

*Los sinsabores del hecho diferencial isleño:
prosperidad en la Península y desolación
en Canarias durante la guerra europea, 1914-1918*

*Julio Antonio Yanes Mesa
Universidad de La Laguna*

La política de estricta neutralidad que adoptó España en los años de la guerra europea, generó una coyuntura de crecimiento económico acelerado cuando el país, en su secular rezago dentro del concierto europeo, acusaba de manera creciente las contradicciones del régimen restauracionista. El detonante fue el súbito incremento de las exportaciones de artículos básicos al calor de la drástica contracción de la oferta en Europa que, generando escasez e inflación en el mercado interior, disparó inopinadamente los débiles indicadores de la economía hispana. Pero la fortuna no alcanzó por igual a todo el territorio del Estado español, ni mucho menos, pues las Islas Canarias, en su lejanía material, precipitada por el millar largo de kilómetros de océano que median entre su entorno insular y la Península, e inmaterial, evidenciada, a un tiempo, en su desvinculación del resto del Estado y en su dependencia de los países ahora envueltos en la guerra, a los que enviaba su producción frutera y de los que nutría su tráfico portuario, vivió una coyuntura de tendencia antagónica a la estatal por la paulatina estrangulación de su comercio exterior.

En los renglones que siguen, pretendemos recrear los entresijos de una vertiente de la singular coyuntura canaria, el paulatino colapso del movimiento portuario, centrando nuestra atención en el puerto de Santa Cruz de Tenerife. La prensa que fue testigo, y parte, de lo que aconteció en las Islas en aquellos duros años, esto es, la que leyeron y redactaron los isleños que sufrieron en carne propia tal experiencia, nos permitirá asumir tal reto. La decantación por unas fuentes tan singulares como las hemerográficas, por lo demás, de ningún modo es fortuita, pues responde a una línea de investigación que, emprendida por nosotros años atrás cuando realizamos nuestra tesis doctoral¹, paulatina y simultáneamente ha ido profundizando

¹ En tal ocasión, estudiamos todos los contenidos de un periódico, «La Prensa» de Santa Cruz de Tenerife (1910-1938), a la luz de sus condicionantes, con el ánimo de detectar las mutuas implicaciones de ambos aspectos (véase la obra de YANES MESA, Julio Antonio, *Leoncio Rodríguez y «La Prensa»: una página del periodismo canario*, Santa Cruz de Tenerife, Cabildo Insular de Tenerife, Caja General de

en la prensa como fenómeno a historiar en sí y como fuente para historiar cualquier otro asunto coetáneo².

Aspectos preliminares

Elección del tema y justificación de los límites cronológicos y geográficos adoptados

La formidable crisis socioeconómica que sufrieron las Islas Canarias durante la guerra europea, sigue siendo ignorada en los estudios históricos que a nivel estatal abordan la coyuntura, los cuales, haciendo oídos sordos a la peculiaridad insular, analizan el comportamiento de los distintos sectores económicos y el alcance de los beneficios en lo que, para los más críticos, fue una ocasión perdida para poner las bases a la modernización del aparato productivo del país. Buena parte del origen de tal omisión reside en la escasa atención que la coyuntura ha merecido en las propias islas, pues hasta el momento ha generado cortas referencias en base a datos estadísticos a propósito de sendos artículos sobre la economía canaria contemporánea que datan de comienzos de los años 80³ y, a modo de contrapunto, la recreación de la coyuntura con vivencias de la época dentro de nuestro estudio contenidos/continente sobre el periódico «La Prensa»⁴. Aunque escasa, pues, se trata de una historiografía que atesora trabajos de raíz antagónica, dos basados en datos fríos y cuantitativos; y un tercero en información cualitativa. Dado que nuestra intención es integrar, en la medida de lo posible, ambas modalidades con el recurso simultáneo a varios periódicos, la elaboración de los presentes renglones fundamenta su razón de ser, a un tiempo, en el vacío historiográfico existente y en la propuesta metodológica que atesora.

Ahorros de Canarias y «Editorial Leoncio Rodríguez, S.A.», 1995). A tal propósito nos animó una cita del profesor Celso Almuíña que, en su experiencia previa con esta singular fuente, advertía allá por los años setenta de la utilización de la prensa como fuente histórica sin el previo conocimiento de los periódicos a consultar, so pena, decía, de «levantar un castillo sobre arenas movedizas» (véase la obra de ALMUÍÑA FERNÁNDEZ, Celso, *La prensa vallisoletana durante el siglo XIX*, Valladolid, Servicio de Publicaciones de la Diputación de Valladolid, 1977, tomo II, p. 710).

² Véase, en particular, el trabajo de YANES MESA, Julio Antonio, «La prensa como sujeto y objeto de investigación histórica», ponencia invitada a las *I Jornadas Internacionales sobre Historia Contemporánea y Nuevas Fuentes*, Alicante, Universidad de Alicante, Departamento de Humanidades Contemporáneas, 1995, pp. 71-79.

³ Véanse los artículos de BRITO GONZÁLEZ, Oswaldo, «Dinámica de la economía canaria contemporánea», en *Historia de Canarias, siglos XIX-XX*, Madrid, Cupsa Editorial, 1981, pp. 50-52; y de MACÍAS HERNÁNDEZ, Antonio, «Algunas consideraciones sobre la economía canaria entre 1900-1936», en *Canarias, siglo XX*, Las Palmas de Gran Canaria, Edirca, 1983, pp. 293-294.

⁴ Véase la obra de YANES MESA, Julio Antonio, *Leoncio Rodríguez y «La Prensa»: una página del periodismo canario*, op. cit., pp. 168-183.

La reducción del estudio de la coyuntura al sector portuario y, más en concreto, al puerto de Santa Cruz de Tenerife, nos viene impuesta por dos razones de índole muy desigual. En primer lugar, por la limitada extensión del trabajo dado su carácter de artículo a publicar en una revista científica, lo cual nos aconseja dejar para ocasiones venideras otras vertientes de la coyuntura⁵, en especial la problemática inherente a la evolución del sector frutero. En segundo lugar, por la circulación de los propios periódicos canarios de la época, unos circunscritos a Tenerife y, en segundo término, a las otras islas occidentales del Archipiélago que, salvo La Palma, apenas gestaron periódicos propios; otros a Gran Canaria y, en grado no menos marginal, a sus islas adyacentes. Y en ambos casos, delimitando con nitidez los territorios respectivos, que escasamente eran invadidos por algunos, muy pocos, ejemplares editados en la zona rival. Se trata, ni más ni menos, de la causa y del efecto de la endémica insolidaridad regional que secularmente ha anidado en la Historia Canaria, del llamado «Pleito Insular». Dado que las noticias de todos ellos guardan íntima relación con sus zonas de difusión, como nuestra intención es contrastar la información coincidente en periódicos diversos, nos vemos impelidos a reducir nuestro análisis a una de las dos áreas citadas⁶.

Fuentes y metodología

Comoquiera que el periodismo canario del momento aún deambulaba por la etapa ideológica que precedió a la informativa, ésta ya en vigencia en las zonas punteras del Estado⁷, para garantizar una pluralidad satisfactoria en los datos a recabar, recurrimos a tres periódicos que cubrieran al máximo el espectro ideológico del momento. A tal resolución nos indujo la propia dinámica del periodismo ideológico, cuando los órganos circulaban por cotos sociales cerrados ofreciendo noticias, opiniones y valoraciones sobre el día a día; más con el propósito de dar satisfacción, que no información, a sus clientelas, a cuyo calor medraban. Con tales premisas de fondo, nos dispusimos a recibir un torrente muy heterogéneo, cuando no contradictorio, de información, en función de la perspectiva particular de cada órgano

⁵ En principio, con las mismas fuentes hemerográficas y con el respaldo cuantitativo de un singular «Boletín de la Estadística Municipal de Santa Cruz de Tenerife», bajo el título *Crisis económica y emigración en Canarias. El Puerto de Santa Cruz de Tenerife durante la guerra europea, 1914-1918*, recientemente hemos publicado una pequeña monografía en la que, ahondando en la línea de investigación emprendida, hemos retomado el controvertido estado de la cuestión de la emigración canaria en la citada coyuntura.

⁶ Otras razones triviales ajenas a criterios científicos, tales como la dispersión de los ejemplares conservados por centros documentales ubicados en las distintas islas, lo que dificulta enormemente el acceso a todos los periódicos canarios coetáneos, también nos aconsejan tal acotación geográfica.

