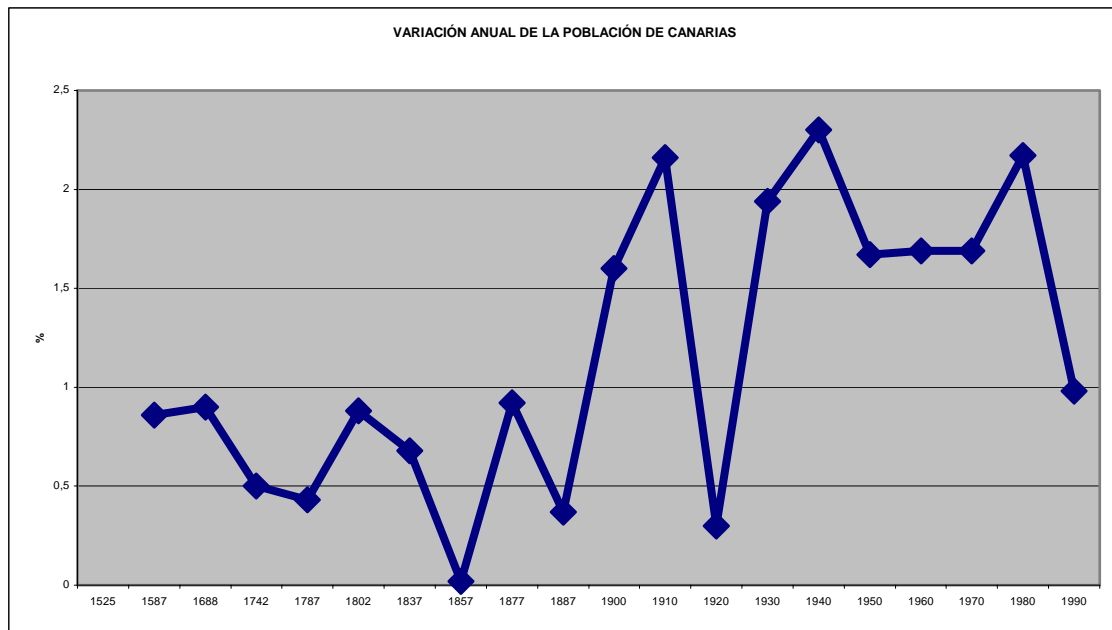
- BOURGON TINAO, L. P. *Los Puertos Francos y el Régimen Especial de Canarias*. Instituto de Estudios de la Administración Local, Madrid, 1982.
- GALVÁN RODRÍGUEZ, E. *El origen de la Autonomía Canaria. Historia de una Diputación Provincial (1813-1925)*. Ministerio para las Administraciones Públicas, diciembre de 1995.
- GARCÍA DEL ROSARIO, C. *Historia de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas (1776-1900)*. Excma. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas. Plan Cultural, 1981.
- MURPHY, J. *Breves reflexiones sobre los nuevos aranceles de aduanas*. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, 1966.
- OJEDA QUINTANA, J. J. *La Hacienda en Canarias desde 1800 a 1927*. Real Sociedad Económica de Amigos del País. Las Palmas de Gran Canaria, 1983.
- PÉREZ GARCIA, J. M. *La situación política y social en las Canarias Occidentales durante la etapa Isabelina*. Real Sociedad Económica de Amigos del País. Las Palmas de Gran Canaria, 1989.
- VIERA Y CLAVIJO, J. *Extracto de las actas de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de las Palmas (1777-1790)*.
- Tres documentos para la Historia Económica de las Islas Canarias*. El Museo Canario. Las Palmas de Gran Canaria, 1974.

