

MEMORIA DEL TRABAJO FIN DE GRADO

**IMPORTACIONES DE CEREALES EN LOS PUERTOS FRANCO DE
CANARIA ENTRE 1865 Y 1880**

**IMPORTS OF CEREALS IN THE PORTS OF THE CANARY ISLANDS BETWEEN
1865 AND 1880**

Autor: Sergio González Vargas

Tutores: D. Antonio M. Macías Hernández

D^a. María del Pino F. Ojeda Cabrera

Grado en ECONOMÍA
FACULTAD DE ECONOMÍA, EMPRESA Y TURISMO
Curso Académico 2016/2017

San Cristóbal de La Laguna a 8 de Septiembre de 2017

RESUMEN

Este trabajo tiene como prioridad realizar un análisis de las importaciones de cereales en los puertos de Canarias entre 1865 y 1880. La ley de puertos francos y la liberalización del comercio internacional supuso un cambio en la dinámica de las relaciones comerciales. La plataforma Jable nos proporciona las importaciones para los años estudiados. La harina y el maíz son el producto más demandado por los consignatarios. Éstos operan en los diferentes puertos canarios formando un oligopolio muy definido. Los consignatarios acostumbran a ser personas de renombre, de diferentes nacionalidades, que aprovechan la situación privilegiada del archipiélago para implantar sus empresas. Los puertos de las capitales de las provincias son los que mayor tránsito presentan para todos los tipos. La procedencia de cereales se reparte alrededor del mundo. El puerto de Marsella es el que concentra la mayor parte de la actividad importadora con Canarias.

PALABRAS CLAVE Puertos francos • Importación de cereales • cochinilla

ABSTRACT

This work has as a priority an analysis of cereal imports in the ports of the Canary Islands between 1865 and 1880. The law of free ports and international trade liberalization was a change in the dynamics of trade relations. The Jable platform provides us the imports for the years studied. Flour and corn are the product most demanded by consignees. These operate in the different Canarian ports and form a very definite oligopoly. The consignees are usually people or companies of renown, of different nationalities, who take advantage of the privileged situation of the archipelago to implant their companies. The ports of the capitals of the provinces are those that have greater transit of these products. The origin of cereals is distributed around the world. The port of Marseille is the one that concentrates most of the importing activity with the Canary Islands.

KEY WORDS: Free ports • Imports of cereals • Cochinilla

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	pág 4
2. EL PAPEL DEL CEREAL EN LA ECONOMÍA INSULAR.....	pág 5
3. ARTICULACIÓN DEL MERCADO INTERIOR.....	pág 5
3.1. CRISIS DE LA ECONOMÍA INSULAR 1820-1850.....	pág 5
4. PUERTOS FRANCOS.....	pág 6
4.1. EL ARANCEL DE 1831.....	pág 6
4.2. EL MERCADO DE LA COCHINILLA.....	pág 7
4.3. IMPLICACIONES POSTERIORES.....	pág 8
5. ESTUDIO.....	pág 10
5.1. PUERTOS.....	pág 10
5.2. CONSIGNATARIOS.....	pág 11
5.3. ESTUDIO POR ISLAS.....	pág 14
5.4. PROCEDENCIA.....	pág 15
6. CONCLUSIONES.....	pág 17
7. BIBLIOGRAFÍA.....	pág 18
8. ANEXO.....	pág 19

ÍNDICE DE TABLAS Y GRÁFICOS

□ GRÁFICO 1. % DE IMPORTACIONES EN PUERTOS CANARIOS.....	pág 10
□ TABLA 1. % DE PRODUCTO DE IMPORTACIÓN.....	pág 11
□ GRÁFICO 2. % DEL TOTAL IMPORTADO POR CONSIGNATARIO.....	pág 12
□ TABLA 2. TOP 5 DE CONSIGNATARIOS EN LOS DIFERENTES PUERTOS ANALIZADOS.....	pág 13
□ TABLA 3. % DEL TIPO DE CEREAL RECIBIDO EN CADA PUERTO.....	pág 14
□ GRÁFICO 3. PROCEDENCIA DE LAS IMPORTACIONES.....	pág 16

1. INTRODUCCION

La Ley de Puertos Francos de 1852 supuso un cambio sustancial en la estrategia comercial que se mantenía en las islas. Esta ley, los aranceles que gravaban a las importaciones que llegaban a los principales puertos del archipiélago fueron reducidos. Esto supuso la maximización de la posición estratégica de Canarias. Las islas estaban situadas en las rutas comercial que surcaban el Atlántico, hecho que les dotaba de un mayor atractivo, del cual los comerciantes canarios supieron aprovecharse.

El enorme coste que suponía para los agricultores canarios la producción de cereales llevó a estos a especializarse en otro tipo de productos durante el siglo XIX. La expansión de la cochinilla y su exportación trajeron a las islas enormes flujos de dinero de mercados internacionales.