⁷ Véanse los artículos de TIMOTEO ÁLVAREZ, Jesús, «Decadencia del sistema y movimientos regeneracionistas», y GÓMEZ MOMPART, Josep Lluís, «¿Existió en España prensa de masas? La prensa en torno a 1900», ambos en *Historia de los medios de comunicación en España. Periodismo, imagen y publicidad (1900-1990)*, Barcelona, Editorial Ariel, 1989, pp. 11-26 y 27-40, respectivamente.

informante. Como de antemano contábamos con el estudio de «La Prensa» de Santa Cruz de Tenerife, periódico republicano que en aquella coyuntura distendió su compromiso ideológico para ganar ecuanimidad y evolucionar, al compás de la modernización del contexto isleño, hacia una empresa periodística, cosa que consiguió en los años de la II República⁸, optamos por trabajar con dos periódicos posicionados a sus extremos ideológicos entre los editados en su misma ciudad. A la luz de nuestro conocimiento del sector, elegimos a los órganos más consolidados, tenaces y combativos dentro de su opción, a saber, el católico-conservador «Gaceta de Tenerife», fiel exponente de la prensa del sistema restauracionista⁹; y el republicano «El Progreso», con un rol no menos significativo dentro de las fuerzas extrasistema¹⁰.

Una vez seleccionados los periódicos, a la vista del previo conocimiento de los intereses y compromisos de cada uno de ellos, efectuamos una lectura crítica y detenida de sus páginas con el ánimo de extraer todos los indicios que reflejaran la evolución del sector portuario en aquellos duros años. En la recogida de datos distinguimos, en principio, dos vertientes: por un lado, la información de raíz eminentemente estadística y, por otro lado, la propiamente cualitativa, esto es, la que recreaba la problemática portuaria en el día a día. En el proceso atisbamos cómo, en efecto, cada periódico vio el problema en cuestión desde una atalaya particular, la cual condicionó la selección de las secuencias del quehacer diario que llamó su atención, ahora rebotadas hacia nosotros en forma de noticias¹¹. Recopilada toda la información, a la vista de los desiguales parámetros de su elaboración, procedimos a un contraste general con el ánimo de conseguir, por el mutuo contrarresto, una fuerte depuración en los datos estadísticos y una no menos necesaria matización en los cualitativos. Luego, como si de un puzzle se tratara, engarzamos todas las piezas con el ánimo de recomponer, en la medida de lo posible, la realidad objeto de estudio. Tal circunstancia, con la especificación de la raíz de los datos utilizados en su elaboración, procuramos reflejar en la redacción del trabajo.

⁸ Véanse detalles en la obra de YANES MESA, Julio Antonio, *Leoncio Rodríguez y «La Prensa»: una página del periodismo canario*, op. cit., pp. 95-153.

⁹ Véase su trayectoria en el artículo de YANES MESA, Julio Antonio, «Gaceta de Tenerife o la obstinación de un diario católico-conservador», en *Revista de Historia Canaria*, nº 177, Universidad de la Laguna, 1995, pp. 175-200.

¹⁰ Véase su importancia dentro del republicanismo isleño en el artículo de YANES MESA, Julio Antonio, «El periodismo republicano en Tenerife (1868-1936): alborada, plenitud y ocaso de una prensa política», en *Tebeto IX. Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*, Puerto del Rosario, Cabildo Insular de Fuerteventura, en prensa. En el espacio temporal que abarca la presente investigación, la línea editorial de «El Progreso» alcanzó la mayor virulencia de su historia, tal y como evidencia la suspensión gubernativa que sufrió entre el 20 de julio y el 4 de octubre de 1917.

¹¹ Al margen del fuerte partidismo que acusaban las líneas editoriales de «Gaceta de Tenerife» y «El Progreso», el primero siempre estuvo mejor redactado que el segundo, pues sus noticias contaban con un ropaje estadístico más denso y una pormenorización más precisa, lo que no quiere decir que fueran menos tendenciosas que las de su rival.

Objetivos de la investigación

El simultáneo recurso a tres periódicos con intereses y compromisos diferentes, nos permitirá obtener, por un lado, un repertorio estadístico en densidad y certidumbre satisfactorios y, por otro, un cúmulo de datos cualitativos, asimismo, tamizado para, en última instancia, dotar de serenidad y ecuanimidad a la información que por separado proporciona cada uno de ellos. Con tales bases, pretendemos conseguir un conocimiento cabal de la realidad objeto de estudio, superador de la parcialidad con pretensiones de globalidad que, en palabras de Celso Almuiña¹², ofrece cada periódico en sí mismo. Y ello, sin tener que pagar el precio de renunciar a la mayor ventaja científica que atesora la prensa como fuente de documentación histórica: la recreación de todos los temas con un singular acercamiento a la cotidianidad material y espiritual de la época, circunstancia que no está al alcance de las tradicionales fuentes de archivo y, menos aún, cuando de series estadísticas se trata, las cuales suelen inducir en el investigador explicaciones esquemáticas y simplificadoras de la siempre compleja realidad. A resultas de todo ello, estamos en disposición de poder revestir la exposición con valoraciones coetáneas, lo cual nos permitirá salvar otro de los escollos que, en nuestra opinión, más desvirtúan los trabajos históricos: la extrapolación de juicios de valor de la época del investigador a la investigada.

La economía canaria en vísperas del estallido de la guerra

Al calor del régimen económico-fiscal de las franquicias, dos sectores claramente diferenciados pero unidos por una misma servidumbre, el frutero en base a la producción del plátano, el tomate y, en menor medida, la papa temprana; y el portuario al calor del ventajoso posicionamiento de las Islas ante la escasa autonomía de la navegación internacional del momento, daban cuerpo al segmento de la economía canaria que, en los años previos al estallido de la guerra europea, orientaba su dinámica hacia el exterior. Ambos, en su íntima relación, estaban a expensas de los países de Europa Occidental, sobre todo de Inglaterra, pues tal era el destino del grueso de la exportación frutera y la nacionalidad de los buques que la transportaban, los cuales, a su vez, daban vida a los puertos isleños tomando agua, víveres y carbón. Por debajo de los dos sectores exteriores, y con una importancia económica muy inferior, figuraban el secular policultivo de subsistencia que, con un desigual comportamiento interanual en función del arbitrario régimen climatológico de las Islas, dejaba notar su coyuntura de manera inmediata sobre amplias capas populares

¹² Véase la obra de ALMUIÑA FERNÁNDEZ, Celso, *La prensa vallisoletana en el siglo XIX*, op. cit., p. 710.

de la población isleña. Los otros sectores económicos, asimismo, volcados hacia el raquítrico mercado interior, desempeñaban un papel aún más marginal en la frágil economía isleña.

Incidencia de la guerra europea en el tráfico portuario de Santa Cruz de Tenerife

