



**NOTAS SOBRE LA VIDA Y LA OBRA  
DE D. JOSÉ MIRANDA GUERRA**

**MANUEL FERRER MUÑOZ**

### *Apuntes de su biografía*

D. José Miranda Guerra nació en Teror el 22 de febrero de 1885, y fue bautizado cuatro días después. Era hijo único de Agustín Miranda Naranjo y de María Dolores Guerra Hernández. Estudió sus primeras letras en la escuela que había fundado en aquella localidad Domingo Navarro del Castillo, que en la última década del siglo XIX dirigía Esteban Acosta Sarmiento. Después, como otros muchos jóvenes de su época, cursó el bachillerato en el Seminario Conciliar de Las Palmas de Gran Canaria.

Ya desde muchacho dio muestras de su facilidad con la pluma y de su afición al periodismo. Esas aptitudes e inclinaciones literarias quedaron reflejadas en un artículo que, con ocasión de los actos conmemorativos de la Coronación de la Virgen del Pino, publicó en *La Unión Liberal* el 18 de agosto de 1905. Y no era ésta la primera vez que su firma aparecía en las páginas de este periódico.

Un año antes había sido nombrado profesor de mecanografía de la Escuela Superior de Industria. No deja de ser pintoresca y a la vez significativa la referencia que apareció en la prensa:

el tribunal que entendió en este curso tuvo en cuenta para tal nombramiento un trabajo literario sobre mecanografía y un programa de la asignatura.

(Dicho sea entre paréntesis, Miranda demostró una capacidad excepcional para escribir sobre los temas más variopintos, y así hemos podido comprobarlo a través de los papeles que obran en su archivo. Quizá uno de los ejemplos más divertidos sea el prólogo a una novela de Luis Marrero

que tenía como temática de fondo la vida de los gallos. Antes todavía de cerrar el paréntesis destacaré una simpática limitación de don José, que él mismo no tuvo recato en reconocer en letras de imprenta: “si hay hombre en la tierra que, sin ser enemigo de los deportes, sienta menos afición por ellos, ese hombre soy yo”.)

Terminados sus estudios de Profesor Mercantil, entra a trabajar en fechas muy tempranas en la Junta de Obras del Puerto, y ya en 1908 ocupa la plaza de oficial primero. Al año siguiente contrajo matrimonio con Sofía Junco Toral, que le dio ocho hijos: cinco varones y tres mujeres. Un artículo de Luis Jorge Ramírez, apareció en *La Provincia* con ocasión del 50.º aniversario de su fallecimiento<sup>1</sup>, enfatiza a este propósito “una faceta curiosa que se da, afortunadamente, en Gran Canaria, y es el carácter de dinastías o sagas”. Y la familia Guerra es a todas luces un modelo acabado de ese apego al tronco común y de respeto y cariño a los antepasados.

En 1911 es elegido Secretario de la Sociedad Económica de Amigos del País, cargo desde el que podía conciliar sus intereses profesionales y su inquietud por la elevación intelectual y material de Gran Canaria. Esa misma preocupación por promocionar la mejora y capacitación de sus colegas le mueve a tomar parte activa en la organización del Colegio Pericial Mercantil, del que llegó a ser su primer Presidente.

No tardó en vincularse a la Escuela Superior de Comercio de Las Palmas, que inició su andadura en octubre de 1913 con Santiago de Ascanio Montemayor como comisario regio y con un equipo de profesores integrado por Felipe Prieto, Teodoro Rosales Quevedo y Felipe de la Nuez Aguilar, catedrático de Economía y director de la Escuela hasta su muerte, en 1950. En octubre de 1914, Miranda Guerra fue nombrado Ayudante meritorio interino de la Sección de Letras, y a los tres años de rodaje de la Escuela, en diciembre de 1916, obtuvo por oposición la cátedra de Principios de Estadística y Geografía Económica y Comunicaciones y Transportes.

Precisamente su dedicación a esta última materia está en el origen de su primer libro que, con el título de *Comunicaciones y Transportes*, se publicó en 1922 habiendo sido pensado en un principio para que sirviera de manual a sus alumnos de la Escuela.