ANEXO

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE CANARIAS (1525-1990)

AÑO	TOTAL	VARIACIÓN ANUAL
1525	25.000	
1587	43.000	0,86
1688	105.375	0,9
1742	139.239	0,5
1787	168.328	0,43
1802	192.189	0,88
1837	233.789	0,68
1857	234.805	0,02
1877	280.974	0,92
1887	291.625	0,37
1900	358.564	1,6
1910	444.016	2,16
1920	457.663	0,3
1930	555.128	1,94
1940	687.994	2,3
1950	793.328	1,67
1960	944.448	1,69
1970	1.170.224	1,69
1980	1.444.626	2,17
1990	1.637.641	0,98

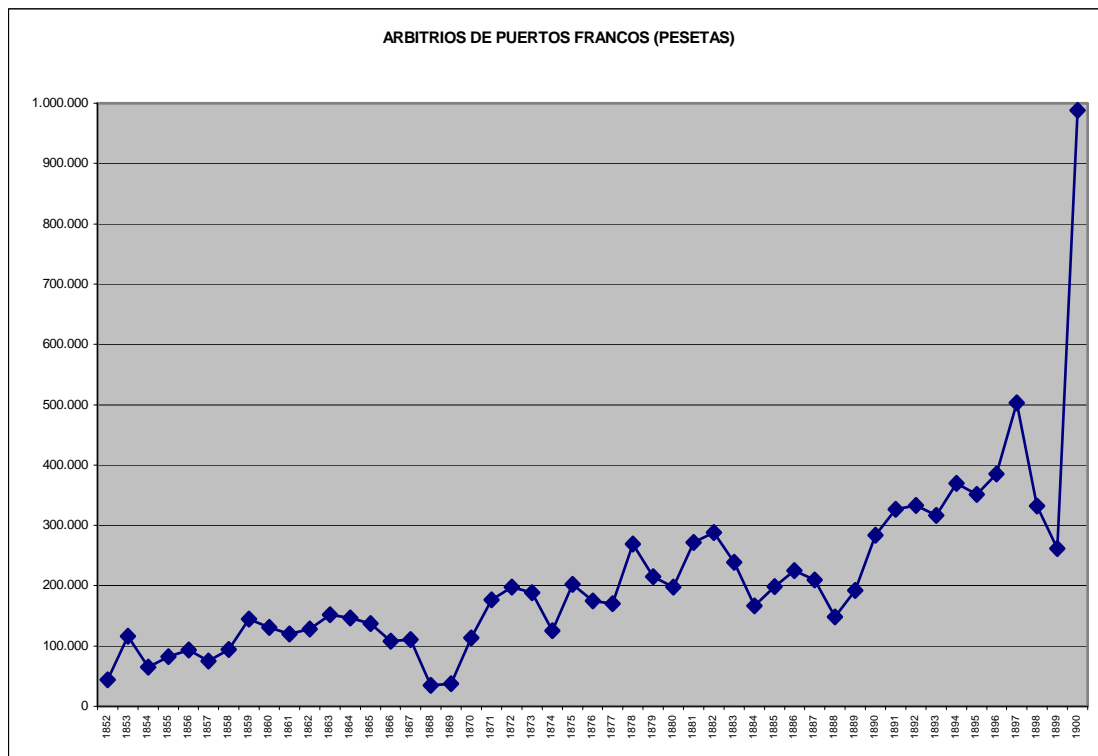




ARBITRIOS DE PUERTOS FRANCOS (1852-1900)