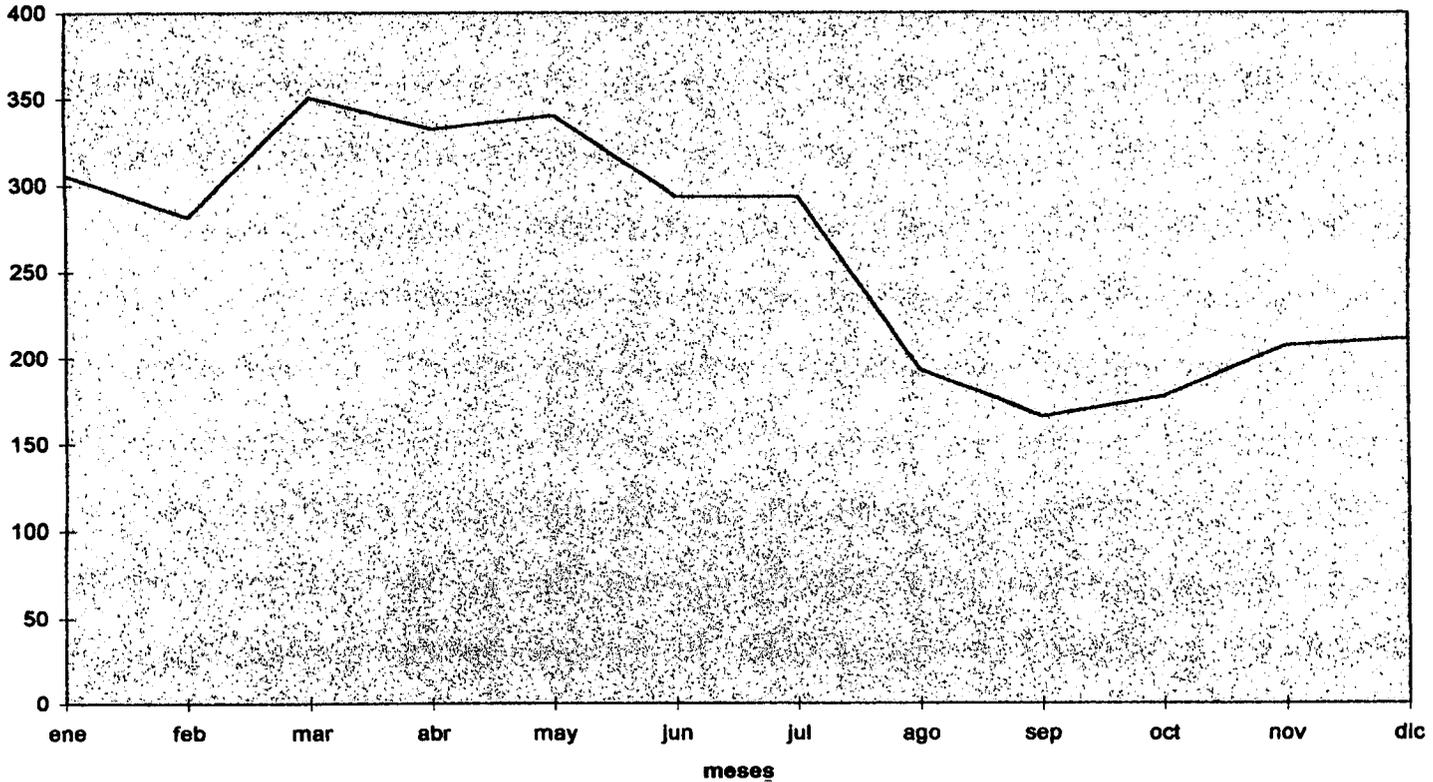
Impacto inicial

En consonancia con el sesgo centrífugo de sus actividades, el portuario fue el primer sector de la economía canaria que acusó el estallido de la guerra europea, quedando de inmediato inmerso en una desconcertante incertidumbre ante el inevitable, pero de difícil determinación, trastruque que iba a sufrir la navegación internacional. Como no podía ser de otra manera, el otro sector exterior de la economía isleña, en particular, los capítulos del plátano y el tomate¹³, de inmediato siguió su misma suerte, tanto por el atascamiento del mecanismo exportador ante el marasmo del tráfico portuario, como por la depreciación de la fruta en los mercados europeos ante la fuerte elasticidad de su demanda en la futilidad de su consumo. A resultas de ambas circunstancias, un pánico colectivo cundió de manera súbita entre la población canaria que, alarmada ante la imprevisible duración de la guerra y la escasa autosuficiente propia en artículos de primera necesidad, reaccionó de manera irracional desencadenando un alza generalizada de precios. Por su parte, los periódicos isleños contemplaron atónitos el curso de los acontecimientos, sacando a relucir datos y valoraciones muy desiguales en su afán por elogiar las iniciativas de los correligionarios respectivos desde los puestos de responsabilidad pública que ocupaban¹⁴.

¹³ La papa, en contraposición, dada la mayor rigidez de su demanda en su condición de alimento básico, no sólo mantuvo excelentes cotizaciones en los mercados europeos, sino que, a resultas de tales circunstancias, vio cómo las autoridades isleñas limitaron su exportación para garantizar el abastecimiento del mercado interior. Este cultivo, con su peculiar posicionamiento entre los dos sectores agrarios isleños, el exterior y el de subsistencia, y la menor importancia de su exportación, desempeñaba un papel muy diferente al del plátano y el tomate.

¹⁴ En efecto, mientras los conservadores, que controlaban la alcaldía de la capital de la entonces provincia canaria, apelaban a las llamadas «fuerzas vivas» de las Islas para recabar propuestas y, en segundo término, a Madrid para conseguir obras públicas; los republicanos promovían una comisión mixta para, dejando en tela de juicio la eficacia del Ayuntamiento, afrontar la coyuntura con iniciativas populares. A tono con sus respectivos credos, mientras la labor del alcalde Juan Yanes Pedomo resultaba encomiable en las páginas de «Gaceta de Tenerife», en clara disonancia con las actividades de la comisión, que parecía estar envuelta en inútiles polémicas; en las de «El Progreso» ocurría todo lo contrario, pues daban a entender que la comisión funcionaba con eficacia bajo la tutela del republicano Emilio Calzadilla, cuando el Ayuntamiento parecía hacer oídos sordos a los problemas concretos de los ciudadanos. «La Prensa», por su parte, sin disimular el tirón republicano que aún conservaban sus páginas, adoptó una actitud más imparcial en consonancia con su latente vocación informativa.

Movimiento portuario de Santa Cruz de Tenerife durante el año 1914



Fuente: «Gaceta de Tenerife», 1-1-1915, p. 2 (la suma de los parciales mensuales, 3.155 vapores, coincide con el global que para todo el año ofreció «La Prensa» de Santa Cruz de Tenerife el 7-10-1930).

Al fuerte impacto inicial, visible en la brusca contracción de la entrada de buques durante los meses de agosto y septiembre de 1914, sucedió una tímida recuperación del tráfico portuario para, con el cambio de año, las cifras retomar su rumbo descendente, esta vez sin sobresaltos, pero también sin solución de continuidad. Una evolución similar debió experimentar el sector frutero que, en su compartida servidumbre, de manera irremediable ató su suerte a la del portuario por el malogro de la coordinación de sus dinámicas y, en última instancia, la caída de ambos en un círculo vicioso. Así, a la retirada de los buques extranjeros, muchas veces requeridos por sus gobiernos para cubrir servicios perentorios, sucedía una carestía progresiva de los fletes y, por ende, nuevos quebrantos y encarecimientos en el mecanismo exportador que, dada la creciente incertidumbre en los mercados, hacían menos atractivas las escalas. En el primer aniversario del estallido de las hostilidades, esto es, cuando el tráfico portuario aún conservaba una cierta vitalidad, la prensa europea reconocía que los puertos más perjudicados por la guerra habían sido los canarios¹⁵. Mientras tanto, el margen ganancial de la cada vez más alicaída exportación frutera, cuya única alternativa viable, el mercado peninsular, apenas absorbía partidas residuales por su inarticulación, había menguado en más de un 35% en relación a los años de anteguerra.

Por entonces, hablamos de mediados de 1915, las secuelas de la crisis, en un formidable proceso de reverberación, habían llegado a todos los rincones del Archipiélago a través de su resonancia en los más diversos sectores de la economía canaria. Sólo las ocasionales bonanzas en el sector de subsistencia merced a la benignidad del régimen de lluvias detuvieron, aunque en grado leve, parcial y transitorio, la profunda degradación de la vida isleña, cuya realidad nunca reflejan las cifras del declinante movimiento portuario y de la menguante exportación frutera porque el margen ganancial de ambos sectores era cada vez menor. Para colmo de males, las Islas acusaban la creciente escasez de artículos de importación, algunos tan imprescindibles como las medicinas y los alimentos, en el seno de una agobiante inflación, tanto más cuanto que el poder de compra de la población isleña retrocedía por la contracción salarial y el paro que asolaba a todos los sectores laborales isleños.