El alto coste para producir cereales llevó a la decisión de importar estos productos, acto que acarrearía menor coste.

Por tanto, los objetivos planteados se centrar en el análisis de la tipología, procedencias, precios, consignatarios a través de las actas emitidas por la Comisión Provincial Permanente De Puerto Francos de Canarias para el periodo 1865-1880.

Se han elaborado tablas y gráficos que reducen la información a datos porcentuales, analizados cada uno de ellos en función del puerto de destino.

2. EL PAPEL DEL CEREAL EN LA ECONOMÍA INSULAR

Desde hace siglos las Islas Canarias se han dedicado a la agricultura como actividad principal, que desde sus inicios adquiere carácter exportador. Ésta se basa primordialmente en productos de lujo, que se benefician de las condiciones climáticas y de orografía de nuestras islas.

Estas características permiten cultivar productos en unas condiciones especiales que no se dan en otros puntos de Europa y que presentan una demanda elevada, con altos precios.

Canarias centraba todos sus esfuerzos productivos en este tipo de agricultura. Para dedicarse plenamente a ello, la división del trabajo era un elemento clave.

El ahorro de tiempo, la simplicidad en las funciones y el compromiso por parte de los agricultores de llevar a cabo su actividad de manera eficiente, minó el mercado internacional de productos canarios de buena calidad que reportó grandes beneficios a las islas.

Producir cereales suponía un elevado coste para los agricultores, por lo que se optó por la importación de los mismos. Los costes de producir cereal en Canarias eran superiores a los costes que suponía importar el producto desde el exterior.

Canarias se aprovechó de ello y gracias a la agroexportación y la especialización en estos productos, decidió nutrirse de otros productos. Estos últimos serían importados desde los mercados internacionales, que dotarían a la economía canaria de todos los productos necesarios para su correcto porvenir.

3. ARTICULACIÓN DEL MERCADO INTERIOR

3.1. CRISIS DE LA ECONOMÍA INSULAR 1820-1850

El crecimiento económico que había caracterizado la primera etapa del siglo XIX fue momentáneo y fugaz. A partir de 1820 Canarias comienza a sufrir los efectos de una crisis que tuvo su momento álgido entre 1834 y 1845.

Se pone de manifiesto la existencia de varios factores que explican el retroceso de la economía en esta etapa.

La actividad mercantil sufrió un fuerte varapalo debido a la ruina vitícola y barrillera. Esto afectó principalmente al comercio mantenido con Inglaterra. La barrilla suponía un producto consolidado en las importaciones hispanas, las cuales sufrieron un varapalo, llegando a porcentajes muy inferiores.

La crisis barrillera y vitícola propició un déficit comercial en aumento respecto del abastecedor de manufacturas, Inglaterra. Este hecho se da sobre todo entre 1819-1825

y 1835-1849. Este déficit no pudo ser resuelto por los métodos empleados en épocas anteriores, pues la emancipación colonial, no lo permitía.

Por tanto, este déficit comercial solo podía ser resuelto mediante la reducción de las importaciones.

Otro factor que intensificó las dificultades del comercio exterior fue la política proteccionista de 1821. El arancel impuesto además de las manufacturas, se extendió a los cereales, que se encontraban amenazados por la oferta ultramarina.

Las economías insulares sufrieron de inmediato por la política proteccionista. A partir de 1821, los aranceles y prohibiciones a las entradas de manufacturas, tuvieron efectos contractivos en las importaciones.

Estos aranceles y prohibiciones solo beneficiaron las importaciones en los mercados nacionales, sobre todo al mercado mallorquín y catalán. Se produjo de igual modo un incremento del comercio Canarias-Península, aunque a costa de la economía canaria.

Gracias al arancel protector de los granos, pudo evitarse en cierta medida, que la caída en los precios fuese más acusada. Causa de ello, la sobreoferta, explicada por varios motivos; en primer lugar, existe una clara importancia de la presencia de granos y harinas procedentes de Estados Unidos, las cuales en su importación, gozaron de reducciones arancelarias; en segundo lugar, en dicha etapa se había vivido una época de expansión que había conseguido encontrar un espacio para los cultivos dentro del mercado, lo que entre otras cosas, contribuyó a la mejora de los factores de producción. Sin embargo, la tendencia depresiva de los cultivos provocó el retroceso de la especialización. Todo ello provocó el auge de la oferta de granos y abarató los precios. Por tanto, era necesario protegerse de la oferta ultramarina.

A pesar de que los productores de grano quedaron satisfechos con el nuevo arancel, el resto de agentes ponían de relieve las desventajas del mismo. Esto fue valorado y se propuso como solución al conflicto el **arancel canario de 1831**.

4. PUERTOS FRANCOS

4.1. EL CEREAL. ARANCEL DE 1831

Como se menciona anteriormente, este arancel nace con el fin de mitigar las protestas de la burguesía.