Al año siguiente accedió a la Secretaría de la Cámara de Comercio, que ocupó hasta 1933. Esa década, agitadaísima, por la crisis económica, los continuos atentados al régimen de franquicias y los vaivenes en la cúpula de la Corporación, tuvo en Miranda al hombre clave para el normal funcionamiento de la institución. No parece casual que sólo unos meses después del nombramiento de Miranda Guerra como Secretario se consiguiera sacar a flote al *Boletín de la Cámara Oficial de Comercio*,



*Industria y Navegación*, tras largos años de hibernación. Se confió su redacción al mismo don José y, como en anteriores ocasiones, la empresa editora fue *Diario de Las Palmas*.

Entretanto proseguía su dedicación a la Junta de Obras del Puerto, de la que llegó a ser Secretario-Contador por oposición en marzo de 1926, después de una sentencia favorable del Tribunal Supremo, que otorgó la razón a Miranda Guerra en el pleito que éste promovió contra una Real Orden de junio de 1924, por la que se había designado a Luis Díaz para aquel cargo.

A propósito de las dificultades por las que había de atravesar al cabo de poco tiempo el régimen de puertos francos, no está de más llamar la atención sobre el proteccionismo imperante desde la crisis económica de los primeros años treinta, que obligaba al Gobierno español a reñidas negociaciones con los de otros países, que implicaron repetidas vulneraciones de las franquicias, contradictorias con la política de contingentes. Con ocasión de los trabajos preparatorios para la renovación del tratado comercial con Francia de 1934, José Miranda Guerra que, como veremos a continuación, había abandonado un año antes la Secretaría de la Cámara, fue invitado a participar en las conversaciones que se desarrollaron en Madrid, en representación de los intereses del comercio isleño, y consiguió que se respetaran aspectos importantes de las franquicias, seriamente comprometidas en las cláusulas preliminares del tratado.

Las muchas ocupaciones de don José y la oferta que recibió de la Patronal de Consignatarios para hacerse cargo de su Secretaría, en condiciones económicas muy favorables, le decidieron a dimitir de su puesto en la Cámara en 1933. En su lugar fue nombrado Tomás Roca y Bosch, que en 1937 fue removido del cargo a consecuencia de la labor depuradora emprendida en la España nacional: las purgas de personas sospechosas se convirtieron en práctica habitual en todo el territorio controlado por Franco, Las Palmas no representó una excepción y tampoco la Cámara se mantuvo a cubierto de las sospechas y de las investigaciones. Así, un escrito del Gobernador Civil al Presidente de la Cámara, fechado el 17 de julio, requería información sobre empleados corporativos sospechosos de haber pertenecido a la Masonería o a los partidos políticos integrados en el Frente Popular, y disponía su inmediato cese<sup>2</sup>. Las sanciones afectaron a Tomás Roca Bosch, Secretario de la Corporación, y a César Serrano Padrón, contratado temporalmente para trabajos de oficina, militantes ambos en el Partido Republicano Federal, que fueron apartados de las funciones que hasta entonces venían desempeñando<sup>3</sup>.

Quizá aligerado de trabajo al cesar en la Secretaría de la Cámara, a don José le faltó tiempo para ofrecer sus servicios al diario madrileño *El Sol* y



convertirse en colaborador habitual. En el archivo familiar se guardan bastantes de esos artículos, junto a otras muchas más páginas periodísticas de *Diario de Las Palmas*, *Acción*, *Falange* y *Actividad*, órgano del Colegio Pericial Mercantil de Las Palmas, que no se incluyeron en el libro de *Los Puertos Francos*. Ciertamente valdría la pena recoger en un volumen estos otros trabajos “menores”, complementarios de los que ya se publicaron en 1975.

En enero de 1936 se inauguró la Escuela de Altos Estudios Mercantiles, que ampliaba el nivel de estudios de la anterior Escuela Profesional de Comercio. La solemne función académica, presidida por Felipe de la Nuez Aguilar, incluyó una conferencia de Miranda Guerra, que versó sobre la investigación científica en Geografía.

Las decepciones acumuladas por la insatisfactoria evolución de Canarias durante las décadas tercera y cuarta del siglo y el dolor por la experiencia frustrada del régimen republicano pesaron en el ánimo de don José, extraordinariamente abatido ya en vísperas del alzamiento militar de julio de 1936 y tremendamente afectado por la tragedia de la Guerra Civil. Envejecido antes de tiempo, falleció el 7 de diciembre de 1941.

Entre las manifestaciones de pésame más sentidas que aparecieron en las páginas de los periódicos quizá valga la pena recalcar un cariñosísimo artículo “in memoriam” de Luis Doreste Silva que, en sus años de juventud, había sido compañero de don José en *Diario de Las Palmas* y que presidía en esas fechas el Gabinete Literario, institución a la que Miranda Guerra perteneció como socio.