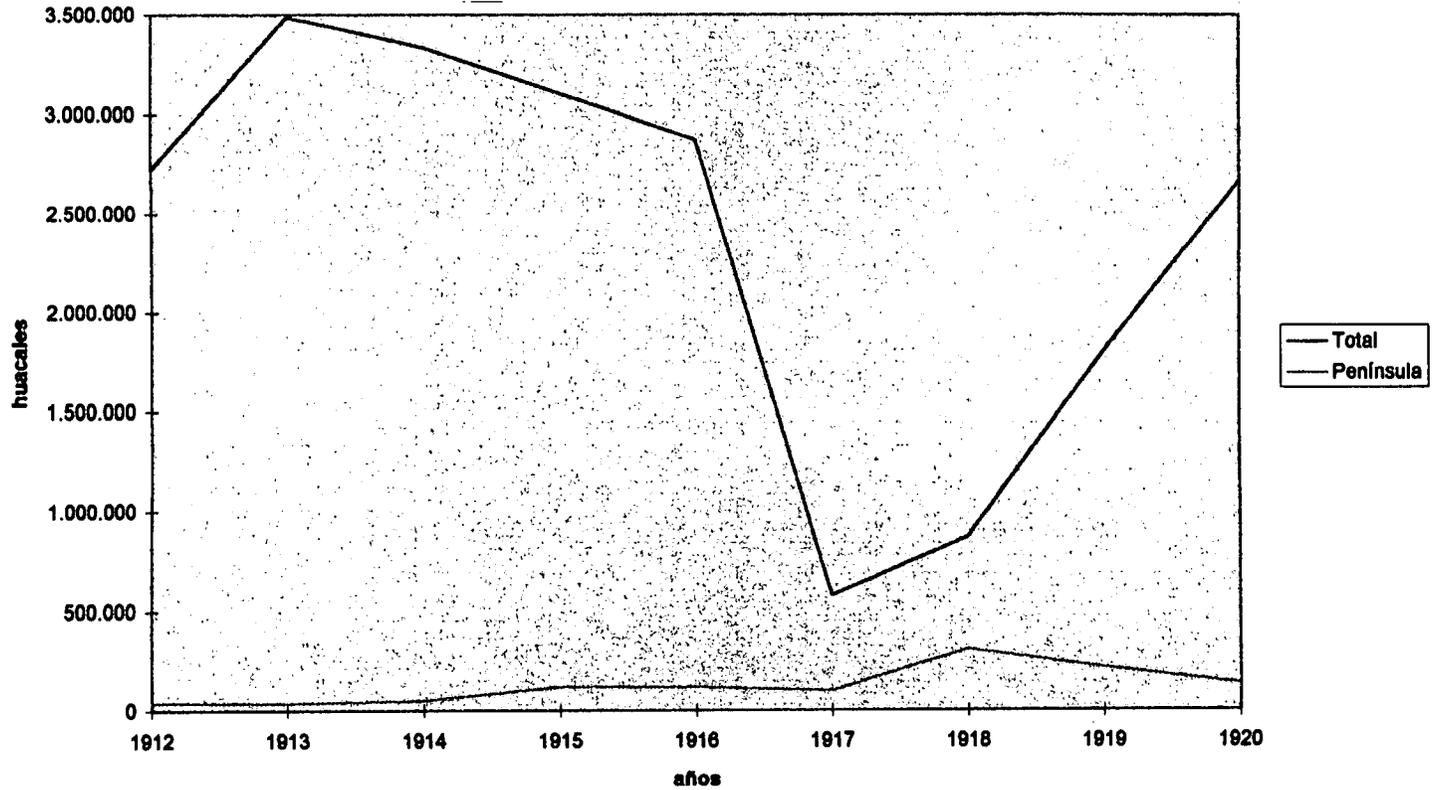
Aunque los factores determinantes de la coyuntura eran de índole extraisleña, en un caso, la presión ejercida por los circuitos marítimos nacidos con la guerra, de naturaleza coyuntural pero de intensidad preferente, y en el otro, el desbaratamiento de los mercados europeos, los isleños no se resignaron a su suerte.

Respuesta canaria a la coyuntura

En un principio, los isleños intentaron frenar la caída del tráfico portuario con la adopción de medidas que no cuestionaban su dinámica tradicional, caso de la

¹⁵ Véase *El Progreso*, 5-10-1915, p. 3, comentario recogido de la revista londinense «América Latina».

Exportación de plátanos canarios antes, durante y después de la guerra europea



Fuente: «La Prensa» de Santa Cruz de Tenerife, 7-10-1930, datos tomados de «ABC» de Madrid; y «La Tarde» de Santa Cruz de Tenerife, 30-4-1931 (las cifras coinciden al milímetro en ambos).

campana que en favor de la captación de escalas alternativas, la mayoría de las veces, con el respaldo de personajes influyentes, se desató de manera espontánea a poco de comenzar la guerra¹⁶. Otras iniciativas paralelas del sector agrario, tales como el desesperado intento por detener la progresiva estrangulación y el galopante encarecimiento del mecanismo exportador, lo que llevó a una comisión a negociar en Gran Canaria, con la intermediación del cónsul británico en la isla, la afluencia de los buques ingleses y el rebaje de los fletes, resultaron aún más infructuosas¹⁷. Tras comprender que la coyuntura requería la adopción de medidas excepcionales, el sector agrario puso sobre el tapete una osada propuesta que, de haber prosperado, hubiese incidido de manera determinante en la evolución del tráfico portuario durante aquellos duros años: la creación de una flota frutera propia.

El audaz proyecto dio sus primeros pasos antes de finalizar 1914, cuando la representación parlamentaria canaria consiguió al efecto una subvención estatal por valor de un millón de pesetas. Acto seguido, hablamos de comienzos de 1915, la Cámara Agraria de Santa Cruz de Tenerife designó una comisión para hacer llegar sus aspiraciones a la asamblea general que, con el ánimo de dar concreción a la flota, convocó la Cámara de Comercio en el salón de actos de la entonces Diputación Provincial. Pero el evento no pudo eludir la dinámica del «Pleito Insular», pues el sector agrario de Gran Canaria, alegando que la ubicación del local social y la residencia del gerente eran de imposible consenso, prefirió la creación de dos flotas independientes con sedes respectivas en Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria. Haciendo oídos sordos al retraimiento grancanario, la asamblea acordó la constitución de una compañía en base a ocho vapores de 1.300 toneladas de arqueo y de 11 millas por hora de velocidad mínima, fijando dos salidas semanales, una a Londres y otra a Liverpool, con escalas en los puertos de Santa Cruz de Tenerife, La Luz de Gran Canaria y, cuanto menos entre marzo y noviembre, el Puerto de la Cruz

¹⁶ Queriendo dar sólo buenas noticias, y en esto compartían una cierta unanimidad, los tres periódicos hacían la vista gorda a la continua pérdida de las escalas tradicionales, en tanto celebraban las escasas de reciente captación: a finales de 1914, la compañía francesa *Chargeur Reunis* accedió a embarcar frutos para el mercado galo merced a las gestiones de Juan Claverie, agente consular de Francia en Santa Cruz (véase *El Progreso*, 4-11-1914, p. 2); en el verano de 1915, la *Cía. Naviera Belga Marítima del Congo*, restablece su escala en Santa Cruz, tras una previa suspensión, a instancias del Cónsul de Bélgica (véase *El Progreso*, 17-8-1915, p. 2); por entonces, Alfred Williams establece una línea de vapores con destino a Barcelona y Marsella, por un lado, y Burdeos y Liverpool, por otro (véase *El Progreso*, 23 y 26-8-1915, p. 2 en ambos); en el otoño del propio 1915, *Ocean Transportation Company*, inaugura una línea desde Nueva York a Europa con escala de Santa Cruz de Tenerife (véase *Gaceta de Tenerife*, 9-9-1915, p. 2); casi simultáneamente, la naviera *Otto Thorensen* establece una línea a Burdeos (véase *Gaceta de Tenerife*, 11-9-1915, p. 1). Todas ellas, por lo demás, debieron conocer una vida efímera, siendo cada vez más raras las noticias que daban cuenta de la captación de nuevas escalas.

¹⁷ En consonancia con su mayor amplitud de miras, aunque aún en grado no excesivo, «La Prensa» fue el periódico tinerfeño del momento que más detalles recogió de la crisis en la zona oriental del Archipiélago (véanse detalles sobre las iniciativas grancanarias reseñadas en *La Prensa*, 12 y 15-7-1915, p. 2 en ambos).

en el Valle de la Orotava¹⁸. A las dificultades intrínsecas al proyecto, pues, se sumaron las desavenencias de las islas centrales del Archipiélago para hacer fracasar la primera tentativa de constitución de la flota¹⁹.