A pesar de ello, significó el auge de contrabando y un deterioro de la relación real de intercambio vinos-barilla por manufacturas extranjeras, ya que el arancel aumentaba en exceso su precio interior. El proteccionismo es el causante de que no se pudiese llevar a cabo una manufactura local; por último, entre 1820-1850 se produjo una caída de los precios agrarios. Consecuencia de ello, el arancel protector aumentó los costes de transacción así como también las importaciones. Producto de ello, llega la hambruna y la muerte en la década de 1840.

Todo esto aparece acompañado por la reforma fiscal de Mon-Santillán de 1845, la cual expresaba un nuevo modelo en materia fiscal. Buscaba mitigar los regímenes de excepcionalidad tributaria. Para Canarias, presenta una creciente presión fiscal en un contexto en el que la situación económica no es favorable.

La crisis mencionado también tuvo sus efectos negativos sobre el mercado de trabajo. A su vez, la evolución poblacional y demográfica también se vieron afectadas.

Entre 1835 y 1857 el número de habitantes de las islas permaneció inalterado. Los motivos de este estancamiento descansan en que la miseria rural se vio incrementado debido a la regresión económica y la ofensiva rentista, ya que las bases de las economías tradicionales campesinas fueron descompuestas. El mercado de trabajo estaba saturado y con salarios por debajo de los conseguidos a principios de siglo. La malnutrición de la época elevó los niveles de mortalidad, al igual que la hambruna de 1847 y el cólera en 1851.

El panorama de las islas a mediados de siglo resultaba desfavorable para los habitantes. Fruto de ello comienza las migraciones a Cuba, Puerto Rico y las repúblicas americanas. Llamaba la atención de que este éxodo era formado por familias enteras, viticultoras y barrilleros que dejaban sus tierras a cambio de un pasaje sin retorno.

4.2. EL MERCADO DE LA COCHINILLA

El cultivo con mayor proyección durante el siglo XIX fue la cochinilla. Su expansión comenzó en torno a 1830 y pasarían varias décadas en las que ésta supondría una fuente de ingresos muy importante para las economías canarias.

Fue cultivado por todas las islas, pero de manera más intensa en las tierras del sur.

Tanto los puertos francos, como la expansión de la cochinilla, supusieron dos factores importantes para el desarrollo de la economía isleña.

El comercio de la cochinilla tuvo sus décadas de oro alrededor de 1850-60, pero no iba a perdurar mucho en el tiempo. En 1876 la producción de la cochinilla entra en crisis de la cual no pudo recuperarse.

Este hecho perjudicó al conjunto de la economía canaria. Los agricultores caen en la ruina e intentan volver a despegar intentando revivir los cultivos tradicionales, operación que no tornó en éxito.

Gracias a la acción inglesa que introduce en el archipiélago cultivos como el tomate o el plátano, las islas consiguen recuperar su sistema económico basándose en estos productos. Éstos han sido los pilares en los que se ha sentado la economía canaria hasta la década de 1940.

4.3. IMPLICACIONES POSTERIORES

Una de las prioridades a realizar era encontrar solución a la crisis que estaba atravesando el archipiélago.

Tras varios años de negociación y debate, nace el Decreto de Puertos Francos de Canarias de 1852. Con este, la Hacienda pierde sus rentas de aduanas percibiendo a cambio, los arbitrios de puertos francos, un 1 por mil de la facturación de mercancías, los ingresos derivados de las importaciones de granos y harinas extranjeros regidos por el arancel de 1831, además de una serie de recargos.

Al fin, en 1900 se suprime el arancel, los recargos y el 1 por mil de la facturación de mercancías.

El capitalismo agrario se vio frenado por el proteccionismo. Además, perjudicaba el desarrollo de un sector agrario exportador, único para financiar las importaciones de manufacturas y bienes tecnológicos.

El efecto negativo de los aranceles era evidente, sobre todo en las relaciones reales de intercambio. Alzaban los precios de los inputs necesarios para el sector, elevando su coste productivo.

Además, otro freno lo suponía el sector exportador, controlado por la terratenencia, que empleaba a trabajadores asalariados en ciclos de expansión.

Canarias no podía implementar el modelo industrial clásico. Era inviable en su totalidad. España no tenía recursos energéticos, ni materias primas, capitales, tecnología o tradición industrial. La demanda interna era escasa y además la terratenencia y la burguesía se beneficiaban de las importaciones manufactureras, que resultaba beneficio para sus intereses privados.

La eliminación de gravámenes al tráfico pesquero sirvió como vía de escape ante las posibilidades que presentaba la situación geográfica de las islas. Canarias suponía una escala obligada intensificada a partir de 1880 cuando la navegación a vapor comienza a proliferar.

Con el librecombio, la economía del archipiélago pudo aprovecharse de los beneficios derivados de la propia actividad productiva.