En el capítulo de reconocimientos “post mortem” pueden citarse sendos acuerdos de los Ayuntamientos de Las Palmas de Gran Canaria y de Teror —el primero de 1943, y el segundo de 1949—, por los que se decidía honrar la memoria de don José dedicándole una calle: en el caso de la capital se dio el nombre de Miranda Guerra a la calle en que vivió y murió, hasta entonces denominada Gago Coutinho.

### *El entorno geográfico*

Si D. José Miranda sintió su tierra con tanta hondura y supo vibrar por ella y vivir como propios los problemas que la afectaban —sin prescindir nunca del marco de referencia nacional español—, no sería lógico que en estos apuntes biográficos omitiéramos una referencia, aunque sea breve, al contexto geográfico inmediato donde transcurre la vida de nuestro personaje.

Aunque nacido en Teror, y siempre ligado por lazos de afecto a esa villa mariana, sus estudios y su quehacer profesional acabarán por





arraigarle en Las Palmas de Gran Canaria, ciudad que desde el último tercio del siglo XIX experimentaba un desarrollo demográfico acelerado que no haría sino incrementarse en la nueva centuria.

En fechas próximas al nacimiento de Miranda Guerra, Las Palmas superaba escasamente los 20.000 habitantes: el contraste con los casi 120.000 que aparecen registrados en el censo de 1940 —el más próximo en el tiempo al fallecimiento de Miranda— no puede ser más elocuente.

El rápido incremento poblacional planteaba problemas ingentes al Ayuntamiento: pensemos en los graves efectos de las epidemias de viruela y de difteria, en la gripe de 1918 o en el chabolismo de la Isleta, que persistió hasta que en 1987 el Ejército llevó a cabo una expropiación forzosa con objeto de dedicar la casi totalidad de su superficie a usos militares.

El Puerto de la Luz, escala obligada de los vapores antillanos desde 1881, ejerce una atracción enorme y en torno a él va desarrollándose a todo correr un barrio popular que no sobrepasa en mucho el centenar de habitantes cuando nació Miranda Guerra, y que acogía a casi 11.000 personas en 1900.

Durante la primera década del siglo que entonces arranca, la ciudad experimenta un fuerte estiramiento hacia el norte. Las Palmas deja de ser Vegueta y Triana y genera barrios nuevos como Arenales, Alcaravaneras, Santa Catalina o la Isleta, donde residen unos 20.000 habitantes.

Ese proceso, aun con ritmos discontinuos, se mantuvo a lo largo de los dos decenios siguientes, y condujo a la situación que acertadamente resumió Pérez Parrilla con las siguientes palabras:

En estos treinta años vamos a asistir al proceso de “colmatización” de todo el litoral de la Ciudad (me refiero a aquella parte de la Ciudad que está al pie de las siete colinas o riscos), en tal manera que de un núcleo histórico: Vegueta y su ampliación comercial Triana y su suburbio (“fuera de la Portada”), un pequeño puerto con un barrio de pescadores, dos núcleos de absorción pequeños: Alcaravaneras y Guanarteme, se pasa a constituir una serie de barrios, algunos con personalidad propia, como Ciudad Jardín, otros como extensión de los existentes, como Santa Catalina, que determinarán en el plazo de veinte años la construcción y ocupación de todo el suelo en la parte baja de la ciudad<sup>4</sup>.

La urgente necesidad de ordenar el territorio da origen a sucesivos planes urbanísticos: desde el de Laureano Arroyo —concebido en el tránsito del siglo XIX al XX— al de Secundino Zuazo, rematado en fechas muy

cercanas al fallecimiento de Miranda Guerra, pasando por los de López Echegarreta y Miguel Martín-Fernández de la Torre...

No obstante como puso de manifiesto Quintana Navarro,

en la zona portuaria todo se dejó en manos de la iniciativa privada y no hubo hasta bien entrado el siglo xx un estudio minucioso de la zona litoral y de los servicios públicos necesarios. La ausencia de una seria planificación repercutió negativamente en el posterior desarrollo urbanístico del puerto, condicionado para siempre por calles estrechas, limitados servicios y escasos espacios libres. Se había desperdiciado una magnífica ocasión para plantear una ocupación racional del nuevo espacio urbano<sup>5</sup>.