Con el decurso de los meses, ya en plena estación otoñal, la progresiva contracción de los beneficios del sector frutero precipitó, esta vez a iniciativa del Consejo Provincial de Fomento, la exhumación del asunto de la flota frutera. En esta ocasión, aunque circunscrito al área occidental del Archipiélago, el plan nació con unos objetivos más pretenciosos, pues exigía una subvención estatal más cuantiosa y, además, la consecución de fondos alternativos en el Archipiélago. La propuesta preveía la creación de un sindicato de agricultores que asumiera un impuesto voluntario de 0,25 pesetas por bulto de plátanos, tomates o papas exportados con el ánimo de, en el plazo de diez años, reunir unos diez millones de pesetas con los que negociar un empréstito por tal cantidad y plazo con vistas a la inmediata adquisición de diez vapores. Para incentivar la aceptación del impuesto, los mentores del proyecto alegaban que restableciendo los fletes de 1909, el sector conseguiría un ahorro a largo plazo de unos cinco millones de pesetas, lo que ilustra el encarecimiento que había experimentado el mecanismo exportador por entonces. Pero la propuesta no quedaba ahí, pues abría la posibilidad de adquirir otros tantos buques con la garantía de los diez iniciales, opción que, a su vez, refleja hasta qué punto había llegado la estrangulación del mecanismo exportador. Dado que el destino del empréstito era el pago de los buques, la subvención estatal era requerida para satisfacer los intereses, que ascendían a unos 2.750.000 pesetas, cantidad que debía librar el Estado de manera gradual a lo largo de los diez años²⁰. Aunque esta vez se nombró una comisión para impulsar la

¹⁸ Estos detalles de los primeros balbuceos del proyecto proceden de *La Prensa*, editorial del 5-1-1915 y trabajo de redacción del 28-1-1915, p. 2; y *Gaceta de Tenerife*, 9-2-1915, p. 1. Dado que estaban en juego los intereses de la clase dominante isleña, la que nutría todas las facciones políticas del Archipiélago, los tres periódicos consultados por nosotros respaldaban con el mismo afán la gestación de la flota frutera. Aún así, a la hora de abogar por su consecución, las actitudes de unos y otros, sobre todo de «El Progreso» y «Gaceta de Tenerife», fueron distintas, pues mientras el diario republicano daba cuenta de todo ello en sus espacios estelares, el conservador relegaba su información a los rincones marginales de su paginado. Indudablemente, la ferviente aliadofilia de «El Progreso» y la no menos beligerante germanofilia de «Gaceta de Tenerife», hacen explicables tales actitudes informativas para con un proyecto que tenía como destinatario los países aliados.

¹⁹ Véase *La Prensa*, editorial del 19-5-1915.

²⁰ Véanse *El Progreso*, 28-9-1915, 27-11-1915 y 29-11-1915, p. 1 en los tres; *Gaceta de Tenerife*, 26-11-1915 y 29-11-1915, p. 2 en ambos; y *La Prensa*, 29-11-1915, p. 1. Evidenciando el consenso que reinaba entre la clase política isleña en el tema de la flota frutera, entre los intervinientes figuraban el líder conservador Andrés de Arroyo, director inicial y uno de los fundadores de «Gaceta de Tenerife»; el carismático político liberal, Benito Pérez Armas; y el jerarca del republicanismo de Santa Cruz, Emilio Calzadilla. Por si fueran pocos los motivos de concordia, el limitado desarrollo del sector aún no había precipitado la afloración del binomio agricultores-intermediarios que años más tarde, a propósito de otra crisis, esta vez a resultas de la repercusión internacional del hundimiento de la bolsa neoyorkina de 1929, protagonizaron un duro enfrentamiento interno (véase el estudio de la coyuntura con fuentes y metodología similares a las del presente artículo, en la obra de YANES MESA, Julio Antonio, *La Gran Depresión en Canarias. Un estudio de hemerografía comparada*, Santa Cruz de Tenerife, Centro de la Cultura Popular Canaria, en prensa).

previa sindicación, el proyecto quedó de inmediato estancado por su propia inviabilidad, pues el sector no estaba para asumir nuevas mermas en sus alicaídos beneficios y los vapores, en su fuerte demanda internacional por las necesidades bélicas, habían alcanzado una cotización que triplicaba a la de anteguerra.

El cerco de los submarinos alemanes al Archipiélago desde finales de 1916, lo que espantó a los pocos buques aliados que aún recalaban en los puertos isleños, hizo que la Cámara Agraria de Santa Cruz de Tenerife desempolvara la vieja aspiración de la flota frutera. Esta vez, a sabiendas del escaso numerario que había aportado el sector en la tentativa anterior, se optó por sacar al mercado la venta de cinco mil acciones de mil pesetas, lo cual suponía, por un lado, la apertura del proyecto a los otros sectores económicos isleños y, por otro, un recorte en la mitad del numerario a recabar en las Islas. Para garantizar la captación del capital requerido, estaba previsto que el déficit en su inscripción fuera asumido por los agricultores mediante el susodicho impuesto. Pero todo quedó de nuevo en aguas de borrajas porque, por un lado, Madrid aclaró de inmediato que en los presupuestos del Estado no había consignación para librar los 2.750.000 pesetas solicitados y, por otro, la venta de las acciones fue un rotundo fracaso. En otra asamblea posterior al objeto de rebajar un poco más las pretensiones del plan, el sector acordó poner en circulación una quinta parte de las acciones a mitad de precio con el ánimo de solicitar en préstamo el capital restante bajo los auspicios de la Diputación Provincial. Pero ni así resultó viable un proyecto que conforme pasaban los meses adquiría, cada vez más, el inconfundible carácter de una quimera²¹.

A finales de enero de 1917, todavía hubo quien elevó otra propuesta mucho más austera, la cual rebajaba a la mitad el montante de la operación, aunque a costa de dejar la flota en unas condiciones penosas para el traslado de la fruta a Europa. En esta ocasión se trataba de la adquisición de ocho grandes veleros con motores auxiliares de petróleo, según modelo que, al parecer, estaba en boga en los Estados Unidos, por un precio conjunto que apenas rebasaba los cinco millones de pesetas. Según el proponente del proyecto, los motores podían imprimir a los buques velocidades entre las ocho y las nueve millas por hora que, con la ayuda del velamen cuando los vientos eran favorables, podían subir otros dos enteros para reducir la duración del trayecto a Inglaterra a unos nueve días²². La ingeniosa propuesta, por lo demás, fue algo así como el canto de cisne de una aspiración que, a partir de entonces, no volvió a destaparse por su improcedencia en un contexto que, además de rezagado para poder asumir grandes empresas capitalistas, sobrellevaba una espantosa crisis. Y es que el tope de capital ofrecido, que no comprometido, para la constitución de la gran flota frutera canaria, jamás superó las 300.000 pesetas²³.

²¹ Véanse, en particular, *El Progreso*, 18, 21 y 22-12-1916, 9-1-1917 y 27-1-1917, p. 1 en todos; y *Gaceta de Tenerife*, 22-12-1916, 9-1-1917 y 1-2-1917, pp. 4, 3 y 2, respectivamente.

²² De esta desesperada propuesta final se hizo eco *El Progreso*, 30-1-1917, p. 1, artículo de Eulogio Gómez.

²³ Véase *Gaceta de Tenerife*, 9-1-1917, p. 3.

Pero no todo fueron especulaciones a propósito de la flota frutera, pues en la comarca de mayor producción platanera del Archipiélago, el Valle de la Orotava en la isla de Tenerife, cristalizó una iniciativa sumamente realista, aunque con unos resultados, si cabe, aún más dolorosos. El primer jalón del proyecto fue la asociación de los agricultores de la zona en el «Sindicato Agrícola del Norte de Tenerife», en cuyo seno nació la «Compañía Naviera de Tenerife» merced a un capital social de seiscientos mil pesetas en base a setecientos cincuenta acciones de ochocientas pesetas²⁴. Con tales disponibilidades, la naciente naviera adquirió dos pequeños vapores de 789 y 762 toneladas que, a su llegada a la isla en abril y julio de 1916, recibieron los topónimos isleños *Punta de Anaga* y *Punta de Teno*. Pero nada más entrar en servicio, antes de finalizar 1916, el *Punta de Anaga* encalló en aguas del Puerto de la Cruz para, a poco de comenzar 1917, el *Punta de Teno* perecer ante la embestida de un submarino alemán²⁵. Circunstancias ajenas a la voluntad isleña, pues, dieron al traste con la única intentona viable de dar salida a la producción frutera. A partir de entonces, una enorme sensación de impotencia se apoderó del sector, más aún cuando la debacle de la naciente naviera del norte de la isla coincidía con la frustración de la gran flota canaria. En días sucesivos, el chivo expiatorio de todos los males del sector fue el periódico germanófilo «Gaceta de Tenerife» por reproducir una nota de su agencia en Madrid que, dejando en entredicho la naturaleza de la carga del buque, parecía disculpar el hundimiento²⁶.

La irrupción de los submarinos alemanes

A mediados de noviembre de 1916, la contracción del movimiento portuario en Santa Cruz adquirió una espectacular aceleración por la súbita incidencia de un nuevo factor: la presencia de submarinos alemanes en aguas del Archipiélago. La fuerte campaña antialemana que el republicanismo tinerfeño había desatado en días previos al asedio, convirtió al problema en una argumentación más en favor de las tesis aliadófilas, generando en los periódicos información sumamente esclarecedora del Santa Cruz que sobrellevaba la grave crisis de entonces. Las suspicacias que levantaban las actividades de la colonia alemana dentro de la pequeñez de la ciudad, quedaron ilustradas en las noticias que, con evidente tono de murmullo de vecindario²⁷, daban cuenta de la adquisición de ciertas partidas de combustible en Las Palmas

²⁴ Véanse *Gaceta de Tenerife*, 21-12-1915, p. 2; *El Progreso*, 29-12-1915, p. 1; y *La Prensa*, 30-12-1915. Tal iniciativa asociacionista sería emulada con el decurso de los meses, conforme la crisis fue acentuando sus estragos, en los más diversos rincones del Archipiélago, dentro de un proceso que presenció el despertar de la solidaridad, y en intensidad desconcertante, en un sector que secularmente había estado minado por el más duro de los individualismos.

