



PRESAGIOS DE ALARMA EN CANARIAS, 1916: SUBMARINOS

MILAGROS LUIS BRITO

INTRODUCCIÓN

A lo largo de las siguientes líneas pretendemos realizar una primera aproximación a un periodo crítico de la historia contemporánea de Canarias. Los años que transcurren entre 1914 y 1918 en el Archipiélago suponen una ruptura en la tendencia alcista que se había iniciado, con altibajos, en 1905. Una coyuntura con cuyo análisis global aún no contamos, a pesar de las valiosas aportaciones que han supuesto las investigaciones de los doctores Ulises Martín y Morales Lezcano, entre otros.

Nuestro objetivo es acceder, en una lectura inicial, a unos acontecimientos desarrollados durante la Primera Guerra Mundial en Canarias. Dentro de ese periodo, especial relevancia tienen los sucesos que se desenvuelven en las aguas de Canarias; la crisis, el bloqueo, la presencia de submarinos alemanes en tareas de interceptación de barcos aliados... Una madeja densa y difícil de desenredar, por la multiplicidad de ángulos de análisis que deben ser abordados. Las fuentes que han servido de soporte a la investigación presente son fundamentalmente de prensa, tanto de la isla de Tenerife como de Gran Canaria, así como algunas de ámbito estatal; fuente básica en cuanto al aporte de información, pero delicada por la crítica documental a la que debe ser sometida.

Se trata de un primer acercamiento a un aspecto, la presencia de submarinos en aguas de Canarias y sus repercusiones, que se encuentra a caballo entre el estudio del despliegue estratégico naval de las potencias en litigio y la fantasía popular.

Submarinos, suministros, espionaje..., ¿Cuál es el grado de veracidad histórica de éstos hechos? A falta de consultar fuentes de carácter militar, especialmente la supuesta documentación que obre al respecto en el Insti-

tuto de Historia y Cultura Naval, dependiente de la Armada, con sede en Madrid, así como algunas otras de carácter político y diplomático, avanzamos algunos aportes de un tema tan apasionante como comprometido, con una sólo hipótesis de partida: la presencia de submarinos en Canarias, especialmente entre 1916 y 1917, suponen la representación gráfica del estrangulamiento económico, consecuencia de la crisis producida por la quiebra de los mercados internacionales.

I.- Nuevos conceptos en la Guerra

La presencia de barcos bajo múltiples banderas en Canarias desde el inicio de la Guerra es tan frecuente como lo había sido antes del desarrollo de la misma, aunque la capacidad comercial operativa hubiera disminuido o se hubiera transformado de comercio legal en contrabando en tiempos de guerra. Barcos suecos, ingleses, alemanes, belgas; barcos, en fin, pertenecientes a los aliados o a las potencias centrales, como correspondía acoger a unos puertos, los canarios, pertenecientes política y administrativamente a un estado, el español, que se había declarado neutral.

Resulta relativamente fácil seguirle la pista a los barcos que atracan en nuestros puertos o merodean por aguas canarias. Su presencia corresponde a las estrategias navales o comerciales trazadas por los países bajo cuya bandera navegan. Sin embargo, el otro tipo de navegación que se estrena de manera masiva en ésta guerra, el submarino, presenta precisamente por su novedad nuevos problemas a lo que ha de dársele, necesariamente, nuevas respuestas.

Los perfeccionamientos técnicos que se habían añadido en los años finales del siglo XIX y principios del XX, hacían de los submarinos unos aparatos válidos y operativos. En la Primera Guerra Mundial encontrarían el escenario adecuado para demostrar su capacidad como navío de combate y también como instrumento de lucha contra la navegación comercial. En 1914 existían unos 400 en servicio de la marina de todo el mundo. En el transcurso de la guerra se revelaría como un arma terrible contra el tráfico marítimo.

El desarrollo del Imperialismo, que se caracterizó por la rivalidad entre los diversos estados que luchaban por el reparto de las zonas de influencia¹, llevó aparejado el progreso tecnológico y armamentístico. El avance técnico alemán de los años precedentes permitió integrar con éxito a los submarinos en el desenvolvimiento de su estrategia. Las tácticas de los sumergibles eran relativamente sencillas, situándose cada uno dentro





de una cuadrícula asignada por el Alto Mando y permaneciendo al acecho en superficie hasta que un barco resulta avistado en el horizonte². A continuación se sumergía, aproximándose al enemigo hasta dentro del campo de tiro de sus torpedos. Como quiera que éstos resultaban caros y escasos a bordo, si el buque avistado no llevaba escolta, el ataque se realizaba en superficie mediante cañonazos, y una vez abandonado el barco por su tripulación se le hundía colocándole cargas de dinamita junto al casco o cañoneándolo. Durante la guerra los submarinos operaban generalmente solos, sin cooperación aérea ni de otro tipo.

Desde 1914 los aliados quisieron arruinar el comercio marítimo de las potencias centrales, al objeto de destruir el fundamento de su economía. Cuando comprobaron que la guerra no se dilucidaría en una sólo batalla optaron por la lucha en el plano económico a fin de agotar las fuentes de aprovisionamiento, dando lugar a una crisis de subsistencia³. El comercio marítimo desempeña un papel capital en la economía alemana; gracias a él obtenía todas las materias primas necesarias para surtir una industria moderna y eficaz. Por eso, una vez rotas las hostilidades los germanos acudieron al comercio con países neutrales, al cual estaban autorizados por el derecho de gentes, siempre que no violaran el bloqueo ni transportaran objetos de contrabando. Los ingleses tenían especial interés en controlar los productos transportados por los países neutrales con destino a las potencias centrales, creando listas diversas de productos con los cuales no se debía comerciar por encontrarse bajo el calificativo de "contrabando". Es en respuesta a éstos controles y violaciones del comercio que Alemania opta por declarar la guerra submarina, "y todo navío de comercio enemigo encontrado en aguas británicas sería destruido sin respeto a la tripulación, a la mercancía o a los pasajeros, incluso si provenía de un país neutral"⁴. Desde 1916, pues, se utiliza el "arma económica" de forma sistemática por los aliados, y pese a que ya en 1915 se produce el torpedeo del "Lusitania" por Alemania, será en 1916 cuando su presencia se multiplique, especialmente para lanzar advertencias a cuantos, según el almirantazgo alemán, no se ceñían a sus condiciones para el transporte de mercancías.