En claro contraste con los alrededores del puerto, uno de los nuevos barrios que sí adquiere personalidad propia es el de Ciudad Jardín, concebido desde un principio como zona residencial, con casas unifamiliares y ajardinadas, conforme al gusto arquitectónico de sus primeros moradores ingleses, que se desarrolló posteriormente conforme al proyecto elaborado por Miguel Martín. Fracásó, en cambio, el ambicioso plan urbanístico de las Rehoyas que, ultimado ya en cuanto a su concepción en 1909, intentó llevar a cabo Juan Carló: las dificultades administrativas y económicas terminaron por ahogar esta iniciativa.

Muchas de las construcciones que actualmente confieren a Las Palmas sus más acusadas señas de identidad se levantan cuando la centuria decimonovena se aviaba hacia su fin: el nuevo teatro, llamado primero Tirso de Molina y dedicado después a Pérez Galdós; el palacio del Gobierno Militar, junto al parque de San Telmo; el frontispicio de la catedral que da a la plaza de Santa Ana; el edificio destinado al Círculo Mercantil de Las Palmas, en la plaza de la Democracia, o el de la Comandancia de Marina, en la plaza de la Feria... En 1892, en el marco de las conmemoraciones del IV Centenario del Descubrimiento de América, se inauguró el monumento a Colón, en la Alameda.

Obviamente, la ciudad adquiere nuevos aires y funciones nuevas a raíz de la división provincial decidida por Primo de Rivera en 1927, por la que Canarias deja de ser provincia única con capital en Santa Cruz de Tenerife y nace la de Las Palmas, integrada por las islas orientales de Lanzarote, Fuerteventura y Gran Canaria.

Ya los años finales del siglo xix habían sido testigos de la paulatina introducción de la moderna tecnología en los campos de las comunicaciones y de la energía. Un cable telegráfico submarino enlazó el Archipiélago con la Península desde 1884; cuatro años después se inauguraba el servicio de correos entre las islas mediante buques de vapor; en 1890 se





terminaba la instalación de un tranvía a vapor que sería sustituido por uno eléctrico veinte años más tarde. También en el decenio 1890-1900 fue implantándose el servicio telefónico y entró en funcionamiento una central de energía eléctrica.

La nueva centuria trajo importantes mejoras estructurales a la ciudad, por más que todavía resultaran insuficientes para atender las crecientes necesidades. No puede silenciarse el importante programa de reformas urbanas acometido por Ambrosio Hurtado de Mendoza, que ocupó la Alcaldía entre 1904 y 1909: abastecimiento de agua potable, alcantarillado, pavimentado de las vías públicas, fomento del arbolado, creación de nuevas escuelas, reforma del alumbrado, solución de la “panza” de la calle mayor de Triana.

Significativamente en 1900 —Miranda Guerra tenía entonces quince años— fue aprobada la nueva Ley de Puertos Francos, que actualizaba la de Bravo Murillo de 1852 y la posterior de 1870. Esta legislación representaba el complemento imprescindible de las obras de ampliación del Puerto de la Luz que venían sucediéndose desde la séptima década del siglo XIX y que no verían su término hasta 1903. La revitalización comercial posibilitada por las franquicias actuaría como estímulo permanente para la expansión del puerto y ésta, a su vez, impulsaría el desarrollo de importantes actividades económicas que, por su parte, atraerían abundante mano de obra.

La construcción del Puerto de La Luz fue determinante. A su calor surgió la urbanización del Parque de Santa Catalina como núcleo mercantil y naviero. Junto a las oficinas de negocios aparecieron las carboneras, los depósitos comerciales, los varaderos, los talleres de reparación, los primeros tinglados y explanadas para la fruta de exportación. Los nombres de aquellas compañías eran Elder, Dempster, Wilson Sons, Fyffes, Woermann, Miller, Blandy Brothers, Grand Canary Coaling, etcétera, salvando la honrilla isleña los almacenes de Juan Ramos y de González Monagas y los pequeños talleres de carpintería de ribera...<sup>6</sup>

Por supuesto, el horizonte económico y social de Gran Canaria no era tan halagüeño como pudiera desprenderse de lo dicho hasta ahora. Recuérdense la crisis de la cochinilla a partir de 1880, el posterior fracaso del “modelo cubano” fundado en la sustitución de aquel producto por el cultivo de caña de azúcar y de tabaco, o los bajísimos niveles de vida de la población rural forzada a la emigración: parte de esa mano de obra sobrante, que durante muchos años había alimentado un flujo ininterrumpido



al continente americano, se vio beneficiada entre 1890 y 1910 por las obras de construcción y posteriores ampliaciones del Puerto de La Luz y simplemente tuvo que desplazarse del campo a la ciudad, aunque no llegara a frenarse en absoluto la emigración a América, particularmente a Cuba y a Venezuela, que siguieron a una auténtica riada humana. Pero desde 1910 el saldo migratorio volvió a adquirir el signo negativo, porque las instalaciones portuarias estaban ya ultimadas en lo fundamental y la capacidad de creación de empleo urbano se hallaba saturada.