²⁵ Véanse *El Progreso*, 30-11-1916 y 5-2-1917, p. 2 y 1 respectivamente; y *La Prensa*, editorial del 1-2-1917.

²⁶ Véase *Gaceta de Tenerife*, 2 y 4-2-1917, p. 4 en ambos.

²⁷ El Santa Cruz de entonces, con una población que escasamente superaba los cincuenta mil habitantes, aunque el censo de 1910 recoja que ascendía a 63.004 habitantes, y unos arcaísmos sociales muy acusados,

por el velero *Bella Lucía*, cuyo patrón era el súbdito alemán Conrad Vogh, para entregar a los submarinos alemanes, pues a su regreso a Santa Cruz nadie había comprobado el desembarco. Otro tanto traslucían las «reuniones amigables» del propio Conrad Vogh con otros encartados en el café alemán de la Plaza de la Constitución cada vez que venía a Tenerife, las cuales resultaban sumamente sospechosas en los círculos aliadófilos²⁸. Por el bando germanófilo, «Gaceta de Tenerife» restaba argumentos a «El Progreso» alegando que Conrad Vogh había adquirido sólo veinte cajas cuando el vapor *Prinzregent*, anclado en el puerto desde inicios de la guerra, necesitaba diez todos los meses para afrontar el alumbrado y limpieza de máquinas. Las fidelidades y compromisos quedaron en evidencia días más tarde, cuando Conrad Vogh obsequió a su «amigo» Victorino Juan, director de «Gaceta de Tenerife», con una caja de tabacos de la marca «Hindenburg»²⁹. Eran días en los que el muelle, la Punta de Anaga y la Calle de la Marina, se habían convertido en lugares de encuentro para los santacruceros que, provistos de gemelos y anteojos, se pasaban las horas oteando el horizonte con la esperanza de avistar los temidos submarinos.

Pero más que en la vida cotidiana, fue en la económica donde se dejó notar la repercusión del cerco que sufrieron los puertos canarios. La masiva cancelación de escalas de las compañías europeas según notas provenientes de sus casas matrices, congregó en el Ayuntamiento de Santa Cruz a las llamadas «fuerzas vivas» de la Isla con el ánimo de impedir el colapso definitivo de la exportación frutera y de la importación de artículos de primera necesidad³⁰. La negociación con Alemania del levantamiento del bloqueo, el envío de varios buques de guerra españoles para evitar la supuesta cobertura que a los submarinos brindaba la colonia alemana y la subvención de una línea de vapores para enlazar las Islas con los mercados exteriores, fueron las peticiones elevadas al Gobierno. El movimiento de protesta concluyó con

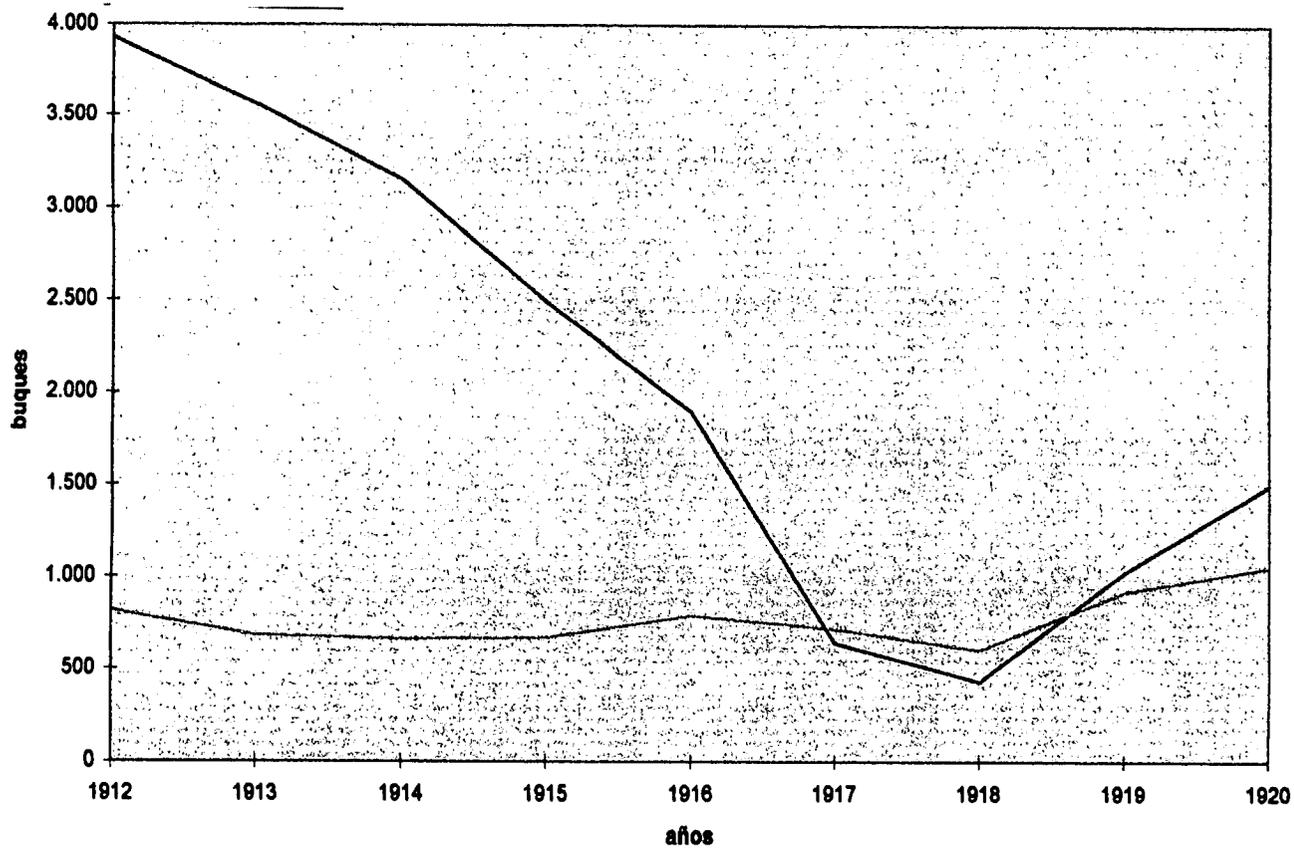
de ningún modo estaba capacitada aún para albergar una prensa de masas. A propósito de tales circunstancias, los datos del censo de 1910, inflados en Tenerife con el único objeto de superar a los homólogos de Las Palmas para restar argumentos a ésta en su empeño por lograr la división provincial, ilustran cómo, no sólo la prensa, sino todas las fuentes documentales, son susceptibles de manipulación (véase el artículo de MARTÍN GALÁN, Fernando y cols., «Ciudades y núcleos urbanos», en *Geografía de Canarias*, tomo II, Santa Cruz de Tenerife, Interinsular Canaria, 1985, p. 214).

²⁸ Véase *Gaceta de Tenerife*, 2-12-1916, p. 1.

²⁹ *Ibidem*, 3-12-1916 y 28-1-1917, pp. 4 y 3 respectivamente. Por entonces, las ediciones ordinarias de «Gaceta de Tenerife» alcanzaban las seis páginas, cuando ninguno de sus rivales osaba editar más de cuatro, que además ilustraba con impactantes fotografías sobre la guerra, todo ello merced a una subvención que recibía de la colonia alemana en las Islas (véanse detalles minuciosos de sus finanzas en el artículo de YANES MESA, Julio Antonio, «Gaceta de Tenerife o la obstinación de un diario católico-conservador», en *Revista de Historia Canaria, op. cit.*). La superficialidad de su situación quedó en evidencia desde el verano de 1917, cuando perdió la subvención con el avance de la causa aliada, quedando sumida en una enorme crisis que le hizo reducir sus ediciones a dos páginas y elevar un desesperado SOS a su tradicional clientela para poder sobrevivir.

³⁰ Véase *El Progreso*, 2-12-1916, p. 2. Entre los asistentes figuraban los presidentes de los principales organismos de la ciudad; los líderes políticos Benito Pérez Armas y Juan Yanes Perdomo, liberal el primero y conservador el segundo; y el director de «El Progreso» Santiago García Cruz.