A los dos años del comienzo de la guerra algunos países neutrales ya habían registrado variaciones de comportamiento en cuanto a no otorgar facilidades a los beligerantes. De tal suerte que países como Estados Unidos, proveedores de material de guerra, productos alimenticios y materias primas al bando franco-británico, puesto que Alemania se encontraba bajo bloqueo, tenía gran interés en mantener "el principio de la libertad de los mares"⁵. Estados Unidos se había convertido en un gran proveedor y prestamista; ello provocó que el Presidente Wilson protestara contra el



bloqueo, pero con más intensidad por la guerra submarina, llegando a amenazar a Alemania con la ruptura de relaciones diplomáticas, obteniendo la suspensión de la misma en mayo de 1916; decisión sin virtualidad posterior, a pesar de las reiteradas manifestaciones de neutralismo de Wilson⁶.

Tras su reelección, el 3 de febrero de 1917, el Presidente Wilson anuncia la ruptura de relaciones diplomáticas con Alemania, y la amenaza con la intervención en la guerra en el caso de producirse algún hundimiento de navíos norteamericanos.

Con estrategia norteamericana o sin ella, en febrero de 1917, el Kaiser bajo la presión de sus militares declara la guerra submarina a ultranza, lo que lleva aparejado la intervención estadounidense en la contienda. El conflicto mundial registra un giro substantivo; la correlación de fuerzas varía y los mares, en superficie y en profundidad, se infestan de infernales máquinas de guerra.

II.- Primeras escaramuzas navales

Existe una relación de causa-efecto fácilmente detectable entre el momento que se desatan las hostilidades internacionales y la crisis, que casi simultáneamente, se registra en la economía canaria. Se produce un descenso en el tráfico marítimo y en volumen de exportaciones comerciales⁷. Paralelamente se produce una baja en las importaciones tanto de materias primas como de subsistencias⁸, tanto por la reorientación que cobra la navegación como por la puesta en práctica de una economía de guerra que reconvierte todos los recursos de los países contendientes con fines bélicos.

Se ha venido manteniendo que el momento de máxima inflexión de la economía canaria coincide con la declaración alemana de guerra total en febrero de 1917; y efectivamente puede afirmarse que la crisis, especialmente sus repercusiones sociales, se acentúa en ese periodo. Lo que también parece cada vez más fácil de comprobar es que la presencia de submarinos alemanes en Canarias arranca de bastantes meses antes.

En un escrito elaborado en 1917 bajo el título “Memoria demostrativa de la influencia del bloqueo Marítimo en la ruina de la Isla Canaria”⁹, se afirma:

“En éste estado de cosas, estalló la guerra europea y, no obstante las mayores dificultades que por ésta causa se ofrecía para la exportación de los frutos, pudieron todavía los canarios, utilizando sus propios medios, defenderse valientemente, como

lo demuestra el que las cifras de los frutos exportados hasta el momento trágico de la aparición de los primeros submarinos alemanes en aguas Canarias, se mantuvieron casi a nivel normal. Pero desde el referido momento (noviembre de 1916), comenzaron a identificarse los efectos de la carencia de medios para exportar por faltarles por completo todo el tonelaje que les proporcionaban los buques de las naciones beligerantes para el transporte de sus frutos a los mercados extranjeros¹⁰.

Pero, ¿realmente es en noviembre de 1916 cuando aparecen los primeros submarinos en Canarias?

A juzgar por referencias que se plasman en los periódicos tanto de Gran Canaria como de Tenerife, dicha presencia se percibe ya desde finales de febrero de 1916, para a partir de junio y especialmente en los últimos meses del año 16 y primeros 17 multiplicar su presencia, hasta el punto de convertirse en referencia casi obsesiva de los medios periodísticos. Las primeras reseñas las encontramos en febrero en un periódico de Tenerife¹¹, que reproduce información de un periódico de Barcelona, que a su vez le ha sido remitida desde Las Palmas, según la cual se halla un submarino alemán en aguas del Archipiélago. Se comenta un incidente acaecido el 26 de diciembre de 1915, cuando el vapor “Ministre Werner”, procedente de Inglaterra y con destino a Argentina¹², fue detenido por un submarino alemán, conminando a la tripulación a abandonar el buque, para cañonearlo y hundirlo a continuación según testimonio del capitán del barco, el belga Yauve.

Mención especial y específica requiere el “Caso Westburn”, que sin ser un ejemplo concreto de la actuación de los submarinos, supone sin embargo un capítulo original del traslado de los escenarios de la guerra europea a las aguas atlánticas, y cuyo desenlace final tuvo lugar en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

El vapor Westburn resultó ser una de las víctimas del corsario alemán Moewe, que finalmente sería hundido por tripulación alemana, en punta los Organos, entre Iguete y San Andrés, a unas 18 brazas de profundidad¹³.

Cuando el Westburn entra en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, lo hace llevando bandera de guerra, tripulación alemana y portando en su interior hasta un total de 201 prisioneros¹⁴, botín obtenido tras el hundimiento de diversos buques en el Atlántico, cerca de la línea del Ecuador, por parte del versátil corsario Moewe, al mando del capitán de corbeta Nicolas Zu Dohna Sclodien¹⁵. El Moewe estaba dotado de un armamento compuesto por dos piezas de 100 milímetros en el castillo e igual número en la toldilla, todas bien ocultas; otra pieza de 90 milímetros, dos tubos lanzatorpedos bajo el puente y varios centenares de minas con dispositivos adecuados para su fondeo¹⁶.



El primer barco sobre el que actúa en aguas Atlánticas es el carguero inglés “Farringford”, a 150 millas de Finisterre; posteriormente, a la altura de Lisboa procedería al hundimiento de el “Dromonby”, de la naviera inglesa Ropner; lo mismo ocurriría inmediatamente con el “Trader”, y tres días más tarde con el “Ariadne”, que con un cargamento de trigo a granel navegaba de Buenos Aires a Londres¹⁷. El “Horace”, que con salida de Buenos Aires el 26 de enero, y tras repostar carbón en Río de Janeiro, se dirigía a Liverpool, fue sorprendido a las seis menos cuarto de la mañana, el día 9 de febrero¹⁸. Tras el trasbordo de la tripulación del “Horace” al corsario alemán, el vapor fue hundido mediante la colocación de bombas bajo las máquinas.