No obstante estos factores tan adversos, desde los primeros años del siglo xx empezaron las exportaciones de plátanos, tomates y papas, que no tardarían en encontrar excelentes mercados extranjeros y se convertirían durante varios decenios en una de las principales fuentes de ingresos del Archipiélago canario.

Interrumpimos ya estas consideraciones sobre el espacio físico que enmarca la vida de D. José Miranda Guerra. Evidentemente no hemos pretendido detallar todos los aspectos de la vida de Las Palmas de esos casi sesenta años.

Nada se ha comentado de las carencias culturales de amplísimos sectores de la población, en patente contraste con unas minorías ilustradas capaces de promover iniciativas tan valiosas como el *Gabinete Literario*, la *Sociedad Filarmónica*, *El Museo Canario* o el *Círculo Mercantil* (por citar sólo unos ejemplos). Los índices de analfabetismo recogidos por autores como Burriel de Orueta y Martín Ruiz para 1900 y 1910 hablan por sí solos: 67% y 58% respectivamente.

Tampoco hemos hablado del protagonismo adquirido por las compañías mercantiles extranjeras —inglesas, sobre todo—, que constituyeron el principal elemento impulsor del proceso modernizador de la economía isleña: y difícilmente puede escribirse la historia de Gran Canaria de este período sin mencionar a los Miller, Elder, Blandy, Jones, etc.

Entre las otras muchas omisiones forzadas por los límites temáticos y de tiempo en que nos desenvolvemos, habría que reseñar la conformación de los movimientos obreros en los albores del siglo xx, con hitos tan importantes como 1901 (constitución en Las Palmas de la Asociación de Trabajadores y primera huelga portuaria) o 1913 (puesta en marcha de la Federación Obrera) y con figuras tan destacadas como José Franchy Roca.

### *Miranda Guerra y el regionalismo canario*

Conocemos con relativo detalle los estudios económicos y geográficos de Miranda Guerra, muchos de los cuales aparecieron recogidos en un





volumen en 1975, por iniciativa de su familia y de la Asociación de Consignatarios de Buques, con el título *Los Puertos Francos de Canarias y otros estudios*.

Esta circunstancia nos exime de adentrarnos en cuestiones relacionadas con esos ámbitos del saber, que exigirán un tratamiento más pormenorizado del que consiente el espacio de una comunicación. Sería ciertamente pretencioso querer sintetizar aquí el pensamiento de Miranda Guerra sobre las franquicias, el comercio grancanario o las sucesivas coyunturas económicas que le tocó vivir.

Menos conocida es la actitud de nuestro personaje ante la alternativa regionalismo-insularidad, que aún hoy se debate con apasionamiento. La clarividencia de sus juicios y la posibilidad de servirnos de textos correspondientes a fechas suficientemente espaciadas en la vida de Miranda Guerra, que pueden permitirnos apreciar si hubo o no una evolución en su pensamiento, nos han animado a adentrarnos por ese camino menos transitado que, como podrán comprobar, se nos muestra lleno de sugerencias.

En 1910 se publicó un folleto que reproducía dos obras de Miranda Guerra. La que ahora nos interesa, que se hizo acreedora de un accésit en el certamen literario de La laguna celebrado un año antes, se titula *Estudio sobre el regionalismo en Canarias*.

Nueve años después, un diario de la tarde de Las Palmas, *Renovación*, recogía una extensa entrevista a don José, que se encuadraba en el marco de la crisis política nacional que cabe enlazar con el movimiento asambleísta de 1917 y la consiguiente revitalización de los nacionalismos.

Por fin, en el verano de 1936, cuando los sentimientos autonomistas estimulaban la adopción de estatutos regionales, y poco antes de que la legalidad republicana se viera interrumpida por el estallido de la Guerra Civil, Miranda Guerra volvió a ocuparse de esos problemas en un discurso que, aunque redactado con todo detalle, no llegó a pronunciarse.

