



LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL EN CANARIAS: VIDA COTIDIANA, OPINIÓN PÚBLICA Y REACCIÓN SOCIAL

THE FIRST WORLD WAR IN THE CANARY ISLANDS: DAILY LIFE, PUBLIC OPINION AND SOCIAL REACTION

Julio Antonio Yanes Mesa*

Cómo citar este artículo/Citation: Yanes Mesa, J. A. (2016). La Primera Guerra Mundial en Canarias: vida cotidiana, opinión pública y reacción social. *XXI Coloquio de Historia Canario-Americana (2014)*, XXI-098. <http://coloquioscanariasmerica.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/9577>

Resumen: El estallido de la Primera Guerra Mundial trastrocó de un día para otro las bases del sistema informativo canario, hasta entonces desconectado del exterior e inmerso en cometidos ideológicos. Las noticias que sobre las operaciones bélicas empezaron a llegar al archipiélago al calor de las campañas propagandísticas desplegadas por los países beligerantes, dispararon las tiradas de los periódicos dentro de las limitaciones de un contexto en el que todavía no había irrumpido la cultura de masas. Paralelamente, la decantación por alguno de los bandos contendientes se tradujo en enconados debates marcados por las referencias aliadófila o germanófila. Pero con el decurso de los meses, la galopante crisis económica ocasionada por el colapso portuario, el cese de la exportación frutera y la escasez de productos básicos de importación, provocó un cierre masivo del sector en el tramo final de la contienda.

Con el trasfondo de tan rocambolesca coyuntura, la prensa isleña nos legó un cúmulo de datos sobre las vivencias coetáneas que, aunque muchas veces distorsionados por la ideología o los intereses de cada órgano informante, reflejan fragmentos de la realidad únicos al no quedar testimoniados en ningún otro repertorio documental. Con las cautelas científicas oportunas, y sin perder de vista que todas las informaciones fueron en su día leídas y replicadas desde los periódicos rivales, nos hemos propuesto recrear la dramática coyuntura con las fuentes hemerográficas, las cuales tienen la virtud de colocar, en contraposición de las frías series estadísticas, a la persona en el centro de la investigación histórica.

Palabras clave: I Guerra Mundial; propaganda; prensa; vida cotidiana; Islas Canarias

Abstract: The outbreak of the First World War disrupted from one day to the next the basis of the Canary Islands informative system, until then disconnected from the foreign affairs and submerged in ideological missions. The news that began to come to the Archipelago about the warlike operations, under the advertising campaigns unfolded by the countries at war, shot up the print runs of the newspapers within the limitations of a context in which the mass culture had not still burst into. At the same time, the leaning showed by several of the contending sides turned into heated discussions marked by the references to the allies or to the German. But in the course of the months, the increasing economical crisis caused by the collapse of the ports, the ending of the fruit exportation and the shortage of basic importation products, caused a massive closing of that sector in the final stage of the battle. With such an odd background, the press of the Canary Islands passed on to us a pile of references about the coetaneous experiences that, although many times distorted by the ideology or the interests of every informative media, reflected unique pieces of the reality because they did not appear in any other documentary collection. With the convenient scientific cautions, and without losing sight about the fact that all the information were read and replied in its moment by the opponent newspapers, we have proposed to reproduce that dramatic situation with the

* Profesor Titular de Periodismo, especialidad en Historia de la Comunicación. Departamento de Ciencias de la Comunicación y Trabajo Social. Facultad de Ciencias Políticas, Sociales y de la Comunicación. Universidad de La Laguna. Avda. César Manrique, s/n, Campus de Guajara, 38071. La Laguna. Tenerife. España. Teléfono: +34 922317230; correo electrónico: jayanes@ull.edu.es; página web: <https://sites.google.com/site/julioyanesmesa/>

help of the newspaper sources, which have the virtue to place, in contrast of the cold statistical series, the people in the middle of the historical research.