Movimiento portuario de Santa Cruz de Tenerife antes, durante y después de la guerra europea



Fuente: «La Prensa» de Santa Cruz de Tenerife, 1-1-1921 y 3-1-1923 (las cifras coinciden al milímetro en ambos números).

un controvertido mitin que³¹, a modo de culminación de la campaña aliadófila de los republicanos, congregó a un gentío en el Parque Recreativo. Al calor de los discursos de Juan Sallarés, Andrés Orozco, Ramón Gil-Roldán y Joaquín Fernández Pajares, redactor-jefe de «El Progreso», los concurrentes suscribieron los acuerdos adoptados en el Ayuntamiento apuntando tres opciones para evitar el hundimiento definitivo del comercio exterior del Archipiélago: el concurso de los tres vapores de mayor tonelaje del servicio interinsular, el arrendamiento de los buques fondeados en los puertos canarios³² o, en último extremo, la adquisición de la naviera *Ibarra* de Sevilla que, por entonces, estaba en liquidación³³.

A comienzos de 1917, el movimiento marítimo del puerto de Santa Cruz de Tenerife en relación al de anteguerra, había visto reducir el número de buques españoles en más de un 50%; y el de extranjeros, a cifras mensuales que podían contarse con los dedos de una mano³⁴. A pesar de la paralización laboral, todavía había colectivos portuarios que continuaban con repartos equitativos del escasísimo trabajo subsistente para evitar que ninguno de sus miembros cayera en el más absoluto de los desamparos³⁵. En días sucesivos, las suspicacias de la población isleña por el supuesto amparo que los submarinos encontraban en los buques alemanes detenidos en los puertos canarios, a los que veían encender y apagar luces a intervalos, como si de señales se tratara³⁶, dejaban en evidencia los fantasmas que asediaban las mentalidades isleñas ante el marasmo de entonces. Más ilustrativo aún fue el recelo que levantó el desembarco de la tripulación del *Crefeld*, que los santacruceros pusieron en relación con un rumor que había circulado noches atrás sobre una «extraña embarcación» que, tras contactar con los buques alemanes, se había sumergido dentro del

³¹ En consonancia con sus contrapuestas simpatías por los bandos contendientes, mientras «El Progreso» impulsaba el evento, «Gaceta de Tenerife» intentaba hacerlo fracasar alegando, no sin cierta lisura, que a los intereses de Canarias convenía la más estricta neutralidad. «La Prensa», por su parte, en su creciente despolitización e independencia, adoptaba una enorme prudencia dentro de su natural aliadofilia. Tras la asamblea, uno de los oradores, el republicano Juan Sallarés, sufrió una agresión en la Plaza de la Constitución, según denunciara «El Progreso», a manos de algunos redactores de «Gaceta de Tenerife» (véanse detalles en *El Progreso*, 9-12-1916, p. 2).

³² Desde comienzos de la guerra, en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, quedaron detenidos estos buques alemanes con el tonelaje indicado: *Telde*, 1.203; *Kurt Woermann*, 2.263; *Cap Ortegai*, 7.819; *Usambara*, 5.248; *Irma Woermann*, 2.304; *Prinzregent*, 6.375; *Warhalla*, 3.912 (a comienzos de 1916 zarpó para Las Palmas en busca de un fondeadero más seguro); y *Crefeld*, 3.289. A remolque de sus encontradas simpatías, mientras las tripulaciones de los buques eran noticia en «El Progreso» por los escándalos que armaban en Santa Cruz (véase *El Progreso*, 23-9-1915, p. 3), en «Gaceta de Tenerife» lo eran por los actos sociales que celebraban en favor de los indigentes.

³³ Véase *El Progreso*, 6-12-1916, p. 1.

³⁴ Por entonces, hablamos del primer semestre de 1917, las rarísimas llegadas de buques extranjeros levantaban una enorme expectación en la Isla: el 7 de mayo entró el vapor brasileño *Belem* para tomar carbón vía Río de Janeiro, cuando el último buque extranjero había entrado el 19 de abril; a finales de junio entró un vapor francés aprovechando la relajación del cerco de los submarinos alemanes (véanse *Gaceta de Tenerife*, 7-5-1917, p. 1; y *El Progreso*, 30-6-1917, p. 2).

³⁵ Véase *El Progreso*, 1-1-1917, p. 1.

³⁶ *Ibidem*, 26-1-1917, p. 1.

propio puerto. Esta vez, sin embargo, la suposición isleña quedó en evidencia cuando las autoridades insulares aclararon que los marinos alemanes simplemente habían bajado a tierra para tramitar sus cédulas de inscripción, tal y como debía hacer todo extranjero residente en territorio español³⁷.

Conforme avanzó el año 1917, muy raras fueron las escalas de nueva captación para contrarrestar, en un desesperado e inútil intento final, el paulatino colapso del tráfico portuario. Alguna que otra vez, los esfuerzos tropezaron con iniciativas similares en Gran Canaria, lo que hizo emerger alguna que otra polémica con cierto regusto a «Pleito Insular», caso de la disputada escala a propósito de las cuatro expediciones que, a indicación del Gobierno, la *Compañía Trasatlántica Española* había inaugurado a mediados del año anterior entre la Península y Nueva York³⁸. Por entonces, la línea que con tal destino abrió desde Canarias la naviera noruega *Otto Thorensen* para dar cauce a las incipientes relaciones comerciales con Norteamérica al calor de la coyuntura, aportó las únicas cifras positivas al tráfico marítimo de buques extranjeros por el puerto de Santa Cruz de Tenerife.

La tímida reactivación del tránsito de veleros en el tramo final de la guerra

En los años previos a la guerra europea, el tránsito de veleros por los puertos isleños comprendía a los que practicaban la pesca de altura; a alguno que otro que enlazaba las islas entre sí o con la costa africana; y a los más ocasionales que hacían los propio con la Península, pues desde varios años atrás habían abandonado la travesía del Atlántico. El sector, pues, sobrellevaba una cierta regresión desde finales del siglo anterior conforme las líneas de vapores fueron entretejiendo, interna y externamente, un nudo de comunicaciones rápido, cómodo, eficaz y asequible, evidentemente, en parámetros de la época. Pero cuando la progresiva retirada de los vapores y, por ende, la escasez de artículos de primera necesidad alcanzaron cotas lo suficientemente estimulantes para ello, lo cual fue en aumento conforme avanzó la guerra, el tránsito de veleros isleños experimentó una cierta reactivación.

Pero aparte de tardío, el desperezo del sector fue a todas luces limitado, en buena medida, por otras secuelas antagónicas de la propia guerra, tales como la alta cotización de los veleros ante la fuerte demanda de buques, lo que generó frecuentes ventas en la Islas en favor de compañías peninsulares³⁹, y los riesgos de la navegación

³⁷ *Ibidem*, 11 y 12-5-1917, pp. 2 y 1 respectivamente.

³⁸ El Ayuntamiento había solicitado el establecimiento de una escala nada más conocer la inauguración de la ruta, lo cual fue denegado a los pocos meses (véanse *Gaceta de Tenerife*, 14-6-1916, p. 2; y *El Progreso*, 27-7-1916, p. 2). Un año más tarde eran noticia las presiones grancanarias con el mismo objetivo y, poco después, las insistencias tinerfeñas (véase *El Progreso*, 27-6-1917 y 20-10-1917, p. 2 en ambos).

³⁹ Tal circunstancia fue noticia de manera creciente en todos los periódicos isleños de la época conforme avanzaron los años de la guerra. Algunas aludían al puerto de La Luz en Gran Canaria, tales como la que en el verano de 1917 informaba de la venta del *Carmen* de la casa *Miller, Wolfson y Cia*, a un naviero de Cádiz por 110.000 pesetas; y del *San Antonio* a un naviero de Torreveja por 40.000 pesetas; cuando en

internacional por la presencia de minas a la deriva y la amenaza de los submarinos alemanes. Tales circunstancias, junto a la escasa entidad de la propia flotilla isleña, bastan para comprender el escaso número de veleros que, a pesar del acuciante desabastecimiento del Archipiélago, osó recalar en la otra orilla del Atlántico por motivos comerciales⁴⁰.

En definitiva, aunque la guerra fue el detonante que despertó el tránsito de veleros, también fue el escollo que limitó las expectativas del sector. Al final, el forcejeo entre ambos factores no pudo dar como saldo la gestación de un cauce alternativo al de los vapores que paliara, en alguna medida, el desolador aislamiento que sufrieron las Islas en aquellos duros años.