Así, pues, nos serviremos como guía de estos escritos para fijar las líneas maestras de lo que opinaba Miranda Guerra acerca de la cuestión autonómica. Y empezaremos por el primero de sus trabajos sobre la materia.

Inevitablemente, por razones de proximidad cronológica, estas primeras reflexiones en torno a las peculiaridades regionales están hondamente afectadas por la crisis de conciencia que siguió a la pérdida de nuestras últimas colonias y que informó el espíritu de lo que dió en llamarse "Generación del 98". Según Miranda Guerra, el deseo de progreso económico y de modernización de las diversas regiones de España hicieron surgir entonces "el regionalismo como idea, como dirección social".

Y, sin embargo, un obstáculo se interponía en la satisfacción de esas aspiraciones: el retraso educativo y cultural de la mayoría del pueblo es-



pañol, que impedía la plasmación de un “movimiento popular, impulsado por la masa común de la nación”.

Pasaba luego a ocuparse del caso concreto de las Islas Canarias, sensibles a los mismos estímulos de las demás regiones españolas, pero diferenciadas por una razón particularísima:

La defensa de la unidad provincial, que no es ni consubstancial ni necesaria á la unidad regional, hizo despertar el espíritu regionalista, como solución satisfactoria de los intereses en pugna. Pero prescindiendo de esta génesis ilegítima del regionalismo en Canarias, que lo ha tornado privativo de una sola parte de la región, el caso es que el movimiento se ha iniciado.

Ese vicio de origen a que alude Miranda, compensado sólo en parte por el hecho de haber puesto en marcha el proceso, impedía que el regionalismo pudiera constituir en Canarias una empresa común: porque desde el primer momento fue puesto al servicio de la prepotencia tinerfeña, interesada de “canariedad” y unidad provincial.

Por supuesto, ese defecto originario complicaba también extraordinariamente la labor de los estudiosos porque, en expresión de Miranda Guerra “en el pleito provincial el que no tiene convicciones tiene pasiones”.

Consecuencia de lo que se acaba de exponer era para “todo buen hijo de Tenerife”, la defensa de la capitalidad del Archipiélago y de la unidad provincial representaba “el ideal supremo, impuesto por la fuerza de la necesidad, del ambiente y hasta de la sangre”.

En consideraciones posteriores observaba Miranda la diversa trayectoria de las dos islas mayores en el siglo XIX: “lo que para Tenerife ha sido la capitalidad en lo tocante á su progreso y desarrollo, ha sido el Puerto de la Luz para Gran Canaria”, atraída hacia la modernidad gracias, en buena parte, a la iniciativa extranjera, que supo aprovechar las posibilidades que ofrecían las ampliadas instalaciones portuarias. Ahora bien, el auge económico cobrado por la isla redonda comportaba importantes limitaciones, hasta el punto de que Gran Canaria se había “tornado inhabil para los impulsos de la idea [regionalista]” al quedar atrapada por una mentalidad pragmática y en exceso mercantilista:

En Gran Canaria no se piensa en el sentido puro y desinteresado del acto intelectual, y dá verdaderamente desconsuelo y pena grandísimos, ver como en los momentos presentes de desequilibrio político y económico, no se lanza a la vindicación popular una sola idea que mate la indiferencia y resucite la fé.



Ante lo radical de las diferencias entre las dos islas mayores, resultaba ilusorio tratar de establecer lazos afectivos entre ellas, pues la hondura de las heridas impedía la conjunción de intereses. Por eso, era preciso limitar el alcance operativo de las ideas regionalistas y restringirlas a la satisfacción de las necesidades económicas comunes: “desviar [el movimiento regionalista] de este fin primordial —escribía Miranda— será desnaturalizarlo y restarle elementos de arraigo y consolidación”; y por eso también la concepción de “un movimiento regionalista de tendencias esencialmente económicas favorables al mejoramiento de la clase popular”.

Toda esta operación exigía superar intereses personalistas, sanear y acreditar la política, estimular la honradez y el patriotismo. “Se impone la revolución pacífica dirigida por los hombres de buena voluntad, y esa puede ser otra base de movimiento de la obra regionalista”.