Keywords: I World War; press; propaganda; daily life; Canary Islands

INTRODUCCIÓN

La continua renovación de la investigación histórica, tanto por los nuevos modos de hacer Historia como por las nuevas perspectivas que brinda el presente desde el que se interroga al pasado, está ilustrada en las sucesivas nominaciones del conflicto bélico que, a finales del verano de 1914, desencadenó el asesinato del heredero de la corona austro-húngara por un estudiante nacionalista serbio. Llamada en un principio “Guerra Europea”, tal y como recogían los periódicos canarios cuando empezaron a ofrecer las primeras noticias que llegaban de los campos de batalla, luego recibió los rubros “Gran Guerra” y “Guerra Mundial”, una vez quedó patente la dimensión del drama humano vivido en aquellos trágicos años. A más largo plazo, tras la conflagración desatada en 1939 por la política anexionista de Hitler, la que nos ocupa fue interpretada como el primer acto de unos horrores que volvieron a emerger, y con más virulencia aún por la mayor capacidad destructiva del armamento y el holocausto, un cuarto de siglo más tarde, por lo que ambas contiendas quedaron catalogadas desde entonces como la I y la II Guerra Mundial. Probablemente, la referencia más tributaria del organigrama actual del viejo continente sea la consideración de una y otra como el preámbulo y el colofón de un período convulso nominado “Guerra Civil Europea”¹, en cuyas tres décadas, desde 1914 hasta la capitulación de la Alemania nazi en 1945, el otrora “centro” del mundo perdió de manera irreversible la hegemonía en el concierto internacional para, a renglón seguido, iniciar los pasos hacia la unificación política.

En esta continua revisión del encuadre y la disección de unos hechos acaecidos hace ahora un siglo, especial interés por su novedad ofrece un fragmento de la realidad que, estando ausente en los enfrentamientos bélicos anteriores, irrumpió por entonces con tan buenos resultados que no ha hecho más que crecer hasta la actualidad. Nos referimos a la propaganda que, desde los gabinetes de comunicación montados por los países contendientes, circuló en aquellos aciagos años sin reparo ético alguno, con la finalidad de mantener alta la moral de la población, ganar adhesiones en el contexto internacional y desmoralizar al enemigo. La prensa, puesta al servicio de la consecución de la victoria como ocurriera con todas las actividades sociales en los dos bloques enfrentados, fue el canal privilegiado, dado que la radio no inició su andadura hasta después de la guerra², a través del cual circularon toda suerte de bulos y falsedades dentro de las distintas sociedades, en lo que las ocultaciones deliberadas de información también jugaron un papel fundamental. La formidable “lucha psicológica” librada con armas dialécticas entre los aliados y los imperios centrales adquirió tal dimensión que, a los pocos años de la firma del armisticio, se hizo merecedora del conocido estudio que Harold Lasswell publicó en 1927³, ya todo un clásico de esa emergente disciplina hoy en día consolidada bajo el rubro Comunicación Social.

Bajo tales premisas, y con las perspectivas que nos brinda el centenar de años transcurridos desde entonces para acá, nos hemos propuesto abordar el impacto de la I Guerra Mundial en las Islas Canarias, cuya neutralidad como parte del Estado español estuvo mediatizada por la dependencia de Europa occidental y, sobre todo, de Gran Bretaña. Desde la actual “sociedad de la información” o “mundo globalizado” en el que vivimos, hemos asumido el reto tomando como eje articulador de la investigación la comunicación social, cuyo incesante desarrollo desde los años bélicos para acá quedó magníficamente testimoniada por el teórico canadiense Marshall Mc-Luhan cuando, en los años sesenta del pasado siglo

1 Véanse, desde perspectivas encontradas: NOLTE (2001) y TRAVERSO (2009).

2 PIERRE & TUDESQ (2001).

3 LASSWELL (1927); obra en la que su autor, a la vista de la eficacia de las campañas propagandísticas desplegadas durante la guerra y el primer tramo de los años veinte, puso las bases a la que habría de conocerse como “teoría de la aguja hipodérmica” o de los “efectos poderosos” de los medios en la sociedad, la cual no ha hecho más que perder fuerza desde mediados de siglo para acá al calor del desarrollo socioeconómico y la mayor capacidad crítica de la población, lo que confirmaron Paul F. Lazarsfeld y a Robert K. Merton cuando expusieron en 1948 su tesis sobre los “efectos limitados” de los medios.