El día 5 de febrero, el “Flamenco” que había salido de Liverpool con un cargamento de carbón para Santos, fue sorprendido, cerca de la línea del Ecuador, por los cañonazos del corsario alemán, quien, ante la negativa del inglés a detenerse, enarboló bandera de guerra haciendo disparos de proyectiles que hunden el vapor, antes de lo cual fue rescatada su tripulación y los víveres que portaba¹⁹.

Entre Madeira y La Palma, el Moewe detuvo uno de los paquetes rápidos de la Elder and Dempster, el “Appam”; en él viajaban el gobernador general de Nigeria y otros funcionarios de colonias, varios militares ingleses y, además, veinte súbditos alemanes que residentes en Africa, eran trasladados a Inglaterra como prisioneros²⁰. Había sido construido en Belfast, con acomodación para cuatrocientos pasajeros y una velocidad media de 14 nudos. Se especula con la posibilidad de que el Moewe haya incautado 200.000 libras en oro que llevaba el “Appam”.

Continúa rumbo al sur el barco alemán, y en la recalada en Pernambuco apresó a la fragata de tres palos “Edimburgh” y al vapor belga “Luxemburg”, en travesía de Inglaterra hacia Buenos Aires con una carga de carbón, realizando el hundimiento con bombas flotantes, provistas de mechas y colocadas en los costados del buque²¹. La tripulación del “Luxemburg” fue obligada a firmar un documento en el que se comprometía a no tomar las armas contra Alemania mientras durara la guerra, y posteriormente encerrada en las bodegas del Moewe durante tres días; hasta el día 9 en que ya ha sido capturado el “Westburn” y la tripulación del “Luxemburg” es trasladada a él²².

El apresamiento del Westburn²³ tiene lugar el 8 de febrero; tras la consiguiente escaramuza, se transborda la tripulación inglesa al corsario alemán y por contra son alemanes los que se hacen cargo del barco inglés.

Además de los referidos también fue apresado el vapor inglés “Corbridge”, siendo la tripulación y víveres trasladados al Westburn. Todos los prisioneros son trasladados a éste barco, excepto los que quedan



en calidad de rehenes en el corsario: el capitán y el 2.º oficial de “Westburn”, el capitán del “Clan Mac Tavish”, 2 oficiales de la armada británica y dos oficiales del ejército inglés²⁴. Con toda su dotación de prisioneros el “Westburn” dirigido por tripulación alemana pone rumbo al Puerto de Santa Cruz de Tenerife, a donde arriba el 9 de febrero.

El revuelo que se armó en el puerto no debió ser pequeño al ver entrar un barco inglés con tripulación y bandera de guerra alemana, que además se desplaza frente al crucero inglés “Sutlej”, también surto en el puerto santacrucero, perteneciente a la Marina de Guerra Británica y cuya misión era mantener el bloqueo de los mercantes alemanes aquí anclados.

Legalmente el “Westburn” era un buque de la marina de guerra alemana, por lo que se le concedió un plazo de permanencia en puerto, transcurrido el cual debía abandonarlo. La huida no parecía una solución viable, ya que sólo alcanzaba 8 nudos, y era vigilado de cerca por el “Sutlej”, al mando del capitán de navío Sanshawe, que con sus 20 nudos estaba dispuesto a no dejarlo escapar, no sólo por el prurito patriótico sino por la valía de su cargamento de carbón que aún contenía su bodega.

Finalmente el 23 de febrero el “Westburn” enfilaría hacia su cementerio de San Andrés. Al mando de 9 marineros alemanes, el comandante Herr Badewitz procede al hundimiento “al parecer” porque debido al uso de agua salada para el funcionamiento de las calderas se formó un depósito de sal en uno de los pistones, lo que originó una avería y la explosión de la caldera²⁵. Quizá la salida más digna que pudo ser afrontada por Zu Dohna y Badewitz, ante la imposibilidad de prorrogar el plazo de estancia en puerto y las pocas probabilidades de salir indemnes a alta mar; dos objetivos conseguían de ésta manera, privar al enemigo del suministro de carbón y atestar un golpe más al almirantazgo inglés al eliminarle otro barco. El “Moewe” continuaría su singladura al mando del conde Zu Dohna; y el comandante Badewitz se sumerge en la leyenda bélica, ya que se le imputa que, disfrazado de jesuita, abandonó el puerto de Santa Cruz, con destino a Cádiz, puerto al que acaba de arribar el submarino “U-35”, con dirección al Adriático y a cuyo comandante se identifica. Badewitz, desembarca en Pola, desde donde continúa por tierra camino a Alemania. En noviembre de 1916, bajo las órdenes de Zu Dohna, navegaría nuevamente en el “Moewe”, en su particular cruzada contra el tráfico comercial aliado²⁶.

Finiquitada la guerra, las entrañas del “Westburn” serían abiertas por una compañía anglo-griega, que en 1920, inicia tareas de extracción del carbón que contenía.





III.- Los submarinos se acercan

Sin duda a partir del verano de 1916, la presencia de los submarinos alemanes y sus acciones sobre el tráfico comercial empieza a preocupar seriamente. Con fecha de 14 de junio aparece una circular del Foreign Office en la que consta:

“Merchant ships snick by enemy submarines: To advise consular Officers.”²⁷

Y en octubre se requiere del Cónsul Swuanston, por parte del Ministerio de Asuntos Exteriores Inglés, información sobre:

“Attacks on British and allied merchant vessels by enemy submarines.”²⁸

La nutrida circulación de rumores sobre la presencia y actividades de los buques alemanes en puertos canarios habría de alarmar a la Administración inglesa, cuyas reclamaciones en torno a las supuestas actuaciones alemanas no se haría esperar²⁹.

A partir de noviembre los comentarios se multiplican paralelamente a las noticias de presencia de actividades submarinas en el Archipiélago.

El 16 de ese mes, el comandante de Marina, señor Monreal recibe un despacho del Director del Centro de Telégrafo, que decía:

“Según comunica el interventor de Melenara (estación radiotelegráfica de Las Palmas), hace unos minutos está pidiendo socorro un barco portugués, atacado por un submarino, entre los 29 y 30 grados latitud y a 14° oeste.”³⁰

Posteriormente recibe otro despacho que aporta mayor número de detalles:

“Según interventor Melenara desde las 10,21 pide socorro el barco portugués «Machico», que ha sido atacado por un submarino al norte de la Isla Alegranza, pidiendo salvamento para señoras y niños. Ha sido contestado por el vapor «Infanta Isabel de Borbón», que a las 11,9 salió a prestarle auxilio.”³¹

El comandante de marina dispone que salieran en labores de auxilio el vapor interinsular “Fuerteventura” y el cañonero “Laya”. El punto desde el que pidió auxilio el barco portugués se halla a 25 millas del faro de



Alegranza y 125 de Tenerife, presentando el islote costas abruptas, sin permitir abrigo posible para un buque.