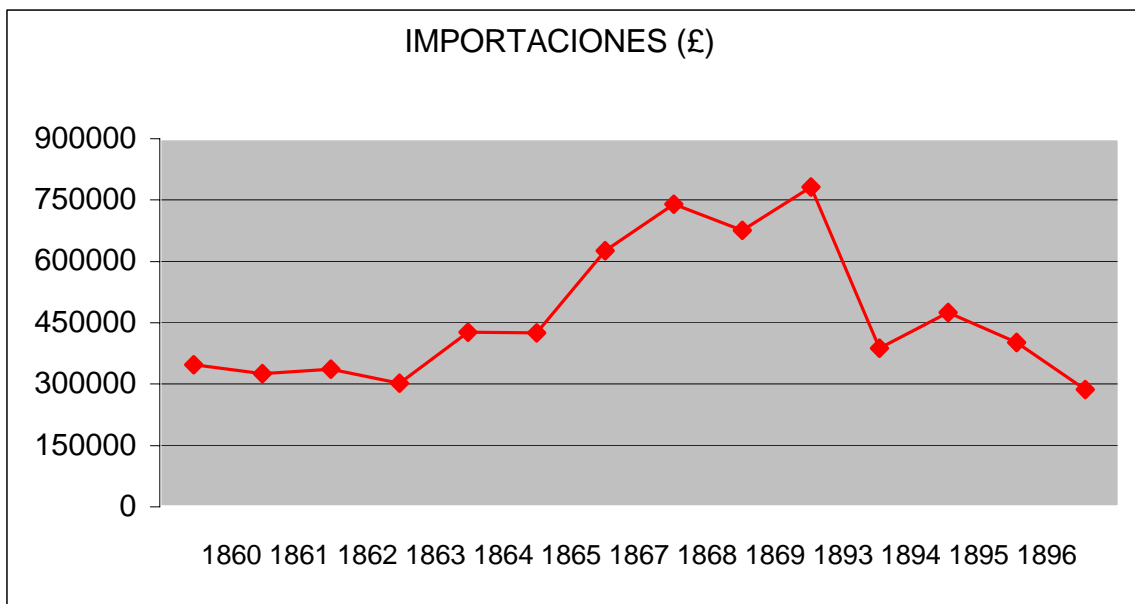
AÑO	PESETAS
1852	43.640
1853	116.565
1854	64.743
1855	82.310
1856	93.229
1857	74.784
1858	94.183
1859	144.584
1860	131.092
1861	120.072
1862	128.480
1863	151.494
1864	146.782
1865	136.893
1866	108.314
1867	110.671
1868	34.847
1869	37.590
1870	113.485
1871	176.701
1872	197.336
1873	188.290
1874	125.569
1875	202.287
1876	174.297
1877	169.893
1878	269.353
1879	214.904
1880	197.872
1881	271.367
1882	288.444
1883	238.625
1884	166.399
1885	198.611
1886	224.775
1887	209.407
1888	148.308
1889	191.943
1890	283.308
1891	326.643
1892	333.387
1893	316.674
1894	369.492
1895	351.041
1896	385.325
1897	502.772
1898	331.857
1899	261.686
1900	987.781

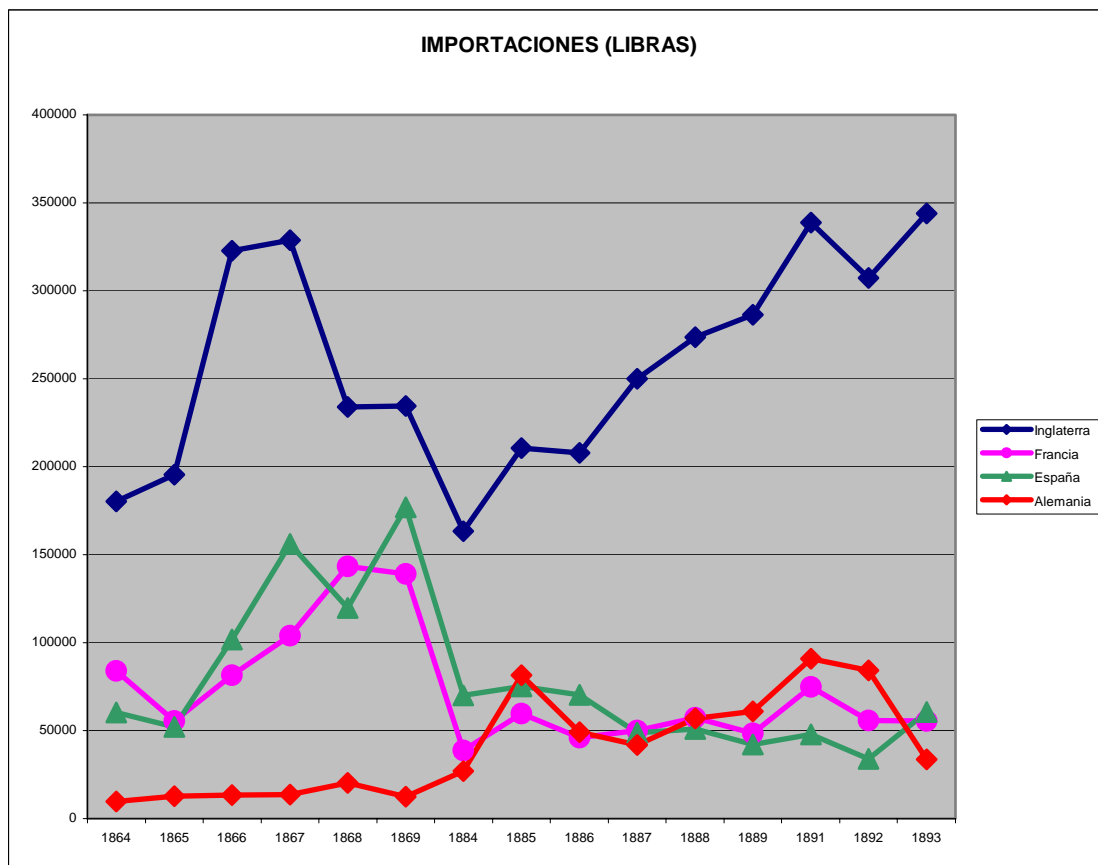
*En 1899 las cifras del primer semestre fueron 130.843 ptas.; las del segundo son estimaciones.
Fuente: Ojeda Quintana, J. J. La Hacienda en Canarias desde 1800 a 1927. Real Sociedad Económica del País
de las Palmas de Gran Canaria.*