XX, ya había hablado de la “aldea global”⁴ en la que estaba quedando inmersa la humanidad. Desde el punto de vista metodológico, en estos inciertos inicios del tercer milenio⁵ en los que todavía laten las secuelas de las corrientes posmodernas⁶ y el descrédito de los grandes paradigmas historiográficos, hemos optado por circunscribir el análisis a Santa Cruz de Tenerife, una localidad de apenas 50.000 habitantes que, por entonces, era la capital provincial del archipiélago⁷. Por consiguiente, pertrechados del utillaje teórico de la microhistoria italiana y la vida cotidiana alemana que, a la sazón, son los que gozan hoy en día de mayor predicamento en la comunidad científica⁸, vamos a recrear las vivencias de nuestros antepasados, lo que significa que los protagonistas de nuestra ponencia no son los típicos de las guerras, léase reyes, ministros, diplomáticos mandos militares, etc., sino, en expresión del sociólogo Eric Wolf, la “gente sin historia”⁹, cuya experiencia vivencial atesora grandes enseñanzas para nosotros.

EL IMPACTO DEL CONFLICTO EN LAS COMUNICACIONES EXTERIORES ISLEÑAS

En vísperas del estallido de la I Guerra Mundial, mientras los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas tenían un movimiento anual que superaba los diez mil vapores, el trasiego de informaciones a distancia de las islas con el exterior era muy reducido. Ello se debía, como ocurriera en toda la estructura socioeconómica insular, a la tradicional supeditación del archipiélago a los intereses de las principales potencias de Europa occidental,¹⁰ las cuales, al estar por entonces en plena expansión imperialista, buscaban en Canarias escalas para el carboneo, aguada y avituallamiento de sus buques. En el desarrollo del tráfico portuario también influyó el sector exterior de la economía canaria que, por entonces, giraba en torno a la exportación de plátanos, tomates y papas tempranas, asimismo, para dar satisfacción a las demandas del mercado británico. La expresión comunicativa de la realidad isleña era un intercambio intenso de productos materiales e insignificante de informaciones directas con el exterior, las cuales, además, sólo estaban al alcance de los organismos oficiales, las navieras, la burguesía comercial y poco más. Los periódicos que podían permitirse el lujo de tener un “corresponsal” en Madrid, por caso, sólo recibían con regularidad un escueto telegrama a través del cable Cádiz-Tenerife con las noticias más importantes del día, cuyos redactores luego troceaban y estiraban con el procedimiento de “hinchar el perro” para sacar el mayor jugo posible a la inversión, dado que la radio-telegrafía era un recurso prohibitivo para los editores de la época.

El inicio de las hostilidades en el período estival de 1914 trastrocó, súbitamente, la infraestructura comunicativa descrita al cambiar las prioridades del viejo continente en relación con el archipiélago. Así, mientras la economía de guerra hacía que ciertos hábitos alimentarios de las clases medias europeas, como el consumo de plátanos y postres en general, resultaran superfluos ante la presión de otras necesidades más apremiantes, la conveniencia de mantener la moral alta de la población, desmoralizar al enemigo y captar simpatías entre los países neutrales hacía que los gobiernos de los bandos contendientes montaran unos gabinetes de propaganda con tales fines¹¹. Las consecuencias del trastrueque de intereses fueron la inmediata depreciación de la fruta isleña en sus mercados tradicionales y la paralela