El “Machico”, había partido los últimos días de octubre de Mozambique conduciendo pasajeros con destino a Lisboa. Se trataba de uno de los barcos alemanes que resultó incautado en puertos portugueses a instancias de Gran Bretaña. Anteriormente llevaba por nombre “Colmar” y perteneció a la compañía Dustsch-Austral Dampfsch Gess. Construido en los astilleros “Neptuno”, de Rostok, fue botado en septiembre de 1912³².

El final del incidente del “Machico” se neblina, dividiéndose las opiniones en que, debido a su meridiana potencia técnica habría sorteado el ataque de los submarinos, y los que mantienen que resultó hundido al norte de Alegranza. Un despacho de las 10,15 de la noche expone:

“Hasta ahora no hay más noticias que las que manifiesta el capitán del «Infanta Isabel de Borbón», quien llegó a las cinco de la tarde a la situación donde pedían auxilio sin encontrar nada. El «Infanta» dio vueltas a este y oeste sin resultado hasta cerrada la noche, que continuó viaje a Cádiz.”³³

La duda parece quedar resuelta con un telegrama que se remite desde la delegación de Las Palmas al Gobierno Civil, procedente del cónsul de Portugal:

“Su Excelencia el Señor Ministro de Asuntos Extranjeros de Portugal, en telegrama que me dirige informa que el «Machico», se encuentra a salvo y encárgame transmitir a V. E. en nombre del Gobierno de la República sus mejores agradecimientos por el interés por V. E. ha tomado en tan aflictivas circunstancias.”³⁴

El asunto del “Machico” desata una oleada de protestas y peticiones al Gobierno para que se garantice el tráfico comercial en un territorio jurídicamente neutral, así como la vida de las tripulaciones de los vapores de la Compañía Insular que realizan tráfico fruteros con Inglaterra:

“Las Islas, de ser convertidas, como se teme, en base de operaciones de los submarinos alemanes, ofrecen para ello inmejorables condiciones, ¿quién lo duda? Situación propicia y número bastante para burlar las persecuciones; barcos que torpedear cómodamente, y quien sabe si hasta un paraje solitario, «logar coudiciadero», en alguna de las islas habitadas o desiertas, donde reparar fuerzas perdidas...”³⁵



La presencia de éstos artefactos agudiza el efecto del aislamiento, lo que se califica como “funestas” consecuencias de las campañas submarinas en aguas de las Islas. La alternativa de reconvertir el hasta entonces comercio con Europa hacia el mercado peninsular no parece una idea feliz. Resulta más caro importar un producto de Barcelona que de Holanda, en igualdad de condiciones de calidad y precio:

“...y no son los fletes solamente, la causa de ésta enormidad en los gastos; son también los corretajes, las comisiones de las agencias de embarque, el ferrocarril cuando precisa, todo eso que en España supone el doble, si no el triple, que en el extranjero (...). Puede decirse, pues, que toda la carga de la Península para Canarias está supeditada a «Los correos de Africa», por ser éstos los vapores que mayor número de puertos visitan. Pero ocurre que éstos buques sólo verifican dos expediciones mensuales, tardando un mes en cada uno de ellas (...). En tales circunstancias, ¿cómo puede soñarse en que el comercio con la madre patria nos ofrezca una esperanza de salvación ante la aterradora crisis que nos amenaza?”³⁶

El 17 de noviembre se publica en un periódico de Las Palmas que cerca de Canarias un submarino alemán detuvo a la goleta portuguesa “Emilia”, obligando a la tripulación a montar en los botes, para proceder luego a su hundimiento³⁷. El “Emilia” había salido de Oporto el día 10, con rumbo a Las Palmas; portaba un cargamento de 600 toneladas de madera, consignada a Alberto Noguerras, del comercio de Las Palmas, para proseguir luego a Nueva Orleans donde cargaría un flete de suelas. El capitán, Francisco dos Santos, declara ante las autoridades de marina, que a las ocho de la mañana, a diez millas de la Isleta, vio emerger a 200 metros del costado de la barca, un submarino alemán, que en el acto les hizo señales para que abandonaran aquella a la mayor brevedad. Añade que los alemanes le habían requerido carne, conservas y azúcar. Tras el hundimiento los diecisiete tripulantes arribaron al puerto de La Luz, en un bote³⁸. Posteriormente en carta dirigida a la prensa, el capitán desmiente los rumores que habían circulado en Las Palmas respecto a la supuesta maniobra de autohundimiento a que los portugueses hubieran sometido su propia embarcación³⁹.

Tras el suceso del “Emilia”, el gobernador civil de la provincia remite una orden a todos los alcaldes para que vigilen sus costas, en sus respectivas jurisdicciones, “por el más exacto cumplimiento de la neutralidad, dando cuenta de cualquier transgresión que pueda existir de las leyes internacionales⁴⁰. Por el mismo motivo, el alcalde de Santa Cruz de Tenerife, Casariego, se dirige al Gobierno y a los diputados canarios,



“...exponiéndoles la fundada alarma que existe en ésta capital ante el temor de que se interrumpa el tráfico marítimo y comercial con éste puerto, amenazado como los demás de las islas de pavorosa crisis”⁴¹.

Si la sensación de abandono, desguarnecimiento y olvido por parte del estado central no es nueva en Canarias, si es cierto, sin embargo, que en coyunturas críticas se acentúa.

Así conforme avanza y se agudiza el bloqueo y consiguientemente se agrava la crisis de exportación y subsistencias, crecen las peticiones, ruegos y súplicas por parte de distintos sectores de las Islas para que éstas sean protegidas. La percepción de la soledad y de la lejanía aumenta. En julio de 1916, con motivo de un reforzamiento defensivo que se está llevando a cabo en Baleares, desde la prensa tinerfeña se manifiesta:

“Muy agradecidas estarán las Baleares al general Borbón y al apoyo que éste dispensa al gobierno; mas ¿no se ha pensado en que eso mismo y mucho más debiera hacerse en Canarias? Estas islas, por su situación y el papel que están llamadas a representar en lo venidero, se hallan tan indicadas como el archipiélago balear para que se atienda a su defensa y se piense seriamente en librarnos de las posibles sorpresas que acaso se deriven de la conflagración internacional.