Pero todo no fueron beneficios. La aparición del modelo librecambista puso de manifiesto algunos de los costes sociales y económicos. Las economías tradicionales campesinas se vieron afectadas por un factor fiscal, es decir, debían soportar un recargo del 2% para los costes de las franquicias. La cochinilla, el nuevo producto de exportación abonaban de manera ordinaria su cuota. El segundo factor es de carácter competitivo. Pese a que la supresión de aduanas benefició al cultivo exportador, por la apertura de los puertos al tráfico internacional, esta no llegó a la producción de cereales y policultivo cuyo destino era el mercado interior, altamente desprotegido. Las importaciones acapararon el mercado interior dado que los costes eran menores.

Estos dos factores anteriormente mencionados disminuyeron la productividad marginal. En este sector, el del cereal fue en aquel en el que se manifestó de manera más acusada el éxodo migratorio, intensificado a partir de 1880.

La emigración a América aligeraba las tensiones provocadas por el exceso de mano de obra que no podía ser absorbido por el sistema, beneficiando en dos aspectos.

El primero de ellos, el ahorro que suponía para el Estado el mantenimiento de una persona en situación de desempleo. Por otro lado, las remesas de emigrantes eran un sustento primordial para las economías domésticas.

Al libre comercio también se le achacan costes sociales y económicos. Uno de ellos es la enorme fragilidad, que intensificaba los ciclos económicos con profundas recesiones, entre otras, por la enorme dependencia de la economía española a los mercados exteriores.

Por último, este nuevo modelo también dejó de lado la opción de mejorar la oferta agraria o industrial de cara a abastecer un mercado interior. Se mermaron las opciones de diversificar el aparato productivo del archipiélago, hecho que exaltaba la peligrosidad de mantener una economía dependiente de un solo factor.

5. ESTUDIO

Este trabajo pretende examinar las importaciones de cereales en los puertos de Canarias para el periodo 1865-1880.

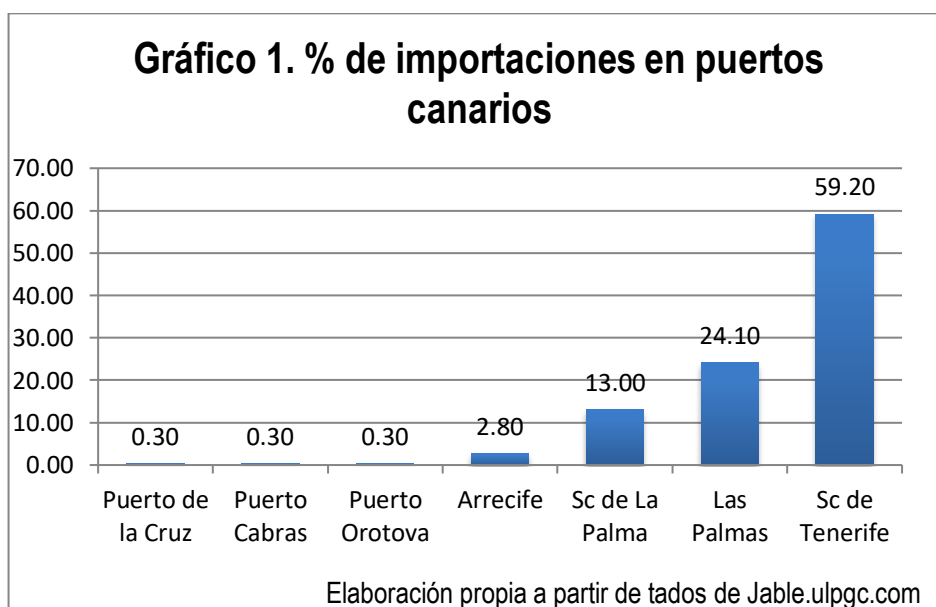
Analiza las islas de mayor influencia, el tipo de cereal que se importa, su procedencia, los consignatarios y los precios, entre otros.

A efectos de investigar lo mencionado, se ha acudido a los archivos que nos proporciona la plataforma Jable referente a las importaciones de cereales en los puertos francos de Canarias.

5.1. PUERTOS

A modo global, se destacan siete puertos de entrada de mercancías en el archipiélago para este periodo. Estos son: el puerto de Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas, Santa Cruz de La Palma, Arrecife, Puerto de la Cruz, Puerto Cabras y el Puerto de la Orotava. Cada uno de ellos ubicado en diferentes puntos y con un porcentaje de actividad diferente.

Tal y como se refleja en el gráfico 1, y sin que proceda un análisis amplio del mismo, el puerto con mayor afluencia de mercancía es el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, seguido del Puerto de Las Palmas, ambas capitales de provincias, con mayor número de habitantes y mayor número de consignatarios, entre los que se destacan personas de renombre de la época. Más adelante, se profundizará en el tipo de cereal y cada puerto de manera individual.



Sumado a lo anterior y quedando reflejado en la tabla 1, son siete los productos de importación. Estos son la harina, el maíz, el trigo, el millo, la cebada, la avena y el centeno.