A finales de Enero de 1919 Miranda Guerra, que seguía confesándose apolítico, era interrogado en *Renovación* acerca de sus opiniones sobre el problema regional, en un momento en que parecía probada “la incapacidad del poder central para transformar la vida española”. En opinión de Miranda, la coyuntura histórica por la que atravesaba España era sumamente delicada y, aún en el supuesto de que se encontrara solución a las espinosas cuestiones políticas del momento, seguirían faltando instrumentos para articular un<sup>3</sup> Estado con personalidad en el futuro concierto mundial: los españoles se habían visto sorprendidos en una “lamentable escasez de razones: razones de capacidad económica, de genio económico, de recursos activos de producción y de comercio”.

Se mostraba escéptico sobre la efectividad de gobiernos regionales autonómicos como receta mágica para superar aquellos problemas; apostaba por la necesidad de “despojarse de prejuicios románticos” para “poder apreciar la eficacia posible de la solución autonómica”, y desconfiaba de los beneficios que pudieran derivarse de la autonomía municipal.

Con respecto a la indiferencia que se observaba en Gran Canaria ante esas grandes cuestiones nacionales, reiteraba sus ya añejas convicciones sobre la “ausencia de un pensamiento y de una conciencia en orden a nuestra misión en el mundo” y su temor ante el hecho de que esa despreocupación y ese abandono posibilitaran que los grancanarios fuesen “anulados y barridos por Tenerife”.

Su escepticismo brotaba con entera nitidez cuando se le preguntaba sobre la solución regionalista más adecuada para Gran Canaria:

Creo que la solución regionalista —la catalanista, que es la única hasta ahora formulada en términos concretos— no tiene

aplicación a nuestros problemas. Y, si la tuviera, no considero que estemos capacitados para implantarla.

Sus opiniones a propósito de la personalidad de la islas en el marco de una misma región eran expuestas con la misma ausencia de prejuicios con que respondía a cuantas preguntas le fueron planteadas en la entrevista: “la personalidad insular, tal como son hoy nuestras islas, no existe”; la realidad geográfica no viene definida sólo por elementos físicos sino que obedece en buena parte a la acción humana y a la plasmación de una conciencia colectiva de la que derive una diferenciación activa. Por eso las islas menores no constituían “realidades geográficas” y por eso el fracaso de sus Cabildos Insulares. Distinto era, sin embargo, el caso de Gran Canaria y de Tenerife,

que deberán regirse sin vínculo alguno de interdependencia política. Gran Canaria, de una parte, y Tenerife de la otra; sin que por esto deje de otorgarse a las demás aquellos instrumentos de gobierno propio que respondan a sus necesidades e importancia.

Su pensamiento, quizá en exceso apegado a la realidad inmediata, no dejaba de ser certero, como se encargaría de demostrar la trayectoria posterior de las dos islas grandes, enfrentadas en continuos “pleitos” cada vez que de hallaban en juego intereses de alguna importancia.

Vayamos, en último término, al discurso sobre el Estatuto de Julio de 1936. Trás una primera lectura poco atenta puede extraerse la impresión de que las referencias a la cuestión autonómica ocupan una posición casi marginal y que son otros los asuntos centrales del texto. Sin embargo, aunque el análisis de los aspectos económicos, jurídicos y políticos implicados en el Estatuto llenan muy pocas páginas, estas reflexiones constituyen justamente el remate de los razonamientos desarrollados en el resto del discurso: El Estatuto se presentaba a los ojos de muchos canarios como la “última trinchera” con la que protegerse del impacto de la crisis que desde 1933 venía incidiendo sobre la economía isleña.

Fiel a ese esquema, Miranda hacía preceder al análisis de la problemática estatutaria de un estudio pormenorizado sobre algunas soluciones propuestas en aquellos años para resolver las dificultades económicas. Rechazaba con toda clase de argumentos algunas opiniones muy difundidas por entonces que simplificaban los problemas del país, al considerar que bastaría remontar la crisis platanera para que las islas recuperaran su bienestar; y refutaba con análoga contundencia las tesis de los que primaban las relaciones comerciales con la Península aún a costa de las franquicias.





Pero el eje central de la conferencia era la descalificación del Estatuto como instrumento configurador del régimen comercial de Canarias. Se salía al paso de la ingenua y mezquina esperanza de no pocos que entendían que la principal ventaja del Estatuto consistía en que su entrada en vigor significaría “pagar menos”; se argumentaba que las inversiones del Estado en la provincia superaban a las contribuciones recaudadas, y se insinuaban serias dudas sobre las dificultades legales para que el Archipiélago pudiera regular y dirigir por sí mismo las relaciones comerciales internacionales.