No es esta la primera vez que se habla de la necesidad de defender estos siete peñones atlánticos, colocados en la ruta por donde habrá de desfilar todo el comercio americano con la vieja Europa después de la guerra, y que son el más viejo objeto de codicia de muchas naciones extranjeras.”⁴²

Soplan sobre Canarias vientos con tristes presagios; se teme que el bloqueo no sólo persista sino que pueda extender: impresión desoladora, crisis aterradora; inminencia de catástrofe completa para el tráfico comercial y marítimo; pavoroso problema; futuros días de angustias; consecuencias que se adivinan monstruosas; ruina total; vaticinios sobre que no vendrán a las islas barcos con cargamentos de granos...

“Hemos sostenido latente la protesta contra la irrupción de los submarinos alemanes en nuestras aguas, por que en ello nos va la tranquilidad y la vida toda de las islas; y hemos pedido al gobierno amparo y garantías para la navegación entre el archipiélago y los puertos de Europa, por que a eso y a mucho más le consideramos abligado ineludiblemente, toda vez que de la ruina total de una provincia española se trata (...). El hambre, que



ya por los efectos derivados de la misma guerra se había enseñoreado de los hogares pobres de Canarias, anuncia extenderse. Para evitarlo, si los submarinos alemanes persisten en operar en nuestras aguas, necesitamos que se nos proporcione salida para nuestros productos y facilidades para importar aquellos que nos son indispensables.”⁴³

La prensa peninsular comienza a recoger en sus páginas despachos de las Islas alusivas al torpedeamiento de buques. Se mantiene el argumento referente a que los submarinos alemanes buscan interrumpir la ruta de los barcos aliados que desde Europa se dirigen a América y África. Los despachos de Lisboa aluden a la presencia que de aquellos también se observa en Madeira, entendiéndose que son los mismos los que se desplazan por ambos archipiélagos atlánticos⁴⁴.

También el periódico “Las Canarias”, publicado en Madrid recoge las muestras de alarma por la presencia de submarinos en el litoral isleño y la suspensión en el tráfico de buques, al tiempo que se pregunta,

“¿Cuál es esa base? ¿De dónde salen las naves que los surten? Si en Canarias no lo saben, menos podemos nosotros conocerlo. Quien quiere escuchar que oiga. Quien quiere ver que alce los párpados. A buen entender...”⁴⁵

“El País”, por su parte, tacha de grave el bloqueo que de hecho han impuesto los teutones, torpedeando a buques extranjeros, y deteniendo a algunos españoles, a 10, 11 y 12 millas de proximidad. Critica que el Gobierno consienta el aprovisionamiento de los submarinos alemanes en puertos nacionales:

“El Gobierno debe evitar que en los barcos alemanes y austriacos que desde antes de agosto de 1914 siguen fondeados en los puertos canarios se utilice la telegrafía sin hilos. Y el Gobierno puede conseguir, a cambio de persistir siendo el único asilo que en el norte de África y en la Europa Occidental queda a los alemanes, que Alemania no nos bloquee, no nos hunda más barcos y no nos jeringue más.”⁴⁶

Comenta el silencio que mantienen los diputados por Canarias en las Cortes, a raíz de que se impidiera hablar a Darío Pérez en las mismas:

“Callan, por patriotismo mal entendido, todos los representantes de Canarias. El Gobierno ofrece utilizar los barcos que



iban de unas a otras islas para el comercio de frutos con Inglaterra. Eso no vale de nada; eso apenas si remedia algo.”⁴⁷

“La Publicidad”, de Barcelona, comenta la continuidad del asedio y la efectividad de las acciones llevadas a cabo por la marina alemana, que aunque no haya decretado el bloqueo para Canarias lo realiza, de la misma manera que tampoco lo ha hecho con Suecia, y sin embargo lo practica. Recoge las protestas de los diversos sectores económicos y políticos canarios, reclamando la debida protección, al tiempo que se pregunta:

“¿Qué ha hecho el Gobierno para contrarrestar esa agresión pasiva y disimulada, que so pretexto de vigilar el contrabando, dirige Alemania contra los sacratísimos intereses de una región española?”⁴⁸

Las quejas comienzan a extenderse, manifestándose ante la carencia y carestía de los artículos de primera necesidad, diferentes instituciones. El 6 de diciembre un grupo de concejales del Puerto de la Cruz eleva un escrito⁴⁹ a la Corporación en el que solicitan al Gobierno de la Nación, por conducto del gobernador civil de la provincia, que haga respetar la soberanía de España y los derechos de sus súbditos, haciendo desaparecer el bloqueo, “que nos condena a la miseria y a la ruina”. Solicitan igualmente que se facilite la exportación de frutos, subvencionando las líneas de transporte.

Consideran los concejales que el bloqueo ataca la soberanía del estado español, puesto que “aún cuando se realice fuera de las aguas jurisdiccionales, no por eso es menos cierto que impide y coarta el derecho al libre tráfico”⁵⁰. La neutralidad proclamada y sostenida por el Gobierno,

“ha sido violada por el Imperio Alemán al aplicar a una provincia española el bloqueo que sufrimos, propio tan sólo de un estado de guerra, tratándonos no como territorio de una región neutral, sino como posesión de cualquiera de los beligerantes enemigos; considerando que a causa de éste bloqueo se alejará de nuestros puertos la flota mercante de diferentes nacionalidades, en que exportábamos los frutos que constituyen nuestra principal riqueza”⁵¹.

El último mes del año 1916 se prodiga en presencia de los subacuáticos alemanes. El día primero arriba al Puerto de la Luz, procedente de Africa, el vapor holandés “Refjani”, quien fue atacado por dos submarinos alemanes; los mismos que torpedearon al también holandés vapor “Kediri”



(o “Kedini”), a 8 millas de Maspalomas, a donde se dirigen los cincuenta náufragos⁵².

El torrero del faro de Maspalomas, Juan Verger, declara al respecto:

“El día 30 del pasado noviembre se presentaron a nuestra vista un submarino alemán remolcando a cuatro botes pertenecientes al vapor holandés «Kediri» (hundido por el mismo submarino), a los cuales les dimos escolta con una embarcación, los tres torreros que prestamos servicio al faro al objeto de indicarles el punto mejor para el desembarque.”⁵³

El día 14 otro submarino se presenta ante los torreros de Maspalomas, llevando a bordo 22 náufragos del barco de vela francés “Emma Laurans”; barco de tres palos, casco de acero, 1.997 toneladas de registro y matriculado en el Havre. Resultó torpedeado a unas treinta millas de Gran Canaria ⁵⁴.