El cereal por excelencia es la harina. Abarca el 70,3% del total de cereales importados. Le sigue el maíz con el 25%. Cabe destacar que estos dos productos acumulan más del 95% del total de importaciones. Los demás tipos de cereales son insignificantes en el total.

Harina	70,3%
Maíz	25,0%
Trigo	4,0%
Cebada	0,3%
Centeno	0,3%
Avena	0,2%
Millo	0,1%
Elaboración propia a partir de datos de Jable.ulpgc.com	

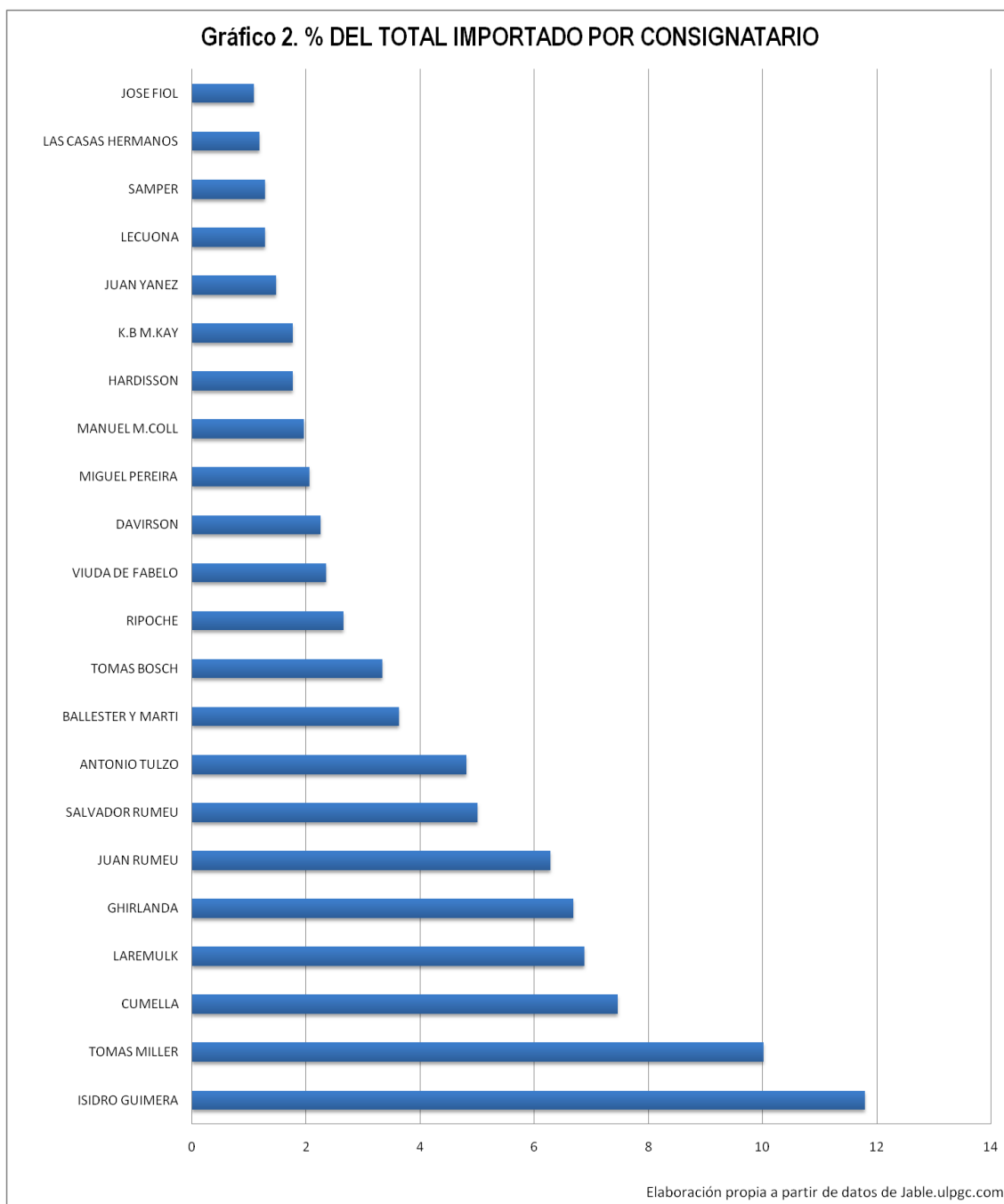
Más adelante se analizan los cereales puerto a puerto. Este hecho nos permitirá obtener mayor información sobre aquellos cereales que son más importantes en cada isla y su distribución porcentual.

5.2. LOS CONSIGNATARIOS

La dinamización que trajo consigo la implantación de los puertos francos, ligado a la mejora de la agricultura de exportación, en especial de la cochinilla, permitió que la burguesía extranjera también se asentara en territorio isleño con el fin de aprovecharse de las posibilidades que brindaba la nueva posición del archipiélago frente al exterior.