4 McLuhan (1962).

5 Bauman (2006).

6 Véase, como exponente de la tendencia más radical, Jenkins (2009).

7 En dicha elección ha influido la conservación de una fuente muy valiosa para esta etapa pre-estadística, *Boletín de la Estadística Municipal de Santa Cruz de Tenerife* (1913-1927), una publicación editada con periodicidad mensual en todas las provincias por la Dirección General del Instituto Geográfico y Estadístico en cumplimiento del real decreto de 29 de junio de 1913, con datos muy diversos que, en muchos casos, están circunscritos a la capital: despachos recibidos y emitidos desde el centro telegráfico, movimiento portuario, entrada y salida de pasajeros, jornales por oficios, precipitaciones, importaciones y exportaciones, precios máximos y mínimos de los artículos básicos, costo de la elaboración del pan, accidentes laborales, etc., etc. Este repertorio de datos referidos, mes a mes, a los años bélicos, conforman el basamento ideal para utilizar con rigor la información cualitativa que nos brinda la prensa de la época.

8 Véanse en particular: IGGERS (1998), pp. 82-96 y BREISACH (2009), pp. 217-263, en particular.

9 Wolf (2005).

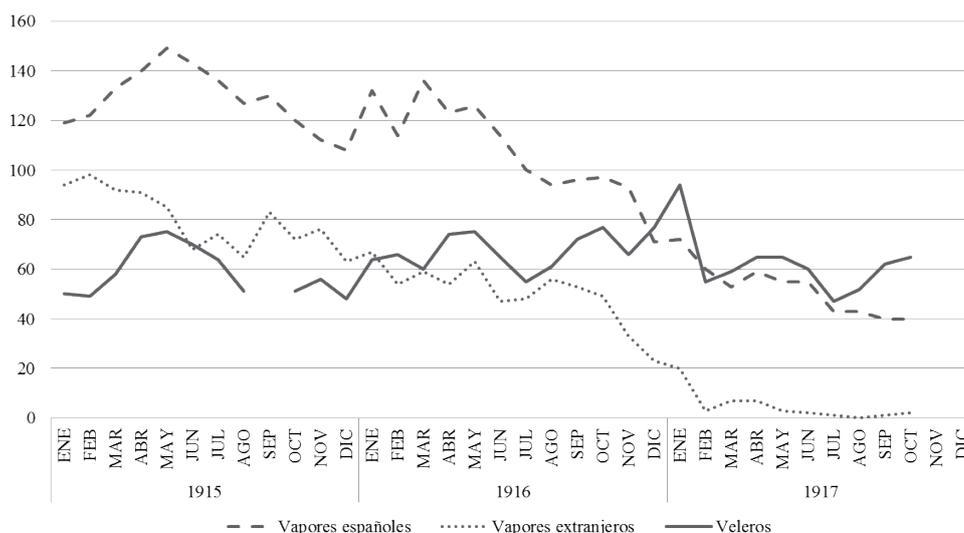
10 Arribas Martín (1988), pp. 425-447; Delaunay (1985), pp. 841-848 y Ory Ajamil (1997).

11 Schulze Schneider (1991), pp. 137-184 y, en particular, 164-171; y Pizarroso Quintero (1993).

contracción del tráfico marítimo en los puertos isleños, tanto por el desvío de los buques hacia los circuitos coyunturales nacidos con la guerra como por la progresiva mengua del beneficio comercial que generaba la exportación. Pero también, la conversión de la precaria red insular de comunicaciones a distancia¹² en el objeto más preciado para Europa occidental por su enorme capacidad para hacer llegar con inmediatez las campañas propagandísticas desplegadas por los dos bloques enfrentados.

Súbitamente, pues, las islas quedaron inmersas, de un lado, en una galopante crisis económica por la ruina del sector frutero y, de otro, en una insólita coyuntura informativa por el creciente arribo de comunicados, rumores, bulos y opiniones, tanto de los aliados como de los imperios centrales, con una actualidad y accesibilidad que hasta entonces habían sido prohibitivas para los periódicos. Conforme decursaron los meses, mientras el progresivo aislamiento físico ahondaba en la crisis y provocaba la escasez de toda suerte de productos básicos, sobre todo, desde noviembre de 1916 por la huida de los últimos vapores aliados ante la irrupción de los submarinos alemanes, la proximidad y la complicidad que propiciaba las informaciones remitidas a través de los canales de comunicación a distancia hacía que los isleños, no sólo siguieran con interés los sucesos europeos, sino que tomaran partido por alguno de los bandos contendientes como sucediera en el conjunto de la sociedad española. En definitiva, ante el estupor y la impotencia de los isleños, la dinámica de las comunicaciones exteriores de las Islas Canarias invirtieron su tradicional escala de prioridades a raíz del estallido de la I Guerra Mundial, a remolque de los nuevos requerimientos de los países punteros de Europa occidental.