Se queja Juan Verger, por que la excesiva frecuencia con que visitan los sumergibles alemanes las costas grancanarias les supone un exceso de trabajo:

“...nos tienen en constante movimiento, puesto que además de ser forzoso socorrer a los náufragos no tenemos los medios que debíamos tener para que en éstos casos fuesen comunicados a nuestros jefes a fin de que ellos diesen conocimiento a quien correspondiera”⁵⁵.

Esos mismos días también se produce un incidente con una embarcación norteamericana. La barca de tres palos “I. M. W. Hall”, tras dejar un cargamento de carbón en el Puerto de La Luz, zarpó con destino a Nueva York. A los cuatro días de travesía es detenida por un submarino alemán, que tras examinar su documentación le deja expedito el camino.

Tanto el hundimiento del “Kediri” como la interceptación de la barca “Emilia”, suponen un giro cualitativo. No sólo persiste el bloqueo; no sólo se torpedean en aguas jurisdiccionales españolas a las embarcaciones de países beligerantes, sino también, y esa es la novedad, se agrede el comercio entre países neutrales y con transportes también de países neutrales.

Un nuevo cariz empieza a desenmascararse en el asunto. Comienza a cobrar relevancia la puntual y veraz información con la que actúan los sumergibles alemanes, así como la existencia de bases logísticas en el archipiélago que permitan el avituallamiento de máquinas y tripulación de los submarinos.



“¿Dónde y como se proveen esos submarinos, que desde hace más de 15 días hicieron acto de presencia en las Islas? Esto, a nuestro juicio, es la parte más grave e inquietante del asunto, y la que el Gobierno español tiene el deber de esclarecer si no le conviene que se diga en el extranjero, o que lo crean las potencias aliadas, que los submarinos alemanes han hecho de las Islas Canarias una nueva base de operaciones.”⁵⁶

Se incrementan los rumores acerca de la existencia de una red en el Puerto de La Luz de Las Palmas, que permite las comunicaciones y el surtido de los submarinos. La actividad en torno a la casa Woermann; las tartanas que, en viajes nocturnos, se acercan a los barcos anclados en el puerto, provistas con combustible y alimentos; los intercambios de señales luminosas entre los barcos alrededor del puerto, se prodigan.

Se da por hecho comprobado que se aprovisionan de víveres y bencina por mediación de buques alemanes, refugiados en el puerto de Las Palmas. Parece no ser casualidad las continuas partidas de bencina que las tartanas acarrear al muelle particular de la Casa Woermann, así como las cantidades ingentes de víveres que empiezan a consumir los barcos anclados en el muelle. Ese convencimiento del propio Gobierno español es lo que parece provocar la decisión de éste de ordenar que los buques alemanes que se hallaban en el antepuerto de Las Palmas, sean anclados en el interior del mismo, situándose el crucero “Príncipe de Asturias”, en el lugar que aquellos ocupaban. La orden tiene cumplimiento, entrando en el interior portuario los vapores “Elisabeth Brock”, “Imfried”, “Menes”, “Inge”, “El Kab” y “Lulien Bohlen”.

Curiosamente, esos mismos días “La Provincia”, publica la noticia del avistamiento de un submarino alemán a unas 23 millas de la costa canaria. La localización la realiza un vapor correo español, cuya tripulación resulta sorprendida al escuchar los “vitores a España”⁵⁷.

No obstante ésta aparente simpatía, también los barcos que navegan bajo bandera española resultan interrumpidos en sus desplazamientos.

El “Elorrio”, llegado el viernes primero de diciembre al Puerto de La Luz, declara que fue sorprendido por un submarino de madrugada, a seis millas de Maspalomas, en dirección suroeste. El disparo de tres cañonazos le conmina a detenerse. Acción que no realiza el “Elorrio”, que iba consignado a la Casa Miller, por encontrarse navegando dentro de aguas jurisdiccionales españolas⁵⁸.

El “Cádiz”, trasatlántico de la Compañía Pinillos, recibe cuatro disparos a diez millas de Maspalomas. El buque detuvo la marcha, colocándose de costado del submarino, donde fue examinada su documentación y preguntando si había encontrado algún buque inglés. Dentro

de la cordialidad con que parece desarrollarse el contacto, un oficial alemán ofrece a un español un cigarrillo, marca “Bock”, que según le comenta “él mismo había comprado en Las Palmas”⁵⁹.

El capitán del “Delfín”, que se disponía a zarpar del puerto, recibe una comunicación de la Comandancia, en la que se le advierte que, según comunica el vigía de la Isleta, se ha producido el avistamiento de tres submarinos. El “Delfín” parte en labores de reconocimiento, pero el fuerte oleaje impide terminar la operación con resultados positivos.

La Comandancia de marina comunica la existencia de un nuevo tipo de submarino operando en aguas canarias, mejor dotado técnicamente, con un radio de acción de 15.000 millas. Se especula con la posibilidad de que sea una flotilla de submarinos; dos de dimensiones reducidas y uno mayor, de entre 80 y 100 metros, que a su vez sea el que preste suministro a los otros⁶⁰.

Melitón Cardona, primer oficial del también interceptado “Manuel Calvo”, relata al periódico “Diario de Cádiz”, los detalles de la detención. A pocas millas de Las Palmas, y dentro de las dos primeras horas de viaje, el trasatlántico es sorprendido por un disparo de cañón. Se arría un bote en dirección al submarino, llevando un grupo de oficiales y toda la documentación: patente real, rol, listas de pasajeros y manifiestos de carga. Declara Cardona que el submarino es de más de 100 metros de longitud; no se veían hombres, aunque le habían comentado que llevaba una tripulación de cuarenta; bandera alemana izada y dos cañones de tiro rápido, uno a proa y otro a popa, y en cada cañón un artillero; usaban trajes de cuero negro, portando como único elemento de uniforme, la gorra. En la cubierta del submarino se encontraba una instalación de telegrafía sin hilos, y en la torrecilla telémetros para medir las distancias horizontales. La conversación se lleva a cabo en francés, utilizando los servicios de un oficial alemán, que actúa como traductor. Habiendo preguntado Melitón Cardona al capitán del sumergible si necesitaban algo “que buenamente se les pudiera dar”, éste contesta, que “agradecidísimos, pero tenemos a bordo todo lo que necesitamos”; les pide disculpas por la detención, añadiendo que “cumplían con un deber, y se alegraban que no hubiera el menor motivo para detener el barco, y autorizaban para que éste pudiera continuar rumbo a Cádiz”⁶¹.