Como decimos, la posición estratégica de las islas en la época en la que la navegación a vapor tiene su auge, supone un atractivo indiscutible para los navegantes. La orografía de las islas y las condiciones climatológicas suponían dos factores de peso que acentuaban su interés.

A través del gráfico 2, se intenta mostrar el conjunto de consignatarios que más influencia tienen en las importaciones de grano para el periodo estudiado. Este grupo acotado realiza más del 85% de las importaciones totales. Se trataba de un oligopolio claramente delimitado en el que existen líderes indiscutibles, ubicados en determinados puertos, aunque este análisis se llevará a cabo más adelante.



Evidentemente este gráfico nos muestra los consignatarios más influyentes a nivel global. Cabe destacar que la mayoría de ellos eran personas o empresas de renombre en las islas durante la época.

La tipología de los consignatarios asentados en las islas es variable y de diversa índole. Existe una gran afluencia de grupos de extranjeros que se establecieron en las islas antes de la implantación de los puertos francos. Varios de estos consignatarios aparecen en nuestro gráfico.

De origen inglés observamos a Miller, que ocupa el segundo puesto del ranking congregando el 10% del total de las importaciones de grano realizadas en el archipiélago. De la misma procedencia también se encuentra a Hamilton, en nuestro

gráfico no aparece, pero en los anexos globales se observa que sustenta en torno al 0,4% del total mencionado.

De procedencia francesa en nuestro estudio aparecen dos consignatarios importantes. Ripoche ocupa el decimoprimer puesto en la lista y del total de importaciones, el 2,65% es realizado por él. Del mismo modo, los hermanos Hardisson, también de origen francés, están presentes con el 1,77% del conjunto.

Estas personas o en algunos casos, empresas, se instalan en Canarias con el fin de beneficiarse de las condiciones que éstas ofrecen en el contexto de expansión del capitalismo. Las islas están ubicadas en las rutas marítimas que atraviesan el Atlántico, hecho que los consignatarios aprovechan para tener un beneficio económico.

Estas empresas asentadas en territorio canario no se encargan solamente de ser receptores de mercancías, sino que explotan varias oportunidades que les brindan los puertos, es decir, diversifican sus negocios.

Como bien mencionamos, el gráfico muestra el ranking de consignatarios a nivel global. Ahora, a través de la tabla 2 se muestra los cinco primeros receptores de mercancías en cada puerto. Es un reflejo de las empresas o personas que más acaparan el mercado de las importaciones en el periodo.

PUESTOS/PUERTOS	ARRECIFE	SC DE LA PALMA	LAS PALMAS	SC DE TENERIFE
1	MANUEL M. COLL	FELIX LAREMULK	TOMAS MILLER	ISIDRO GUIMERÁ
2	TOMAS GARCIA	MIGUEL PEREIRA	TOMAS BOSCH	GHIRLANDA HNOS
3	PEDRO M. ROSALES	JUAN YANEZ	JOSE FIOI	JUAN CUMELLA
4	JUAN RECIO Y HNOS	LAS CASAS HERMANOS	FRANCISCO B. LOPEZ	JUAN RUMEU
5	MANUEL CRUZ	JUAN CABRERA	FEDERICO CUMELLA	SALVADOR RUMEU

Elaboración propia a partir de datos de Jable.ulpgc.com

Para la isla de Tenerife, concretamente para su puerto principal, el de Santa Cruz de Tenerife, las importaciones estaban dominadas por Isidro Guimerá (Tenerife), seguido de los hermanos Ghirlanda (Irlanda) y Juan Cumella (Barcelona). Por tanto deja entre ver que los puertos canarios y en especial los receptores de las mercancías internacionales no eran personas o empresas formadas por canarios, sino que el asentamiento de extranjeros en las islas propició también la dinamización comercial. Entre otras actividades, los consignatarios Ghirlanda y Cumella, se dedicaban al suministro de carbón a los barcos, es decir, diversifican las actividades que realizaban.

En la isla de Lanzarote destaca que un solo consignatario ocupa más del 50% de las importaciones del puerto de Arrecife. Se trata de Manuel M. Coll. Los demás integrantes del top cinco apenas se conforman con el 6% de las importaciones de cereales.

En la isla de La Palma, Felix Laremulk acapara el 46,05% del total de importaciones de la isla, muy por encima de Miguel Pereira (13,82%) y Juan Yanez (9,21%).

El puerto de Las Palmas de Gran Canaria, es dominado por Tomas Miller, Tomas Bosch y José Fiol. El primero de ellos, la casa mercantil Tomas Miller fue fundada en Las Palmas en 1854. Se aprovechaba del suministro de un servicio al tiempo que otorgaba otro.

Gracias a ello fue una de los consignatarios celebres de la época. Sustentaba el 35,59% del comercio importador en la isla.