Movimiento de vapores y veleros en el puerto de Santa Cruz de Tenerife durante la Primera Guerra Mundial



Fuente: YANES MESA, J. A. (2005a): Santa Cruz de Tenerife durante la Primera Guerra Mundial..., op cit., p. 72.

Para calibrar la envergadura del marasmo desatado por tal mutación, basta con echar un simple vistazo al movimiento por el puerto de Santa Cruz de Tenerife en los meses inmediatamente anterior y último del conflicto: los 294 vapores que entraron en julio de 1914 habían bajado a 13 en agosto de 1918, lo que significa una contracción de nada menos que del 95%. Y es que a finales de la guerra las islas tan sólo conservaban algunas de las escalas de los trasatlánticos de la emigración y los enlaces marítimos con la península, donde la fruta entraba en cantidades residuales por la inarticulación del mercado y los altos impuestos que satisfacía a consecuencia de las franquicias isleñas. En términos cuantitativos, la

12 Reducida al cable telegráfico Cádiz-Tenerife que, inaugurado a finales de 1883 (CALVO CALVO (2002), pp. 205-206), se había prolongado hasta las localidades más importantes de las dos islas centrales del archipiélago y las capitales insulares de las periféricas, las escalas del cable francés Tenerife-Dakar, amarrado en 1884, y del alemán Emden-Tenerife, éste puesto en funcionamiento en 1909, y sendas estaciones radiotelegráficas instaladas en 1911 en Santa Cruz de Tenerife y Melenara de Gran Canaria.

reducción de la exportación frutera significó que los tres millones y medio de huacales de plátanos despachados en 1913 habían menguado en 1917 hasta el medio millón, esto es, una minoración del 85%, al tiempo que el margen ganancial de los cosecheros mermaba, no sólo por la progresiva depreciación de la cotización del artículo sino, además, por el encarecimiento del mecanismo exportador, en unas proporciones que, a finales de 1914, ya rondaba el 35%¹³. Mientras tanto, el tráfico de los veleros que enlazaban las islas entre sí, a éstas con el noroeste de África y, muy ocasionalmente, con la península o América, proseguía en cotas similares a las de anteguerra, con un leve, casi imperceptible, repunte desde noviembre de 1916, cuando la espantada de los vapores entró en su fase culminante, sin poder paliar el marasmo por las propias carencias de la flota, las ventas de algunas unidades a navieras peninsulares al calor del sobreprecio que alcanzaron en aquellos años y los riesgos de la navegación por la presencia de los submarinos alemanes y las minas a la deriva.

Para entrever la dimensión del paralelo desarrollo, evidentemente, en términos de la época, de las comunicaciones a distancia, disponemos de los despachos telegráficos mensuales recibidos de la península en Santa Cruz de Tenerife entre inicios de 1915 y mediados de 1918, entre los cuales figuran los servicios y, dentro de éstos, los contratados por los periódicos. En enero de 1915, el sexto mes de la guerra, la entonces capital de Canarias recibió un total de 495 servicios telegráficos, cifra que en meses sucesivos aumentó hasta alcanzar, en diciembre de ese año, la cota de 3.500 para, luego, bajó con esporádicos repuntes que culminaron por encima de los tres millares en enero de 1918, precisamente, cuando los submarinos alemanes intensificaron sus correrías en aguas del archipiélago. La irreversible caída de la serie a partir de entonces, va en consonancia, de un lado, con la presumible relajación del celo proselitista de los bandos contendientes ante la paulatina decantación de la guerra y, de otro, con la espectacular degradación de la vida isleña ante la acentuación de la crisis. En cuanto a la telegrafía inalámbrica, aunque no disponemos de series estadísticas, sabemos que la Compañía Nacional de la Telegrafía Sin Hilos¹⁴ insertó, al mes escaso del inicio de la guerra, un reiterado anuncio en la prensa local en el que ofrecía despachos desde cualquier punto de la península al módico precio de diez céntimos por palabra¹⁵, lo que deja patente que, por vez primera en la Historia, este canal de comunicación estuvo al alcance, al menos, de los diarios más importantes de las islas. También sabemos por la prensa isleña que las emisiones de la estación radiotelegráfica inglesa de Poldhu, las alemanas de Nauen y Norddeich y las francesas de Lyon y la Torre Eiffel llegaban a las islas, donde eran captadas por las estaciones de Santa Cruz y Melenara, por las de los buques surtos en los puertos, por más que éstas habían sido clausuradas por las autoridades españolas, y por otros equipos receptores instalados clandestinamente en los lugares más diversos¹⁶.