Un nuevo torpedeamiento se produce al sur de Gran Canaria. El interventor de la estación de Melenara emite un despacho en que comunica haber sido avisado por un barco de pescadores, que hacia las dos de la tarde encontró dos botes con tripulantes del vapor griego “Shapiros”, echado a pique por un submarino alemán. El vapor se dirigía al Puerto de La Luz con un cargamento de maíz, siendo agredido a treinta millas de la





isla. El comandante de Marina envió un remolcador, auxiliado por un bote del vapor “Príncipe de Asturias”, encontrando a los veintinueve naufragos hacia las tres y media de la tarde, siendo remolcados a puerto⁶².

Los avistamientos se extienden a otras islas. Los vecinos de Valle Santiago en La Gomera, aseguran, el seis de diciembre, ver pasar frente a sus costas, y a una distancia de cuatro millas, en dirección sur, un submarino alemán; su aparición en esas aguas, “es el tema de todos los comentarios”⁶³.

Con posterioridad serán las aguas de otra isla las que alberguen la presencia submarina alemana, al ser detenido a ciento cincuenta millas de El Hierro el vapor griego “Salamis”.

El primer maquinista del “Salamis” declara al periódico grancanario “El Tribuno”, que salieron de Cardiff, el 30 de noviembre, con un cargamento de carbón, con dirección a Montevideo, para descargar y cargar posteriormente en Buenos Aires, un contingente de cereales. En el viaje de retorno, a unas ciento cincuenta millas oeste de El Hierro, de mañana, fueron detenidos por un submarino alemán, y reclamado el capitán y la documentación del barco griego. Retenido por espacio de veinticuatro horas, transcurridas éstas el barco fue remolcado por el submarino hasta Maspalomas. A quince millas del faro, los griegos fueron obligados a pasar a botes, que a su vez fueron remolcados hasta cerca de la playa. La Casa Miller, consignataria del vapor helénico, dispone la salida en búsqueda de los veintisiete naufragos del remolcador “Gando”, que recoge en Maspalomas a los marineros y sus efectos, trasladándolos al Puerto de La Luz, que fue recibido en la playa de Melenara por el también remolcador “Triana”, en el que se hallaba el cónsul de Grecia, para recibir a los súbditos de su país⁶⁴.

Conclusiones provisionales

A la vista de la documentación investigada se pueden adelantar varias conclusiones, si bien éstas presentan un carácter provisional. Nuestro objetivo más que en sentar teorías históricas se ha centrado en avanzar hipótesis, y sobre todo en abrir interrogantes de cara a estudios posteriores.

Coincidimos con José M. Benítez Toledo, cuando afirma, a finales de 1916: “La guerra se acerca. Nuestras aguas tranquilas, las que parecen ocultar bajo el misterio de sus ondas de cristal todos los encantos y los ensueños del Jardín de las Hespérides se ven ahora surcados por naves de destrucción, que la ciencia humana ha puesto al servicio de la fuerza, para destrozarse la vida y la belleza”.

El año 1916 marca auténticamente un hito en cuanto a los impactos que el conflicto internacional de la I Guerra Mundial proyecta en Canarias. Así, podemos señalar:

a) La función estratégica al servicio de la expansión colonial europea, junto a la debilidad financiera y el no control de los medios de transporte, son las causas de fondo de la crisis que se registra en Canarias desde 1914 y prácticamente hasta 1920.

b) Esa función estratégica ejerce de imán para las distintas presencias en la zona. Los Británicos como factores económicos y defendiendo los intereses estratégicos del Foreign Office y el Almirantazgo. Los alemanes con apetencias específicas en el sector portuario; franceses atraídos por sus ansias de asentamiento en el NW africano; belgas implicados en los servicios públicos. Todos, en definitiva, luchan por obtener enclaves en la ruta suratlántica.

c) El traslado de un microescenario de guerra al hinterland canario, pues, está perfectamente justificado. Ello supone el corte del cordón umbilical que canaliza los flujos comerciales canarios con sus mercados naturales, los europeos; los pálidos intentos de reconvertir sobre la marcha el tráfico comercial con la Península no tiene virtualidad. Aumenta, de ésta manera, el contraste entre el más que considerable tirón económico español con el angustioso declive de la economía canaria. Las gestiones de los políticos canarios son inoperantes. La sensibilidad de la Administración Central resulta nula.

d) Las prácticas efectivas del bloqueo en las islas preceden a la declaración oficial de guerra total.

e) La presencia de los submarinos en las aguas adyacentes al Archipiélago logran acoger la economía insular. Impiden la salida de los productos de exportación, así como la introducción de materias primas y de subsistencia.

f) El bloqueo impuesto por los submarinos y las nefastas consecuencias para Canarias son el efecto y no la causa. El efecto de una economía completamente extravertida, endeble, frágil y totalmente volcada hacia el exterior.

g) No existe relación entre las múltiples operaciones navales que se llevan a cabo y el número de víctimas mortales que éstas ocasionan. La presión bélica resulta "pacífica". El objetivo son las embarcaciones no las personas; de ahí que después de cada hundimiento los naufragos sean remolcados hasta los puertos canarios más próximos.

Al margen de éstas consideraciones muchos son los interrogantes que permanecen abiertos: ¿Cuántos y cuáles son los submarinos que merodean



por Canarias? ¿Existe una estrategia naval concreta para el Archipiélago canario? ¿Es posible que un sólo sumergible, o una flotilla, ponga en jaque la estructura económica de Canarias? ¿Cuál es la opinión al respecto de los militares españoles? ¿Dónde están realmente las bases de aprovisionamiento? ¿Quién les suministra víveres y combustible? ¿Es creíble que la tripulación alemana se pasee indemne por los puertos canarios? ¿Realmente existe una red de información y espionaje en las islas o son simples intercambios informativos entre súbditos de los países contendientes que de manera tan numerosa poblaban Canarias?

Al fin y al cabo, trabajar la Historia es plantearle preguntas, y en éste aspecto concreto las que se pueden realizar son múltiples, diversas y desde un amplio abanico de enfoques. En un futuro próximo esperamos que algunas se despejen.