Para el resto de puertos, el número de consignatarios no era superior a 3 y en varios de ellos, se trataba de los mismos que operaban en los grandes puertos. En el caso de Tomas Miller, operaba también en el puerto de La Orotava, obteniendo el 66,66% de las mercancías importadas. Manuel M.Coll, el magnate en la isla de Lanzarote también tiene una proporción importante del comercio en Puerto Cabras (33,33%)

5.3. ESTUDIO POR ISLAS

Son siete los tipos de cereales que entran en los puertos canarios en esa época. Las capitales de las provincias serán aquellas que tendrán mayor afluencia de mercancías, con una gran ventaja sobre los puertos del resto de islas.

Para visualizarlo mejor, la tabla 3 refleja el porcentaje del tipo de cereal importado sobre el total en cada puerto analizado.

Tabla 3. % DE TIPO DE CEREAL RECIBIDO EN CADA PUERTO							
%	HARINA	MAÍZ	TRIGO	CENTENO	AVENA	MILLO	CEBADA
ARRECIFE	57,6	42,4	0	0	0	0	0
SC DE LA PALMA	68,4	22,4	7,9	1,3	0	0	0
LAS PALMAS	45,8	49,8	3,9	0	0	0,4	0,7
PUERTO DE LA CRUZ	0,0	75,0	25,0	0	0	0	0
PUERTO CABRAS	33,3	66,7	0	0	0	0	0
LA OROTAVA	33,3	66,7	0,0	0	0	0	0
SC DE TENERIFE	81,5	13,8	3,2	0,14	0,29	0	0,14

Elaboración propia a partir de datos de Jable.ulpgc.com

Comenzando por la isla de Lanzarote, el puerto de Arrecife en su actividad, cuenta con solo dos tipos de cereales. La harina y el maíz acaparan el 100% de las importaciones, siendo el primero el cereal más importante, superando el 57% del total.

Si bien ahora nos fijamos en el puerto de Santa Cruz de La Palma, aparecen nuevos cereales, pero la repartición es similar. Además de la harina y el maíz, el puerto palmero también es importador de trigo y centeno. Este puerto, además, tiene mayor movimiento, llegando incluso a cuadruplicar el número de importaciones del puerto lanzaroteño para el mismo periodo. La repartición total no varía mucho respecto del puerto de Lanzarote, aunque las proporciones son mayores. La harina es el producto importado por excelencia con más del 65% del total importado, seguido del maíz que disminuye su proporción con respecto al puerto de Arrecife (22,4%).

En el caso del puerto ubicado en el Puerto de la cruz, es de los que menores importaciones presenta. Destaca solo dos productos en los que la harina ya no es el producto por excelencia. El maíz y el trigo se reparten el total de las importaciones, siendo el primero de ellos el que acoge el 75% del total.

Ubicado en Fuerteventura y actualmente conocido por el nombre de Puerto del Rosario, el Puerto Cabras también fue durante la segunda mitad del siglo XIX lugar de intercambio de productos importados. Cabe mencionar que para el periodo estudiado, este puerto es

el que menor número de importaciones presenta, muy por debajo incluso del Puerto de Arrecife. Dos son los cereales importados, el maíz y la harina, el primero de ellos con más del 65% sobre el total.

Junto con Puerto Cabras, el Puerto de La Orotava, en Tenerife, son los que apenas presentan actividad durante la época.. Presenta la misma distribución porcentual que el anteriormente mencionado.

Ahora cabe hacer un estudio de los puertos de las dos capitales de provincia. El puerto de Las Palmas y el puerto de Santa Cruz de Tenerife.

El puerto de Santa Cruz de Tenerife es el que concentra mayor actividad durante el periodo. El 60% de la totalidad de las importaciones de cereales se dan en este puerto. En cambio, el segundo puerto con mas afluencia de importaciones es el puerto de Las Palmas, con un 24%, muy por debajo del puerto central de Tenerife.

El puerto de las Palmas concentra su actividad importadora en dos cereales. Es una puesta en común con la mayoría de los puertos analizados. La harina y el maíz concentran más del 95% del total importado. El maíz, a diferencia de otros puertos, es el cereal más demandado por los consignatarios de la isla con cerca del 50% del total. El trigo, el millo y la cebada toman posiciones pero no de una manera significativa, sobre todo los dos últimos. El trigo consigue en torno al 4% de las importaciones.