VALOR TOTAL DE LAS IMPORTACIONES DE TODOS LOS PUERTOS DEL ARCHIPIÉLAGO (1860-1896)

AÑOS	IMPORTACIONES (£)
1860	346.682
1861	325.339
1862	336.132
1863	301.464
1864	425.928
1865	425.531
1866	626.711
1867	740.282
1868	676.106
1869	782.135
1893	387.320
1894	474.505
1895	401.383
1896	285.951





PERSONALIDADES CITADAS

Siglo XVIII

- RSEAP: Informes sobre Habilitación de puertos (Firmados por los directores), (1778-1790)

Siglo XIX

- D. José Murphy y Meade (1821)
- D. Rafael Muro Colmenares (1852)
- D. Francisco M^a de León (1852)
- D. Cristóbal del Castillo Manrique de Lara (Conde de la Vega Grande) (1852)
- D. Manuel Rafael de Vargas (Comisionado Regio) (1860)
- D. Amaranto Martínez de Escobar (1875)
- D. Antonio López Botas (1880)

NOTAS

- ¹ Navegación; nuevos cultivos; desarrollo de la infraestructura portuaria; cambio demográfico y tecnológico; transformaciones políticas y sociales (liberalismo, desamortización, secularización, etc.).
- ² Por ejemplo: *Balance de la contemporaneidad en Canarias...* RSEAP. 1999, Las Palmas (pp. 11 y ss).
- ³ Informe sobre la Ley Agraria.
- ⁴ D. C. North plantea la importancia de los cambios institucionales para la Economía.
- ⁵ Galván Rodríguez, E. *El origen de la Autonomía Canaria. Historia de una Diputación Provincial (1813-1925)*. Ministerio para las Administraciones Públicas, diciembre de 1995.
- ⁶ Galván Rodríguez, E. *El origen de la Autonomía Canaria. Historia de una Diputación Provincial (1813-1925)*. Ministerio para las Administraciones Públicas, diciembre de 1995.
- ⁷ Papel por la representación canaria, presidida por D. Cristóbal del Castillo Manrique de Lara, Conde de la Vega Grande ante Bravo Murillo y la consecución del R. D. de 17 de marzo de 1852 es el R. D. de 11 de julio de 1852 de Puertos Francos.
- ⁸ Ley 30/1972 del Régimen Económico y Fiscal de Canarias.