A propósito de las implicaciones impositivas del Estatuto ironizaba sobre el hecho de que los gravámenes serían los mismos tanto si los percibía el Estado como si los recaudaban organismos regionales o locales. Más aún la presión fiscal que pudieran llevar a cabo las corporaciones autonómicas serían, con toda seguridad, más agobiante que la ejercida desde Madrid y entrañaba un gravísimo riesgo para las franquicias, amenazadas por quienes entendían que su sacrificio era inevitable para salvar la crisis del plátano y por los intereses particulares que el nuevo estado de cosas generaría.

Al margen de las objeciones de carácter técnico, Miranda, siempre sincero, no ocultaba su desazón por la escasa competencia de quienes estaban llamados a manejar esa herramienta: “estamos demostrando tal incapacidad para la comprensión de nuestros problemas que poner en nuestras manos un instrumento tan delicado y tan peligroso es una temeridad”.

Pero más que los argumentos de índole económica nos interesa las consideraciones de fondo que, aunque breves, son suficientemente explícitas. La primera que se nos ofrece se funda en que el sentimiento histórico y tradicional de Canarias no entroncaba con las reivindicaciones autonómicas porque

para nosotros [...] toda desvinculación del Estado representa no una reintegración de fueros y prerrogativas, no una recuperación o reconquista de una personalidad histórica, desconocida o perdida, sino una desvinculación de la Patria.

Además, la organización de un territorio entrañaba necesariamente su unificación política y administrativa que, en el caso de Canarias, inevitablemente suscitaba el temor de que revivieran los antagonismos generados en años anteriores por la unidad provincial y la capitalidad de Santa Cruz de Tenerife, a costa del sacrificio de los intereses de Gran Canaria. De ahí se seguía una contundente conclusión: “autonomía regional, organiza-



ción regional, estatuto regional, que quiere decir unidad regional, servidumbre de Gran Canaria: nunca”.

Hasta aquí estas breves referencias al pensamiento de Miranda Guerra en materias de regionalismo y de autonomía. Su radical falta de desconfianza en proyectos de esa naturaleza para Canarias se explica en buena parte por haber sido testigo del pleito provincial, que envenenó las relaciones entre Tenerife y Gran Canaria, y por la ausencia de programas políticos de suficiente amplitud y grandeza, capaces de traspasar los pequeños intereses y las contiendas caseras.

Es preciso poner término a esta líneas y , para ello, quiero servirme de unas palabras del propio Miranda Guerra que con ocasión de la publicación de *Los Puertos Francos de Canarias y otros estudios* recordaba César Llorens, sincero admirador de la persona y de la obra de don José:

He de mencionar también mi apartamiento de todo interés menudo o particular. Por desgracia o por fortuna mía, yo no tengo negocios que defender ni clientelas que amparar.

Me asomo a la cosa pública con el alma ingrávida y así puedo elevarme a alturas que otros no pueden alcanzar porque el peso de sus intereses, o de los intereses de otros, abate su vuelo. Y es evidente que el paisaje atormentado de la vida de un pueblo y mucho más en momentos de confusión y de agitación [...] no puede dominarse o abarcarse sino de los altos miradores.

Y concluía César Llorens:

Ojalá nuestros políticos de hoy y los que habrán de venir, libres de negocios y clientelas, puedan mirar desde tan alto los intereses de nuestra tierra, en momento en que nos lo jugamos todo.



NOTAS

1. La Provincia 17-XII-1991.
2. Del Gobernador Civil al Presidente de la Cámara, 17-VII-1937 (Archivo de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas - AC -, leg. 54).
3. Respuestas de Roca y de Serrano al cuestionario enviado por el Gobernador Civil, 31-VII-1937, y carta del Jefe del Servicio Nacional de Comercio y Política Arancelaria al Presidente de la Cámara, 8-IV-1938 (AC, leg. 54).
4. PEREZ PARRILLA, SERGIO T. (1981): *La Arquitectura de Las Palmas en el Primer Tercio del Siglo XX*, Excelentísima Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas, PLAN Cultural y El Museo Canario. Las Palmas de Gran Canaria, p. 12.
5. QUINTANA NAVARRO, FRANCISCO (1985): *Pequeña historia del Puerto del Refugio y de la Luz*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Col. Guagua. Las Palmas de Gran Canaria, pp. 60-61.
6. ALEMAN, JOSÉ A. (1991): *Guía de la identidad*. Las Palmas de Gran Canaria, Ediciones Municipales. Las Palmas de Gran Canaria.