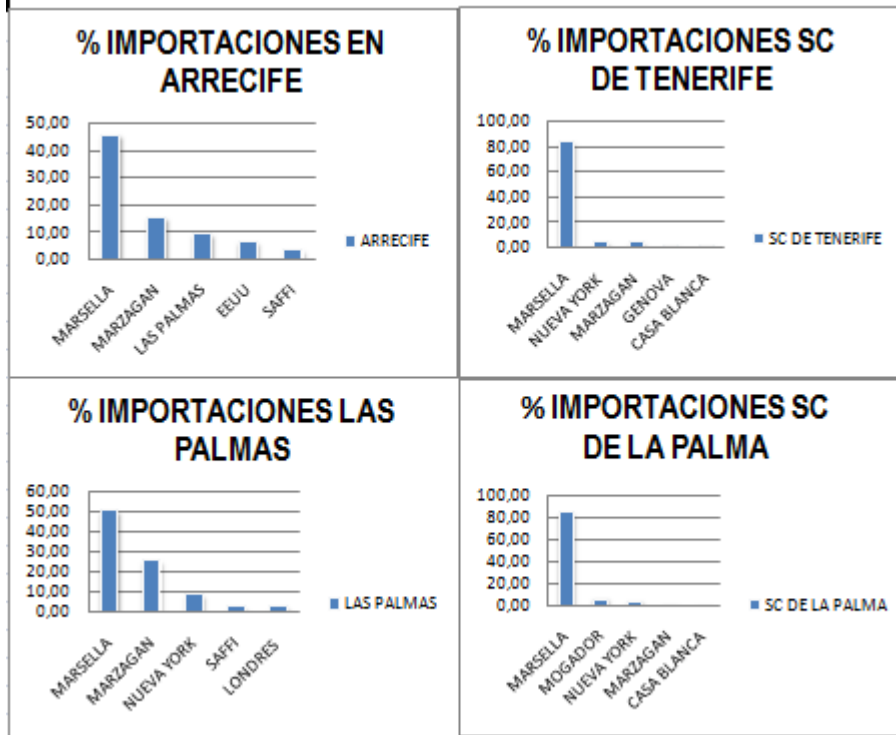
Como bien decimos, el puerto de Santa Cruz de Tenerife concentra el mayor número de operaciones importadoras de todo el archipiélago. Realiza actividades con 6 tipos de cereales en los que tres de ellos apenas llegan al 1% del total. El centeno, la avena y la cebada son estos tres casos. Además cabe destacar que es el único puerto que importa avena.

El grueso de las importaciones en este puerto es para la harina. El 81,5% de las importaciones corresponde a este cereal que se desbanca del maíz en más de 65 puntos porcentuales.

5.4. PROCEDENCIA

En el gráfico número 3 se detallan las procedencias de las importaciones en los cuatro principales puertos canarios, aquellos en los que se presenta mayor dinamismo. El lugar de procedencia por excelencia es Marsella en los cuatro puertos analizados.

Gráfico 3. PROCEDENCIA DE LAS IMPORTACIONES



Elaboración propia a partir de datos de Jable.ulpgc.com

6. CONCLUSIONES

La implantación de los puertos francos fue uno de los factores, que ligado a la liberalización del comercio internacional, el asentamiento del capitalismo, los flujos migratorios internacionales y la posición privilegiada del archipiélago en las rutas comerciales, favorecieron el auge de la economía canaria.

Productos como la cochinilla se beneficiaron de la fluctuación favorable que le marcaba el mercado internacional y dotó a las islas de grandes cantidades de dinero gracias a su exportación, aunque tuvo su periodo de decadencia. Los agricultores se vieron obligados a cultivar otros productos aconsejados por la agricultura extranjera.

En los puertos canarios se implantó un oligopolio de consignatarios que manejaban los productos cerealeros que llegaban a las costas. Personas de renombre y con empresas diversificadas se encargaban de ello. Además existían un gran número de consignatarios extranjeros, sobre todo ingleses y franceses que mantenían una proporción importante del comercio de importación.

Los cereales que entraban en las islas durante ese periodo eran siete. La harina acaparaba la mayor parte de las importaciones y el maíz ocupaba el segundo lugar. Bien es cierto que las proporciones cambian en función de los puertos a los que iban destinado.

Los puertos de las capitales de las dos provincias son los que mayor entrada de mercancías presenta, aunque el puerto de Santa Cruz de Tenerife es el que mayor opera con cerca del 60% del total importado. El puerto de Las Palmas y el de Santa Cruz de La Palma son los siguientes, pero muy desbancados por el primero.

Respecto a la procedencia, el puerto de Marsella, en Francia es el que exporta a las islas en mayor cantidad. Los cuatro principales puertos de Canarias están dominados casi en su totalidad, por las mercancías provenientes de este puerto.

7. BIBLIOGRAFÍA

- COMIN, Francisco, Mauro HERNÁNDEZ y Enrique LLOPIS (eds) (2002, 2010). Historia económica de España (siglos X-XX). Barcelona: Crítica
- BETHENCOURT MASSIEU, A. (dir): Historia de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria, 1995.
- Macías Hernández, Antonio M.(2010). Canarias, 1800-2000: La singularidad de la historia económica isleña. Universidad de La Laguna.
- Macías Hernández, Antonio M. El papel de la agricultura en el desarrollo regional en la Europa mediterránea, 1750-1980. Universidad de La Laguna.
- Suarez Bosa, M. Empresas y empresarios franceses en Canarias en el siglo XIX. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- Suarez Bosa, M. La competencia en los servicios portuarios entre Cabo Verde y Canarias (1850-1914). Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

8. ANEXOS