El colapso del tráfico portuario en vísperas del cese de las hostilidades

Con el comienzo de 1918, la acentuación de las correrías de los submarinos alemanes en las proximidades del Archipiélago dio el golpe de gracia al desmoronado tráfico portuario isleño. Poco más tarde, cuando la línea de la naviera *Otto Thorensen* suspendió su servicio semanal a Nueva York⁴¹, hasta los buques extranjeros de los países neutrales dejaron de recalar en el puerto de Santa Cruz de Tenerife. Por entonces, los arribos de los españoles habían quedado reducidos a los que enlazaban las islas entre sí, a los corretillos de la Península y a los trasatlánticos de la emigración que iban a Sudamérica, tanto en sus idas como en sus venidas, cuando recogían algo de fruta y dejaban subsistencias a indicaciones del Gobierno⁴², lo que en conjunto suponía una treintena de vapores por mes para el puerto de Santa Cruz de Tenerife. Conforme avanzó el año, el proceso continuó su curso enervante hasta dejar el movimiento portuario prácticamente colapsado en vísperas del cese de las hostilidades, tal y como ilustran los 13 vapores que entraron en el mes de agosto de 1918, cuando en julio de 1914, en vísperas del estallido de la guerra, la cifra había ascendido a 294⁴³. Tal magnitud, un 95%, alcanzó la reducción del tráfico portuario de Santa Cruz de Tenerife en aquella nefasta coyuntura.

negociaciones estaban los pailebotes *Lucía* y *San José* (véase *Gaceta de Tenerife*, 25-6-1917, p. 1, titular sumamente elocuente: «nos quedamos sin barcos»). En el caso del puerto de Santa Cruz de Tenerife, fue noticia la venta de la balandra *Juanita* a una empresa peninsular por 100.000 pesetas (véase *El Progreso*, 9-7-1918, p. 2). En aquella coyuntura también fueron vendidos algunos de los escasos vapores que poseían las empresas isleñas, caso del *Alca* de la casa *Yeoward* a un naviero del Norte de la Península por 300.000 pesetas cuando a poco de comenzar la guerra, según añadía la noticia, resultaba caro a 60.000 pesetas (véase *El Progreso*, 15-3-1918, p. 2).

⁴⁰ La primera noticia apareció en el verano de 1917, cuando el pailebote *Carlota* entró en Santa Cruz de Tenerife con un cargamento de azúcar procedente de La Habana tras invertir un total de treinta y un días en la travesía (véase *Gaceta de Tenerife*, 12-8-1917, pp. 2 y 3). Desde entonces y hasta el final de la guerra, los veleros isleños que cruzaron el Atlántico se pueden contar con los dedos de la mano.

⁴¹ Desde principios de abril, la naviera *Otto Thorensen* dejó de anunciar en «*El Progreso*» su servicio semanal entre Canarias y Nueva York.

⁴² Véase *La Prensa*, 19 y 29-4-1918.

⁴³ Véanse *Gaceta de Tenerife*, 4-1-1915, p. 1; y *La Prensa*, 21-9-1918.

Epilogo

Cuando los primeros buques ingleses retornaron a las Islas con el ánimo de reanudar la exportación frutera a Europa, el puerto de Santa Cruz congregó a un gentío que, en medio del estallido de cohetes, los sones de la banda de música y los vivas a España e Inglaterra, dio la más efusiva de las bienvenidas a la normalización de la dinámica productiva de anteguerra. La espontánea y candorosa reacción isleña, recreada magníficamente en la prensa de la época⁴⁴, ilustra hasta qué punto las Islas tenían asumida su incapacidad de decisión en materia económica. Y es que la coyuntura objeto de nuestra atención no fue otra cosa que uno de los tantos sinsabores que, desde la conquista hasta la actualidad, han tenido que digerir las Islas en la secular insatisfacción que siempre ha recibido el hecho diferencial canario.

Conclusión

El simultáneo manejo de tres periódicos con características informativas diferentes, nos ha permitido obtener una primera aproximación, serena y rigurosa, a la crisis que sufrieron las Islas durante la guerra europea, con una recreación de detalles cotidianos que es privativa de esta singular fuente. Al hilo de tal circunstancia, en la consecución de los resultados la prensa ha jugado un ambivalente papel, pues sin menoscabo de su carácter de fuente de documentación histórica ha sido, alternativa e inevitablemente, protagonista en la propia realidad objeto de estudio. Al final, la investigación dejó en evidencia las flaquezas del régimen económico-fiscal vigente por entonces, las franquicias, como un exponente más de la secular vulnerabilidad que siempre han sobrellevado las Islas. La penosa experiencia, como no podía ser de otra manera, dejó una indeleble huella en la memoria colectiva isleña, cuya exteriorización más reciente ha sido el espontáneo acaparamiento de subsistencias que, prejuzgado como injustificado e irracional por la prensa coetánea, se desató en las Islas a raíz de la invasión de Kuwait por Iraq. Injustificado e irracional, claro está, para quienes desconocen la dinámica de la Historia Canaria.

⁴⁴ Véanse detalles en *La Prensa*, 2-11-1918, referidos a la llegada del buque inglés *Andorinha* al puerto de Santa Cruz de Tenerife; y el 4-2-1919, que hace lo propio con lo ocurrido en el puerto de San Sebastián de La Gomera.

Bibliografía

- ACIRÓN ROYO, Ricardo, *La prensa en Canarias. Apuntes para su historia*, Santa Cruz de Tenerife, Caja General de Ahorros de Canarias, 1986.
- ALMUÑA FERNÁNDEZ, Celso, *La prensa vallisoletana durante el siglo XIX (1808-1894)*, dos volúmenes, Servicio de Publicaciones de la Diputación Provincial de Valladolid, 1977.
- , «Prensa y opinión pública. La prensa como fuente histórica para el estudio de la masonería», en *Masonería, política y sociedad. III Symposium de Metodología Aplicada a la Historia de la Masonería Española*, coordinador: José Antonio Ferrer Benimeli, Córdoba, Centro de Estudios Históricos de la Masonería Española, 1989, pp. 245-280.
- BRITO GONZÁLEZ, Oswaldo, «Dinámica de la economía canaria contemporánea», en *Historia de Canarias, siglo XIX y XX*, Madrid, Cupsa Editorial, 1981, pp. 37-65.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, Antonio, «Algunas consideraciones sobre la economía canaria entre 1900-1936», en *Canarias, siglo XX*, Las Palmas de Gran Canaria, Edirca, 1983, pp. 275-304.
- MARTÍN GALÁN, Gabriel y cols., «Ciudades y núcleos urbanos», en *Geografía de Canarias*, tomo II, Santa Cruz de Tenerife, Interinsular Canaria, 1985, pp. 195-242.
- TIMOTEO ÁLVAREZ, Jesús y cols., *Historia de los medios de comunicación en España (1990-1990). Periodismo, imagen y publicidad*, Barcelona, Editorial Ariel, 1989.
- YANES MESA, Julio Antonio, *Leoncio Rodríguez y «La Prensa»: una página del periodismo canario*, Santa Cruz de Tenerife, Cabildo Insular de Tenerife, Caja General de Ahorros de Canarias y «Editorial Leoncio Rodríguez, S.A.», 1995.
- , *La Gran Depresión en Canarias. Un estudio de hemerografía comparada*, Santa Cruz de Tenerife, Centro de la Cultura Popular Canaria, en prensa.
- , «Gaceta de Tenerife o la obstinación de un diario católico-conservador», en *Revista de Historia Canaria*, nº 177, Universidad de La Laguna, 1995, pp. 175-200.
- , «Gaceta de Tenerife y La Prensa (1910-1938): dos diarios coetáneos, que no dos vidas paralelas», comunicación presentada al *IV Coloquio de Historia de las Islas del Atlántico*, Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, en prensa.
- , «El periodismo republicano en Tenerife (1868-1936): alborada, plenitud y ocaso de una prensa política», en *Tebeto IX. Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*, Puerto del Rosario, Cabildo Insular de Fuerteventura, en prensa.

-
- , «La prensa como sujeto y objeto de investigación histórica», ponencia invitada a las *I Jornadas Internacionales sobre Historia Contemporánea y Nuevas Fuentes*, Universidad de Alicante, Departamento de Humanidades Contemporáneas, 1995, pp. 71-79.
- , *Crisis económica y emigración en Canarias. El puerto de Santa Cruz de Tenerife durante la guerra europea, 1914-1915*, Santa Cruz de Tenerife, Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife y Centro de la Cultura Popular Canaria, 1997.