NOTAS

1. Vid. HOBBSBAWM, E. J.: *La era del Imperio (1875-1914)*. Ed. Labor, 1989, Barcelona.
2. Vid. DE LA SIERRA, Luis: *Titanes Azules*. Ed. Juventud, 1963.
3. Véase FERRO, Marc: *La Gran Guerra (1914-1918)*. Alianza Editorial, 1984, Madrid.
4. FERRO, Marc: *op. cit.*, pág. 198.
5. RENOUVIN, Pierre: *La Primera Guerra Mundial*. Oikostau, 1983, Barcelona.
6. RENOUVIN, Pierre: *op. cit.*, pág. 71-72.
7. Vid. MARTÍN HERNÁNDEZ, Ulises. Tesis Doctoral. Inédita.
8. *Ibidem*.
9. Biblioteca Universidad de La Laguna, C^o 7 F.^o 71.
10. "Memoria demostrativa de la influencia del bloqueo marítimo en la ruina de las Islas Canarias y de los medios que urge para evitarlas". Biblioteca Universidad de La Laguna, C^o 9 F.^o 71.
11. *La Prensa*, 1916, febrero 20.
12. *La Prensa*, 1916, febrero 20.
13. *La Prensa*, 1916, febrero 20.
14. *La Prensa*, 1916, febrero 20.
15. "El Moewe —más tarde muy conocido en nuestro puerto como frutero de Elder and Fyffes—, se había hecho a la mar el 29 de diciembre de 1915 y, cuando la base naval de Kiel quedó atrás, su comandante abrió el sobre que contenía las órdenes secretas sobre su actuación en la mar: «Fondear minas en diversos puntos de la costa enemiga y, después, hacer la guerra al comercio»".
PADRÓN ALBORNOZ, Juan A.: "La campana del Westburn en la Iglesia de San Andrés". *El Día*, 1989, 17 de septiembre.
16. PADRÓN ALBORNOZ, Juan A.: "La campana del Westburn en la Iglesia de San Andrés". *El Día*, 1989, 17 de septiembre.
17. *El Día*, 1989, 17 de septiembre.
18. Declaraciones realizadas al periódico *La Prensa* por españoles que formaban parte de la tripulación del "Horace": Mariano Martín Rubio, 22 años, palentino, engrasador. Manuel Hermida, 33 años, calderero. Jerónimo Adróver Zaragoza, fogonero, alicantino.
19. *La Prensa*, 1916, febrero 20. Declaraciones de: Mariano Gil, 26 años, Barcelonés. Valeriano Pinto Salgueiro, 23 años, vigués.

20. PADRÓN ALBORNOZ, Juan A.: "La campana del Westburn en la Iglesia de San Andrés". *EL DIA*, 1989, 17 de septiembre.
21. *La Prensa*, 1916, 25 de febrero.
22. Manifiesta el capitán del buque belga que cree que el corsario alemán no sea el "Moewe", sino un buque frutero llamado "Oldenburg". *La Prensa*, 1916, febrero 25.
23. *La Prensa*, 1916, febrero 25.
24. *La Prensa* 1916, febrero 25.
25. *La Prensa* 1916, febrero 25.
26. PADRÓN ALBORNOZ, Juan A.: "La campana del Westburn en la Iglesia de San Andrés". *El Día*, 1989, septiembre 24.
27. Public Record Office. FO. 772-7.
28. Public Record Office. FO. 772-7.
29. Vid. MARTÍN HERNÁNDEZ, Ulises. Tesis Doctoral. Inédita.
30. *La Prensa*, 1916, noviembre 17.
31. *La Prensa*, 1916, noviembre 16.
32. Según se refleja en la prensa, su anterior capitán fue Herr H. Martín, uno de los tres fugitivos alemanes que vinieron de Funchal a Tenerife, el 4 de julio de 1916. *La Prensa*, 1916, noviembre 16.
33. *La Prensa*, 1916, noviembre 17.
34. *La Prensa*, 1916, noviembre 22.
35. *La Prensa*, 1916, noviembre 18.
36. *La Prensa*, 1916, noviembre 20.
37. *La Provincia*, 1916, noviembre 11.
38. La tripulación del "Emilia" estaba compuesta por: Joao Francisco dos Santos, capitán; piloto, Antonio Batista Bello; contramaestre, Antonio Francisco dos Santos; cocinero, Aparicio Francisco dos Silva Neus; marineros, José Avio dos Santos, José Francisco Cruz, Antonio de Cruz Branco, Antonio Fernández Bagán, Eduardo Antonio dos Santos, Thume Antonio; mozos, Cristobal Domínguez Magevo, Joao Rodríguez, José de Acosta Martín, Antonio Rodríguez, Julio Perera de Bela y Joao, hijo del capitán.
39. *La Prensa*, 1916, noviembre 16.
40. *La Prensa*, 1916, noviembre 26.
41. *La Prensa*, 1916, noviembre 26.
42. *La Prensa*, 1916, julio 22.
43. "Los submarinos. El aspecto comercial". *La Prensa*, 1916, noviembre 21.
44. *La Prensa* recoge las informaciones del periódico madrileño *La Epoca*. 1916, noviembre 24.
45. *La Prensa*, 1916, diciembre 9.
46. Citado por *La Prensa*, 1916, diciembre 16.
47. *Ibidem*.
48. *La Prensa*, 1916, diciembre 24.
49. A(rchivo) M(unicipal) P(uerto) de la C(ruz). Legajo E-3.
50. A.M.P.C., Legajo E-3.
51. A.M.P.C., Legajo E-3.
52. *Diario de Las Palmas*, 1916, diciembre 1.
53. *La Prensa*, 1916, diciembre 16.
54. *La Provincia*, 1916, diciembre 14.
55. *La Prensa*, 1916, diciembre 16.
56. *La Prensa*, 1916, diciembre 2.
57. *La Provincia*, 1916, diciembre 6.



58. *La Prensa*, 1916, diciembre 3.

59. *La Prensa*, 1916, diciembre 3.

60. *La Prensa*, 1916, diciembre 3.

61. *La Prensa*, 1916, diciembre 10.

62. *La Provincia*, 1916, diciembre 15.

63. *La Prensa*, 1916, diciembre 7.

64. A pesar de los múltiples agradecimientos que expresan todos los naufragos que llegan a Maspalomas, algunos como los del vapor "Kediri" o el "Saalamis", se quejan de la piratería que reina en aquellas playas, de cuyos botes fueron robados los víveres.