13 YANES MESA (1997a), pp. 31-38, en particular.

14 Tras la conferencia de Telegrafía sin Hilos celebrada en Berlín en 1903, el gobierno español puso en marcha el servicio radioteleográfico en el país por la ley de 26 de octubre de 1907, cuyo reglamento fijó en el decreto de 24 de enero de 1908 como un servicio monopolístico del Estado, en el cual se estipuló la creación de una primera red de estaciones radiotelegráficas en base a dos de primera clase y cinco de segunda clase. A la subasta pública se presentó una sociedad que, el 20 de mayo de 1908, cedió sus derechos a la recién creada Compañía concesionaria del servicio público español de telegrafías sin hilos que, al incumplir el contrato porque sólo había construido las estaciones de Melenara, Santa Cruz de Tenerife y Cádiz, provocó que la concesión pasara en 1911 a la Compañía Nacional de Telegrafía sin Hilos, que fue la que ofreció el servicio durante la I Guerra Mundial. Tras rescindirse el contrato en abril de 1929, las instalaciones de ésta fueron transferidas a Transradio Española (OTERO CARVAJAL (2007), pp. 122-123).

15 Tal cifra era muy aproximada a la del costo del tradicional telegrama que, por el cable de Cádiz, recibían los periódicos tinerfeños antes de la guerra, dado que el envío ordinario de 50 palabras costaba 4,55 pesetas, esto es, unos 9,1 céntimos por palabra (véanse detalles en el folleto: ROIG (1914)).

16 Ubicación de las estaciones alemanas clandestinas en Canarias, al margen de las instaladas en vapores y veleros, que fueron denunciadas por los aliados (de las de estos carecemos de datos): en el Teide, a propósito de una expedición de científicos alemanes, que resultó falsa; en lo alto de la iglesia de la Concepción, en La Laguna, que tampoco pudo constatare; en la Escuela Superior de Industrias de Las Palmas, donde se utilizaba desde antes de la guerra para que el alumnado hiciera prácticas, que fue clausurada en marzo de 1917 porque el director del centro y varios profesores estaban catalogados de germanófilos; en Maspalomas, lo que tampoco resultó cierto en mayo de 1917; en La Cuesta, en la estación del tranvía, que fue desmontada en septiembre de 1917; en el consulado de Austria-Hungría en Las Palmas, donde fue confiscada en diciembre de 1917 una pequeña antena de corto alcance que había sido colocada en el asta de la bandera (PONCE MARRERO (2006), pp. 208, 164, 237, 241-243 y 245).

Las páginas de los propios periódicos isleños, por lo demás, dejan patente tanto el fuerte incremento como la diversificación, evidentemente, en relación a los años de anteguerra, de los cauces de la información foránea que llegó a las islas en aquellos calamitosos años. Así, a los pocos días del inicio de la conflagración, el conciso telegrama que tradicionalmente remitía la correspondencia de Madrid sintetizando la actualidad estatal e internacional aparecía en los periódicos junto a otros que, con las versiones sesgadas y antagónicas de los acontecimientos, suministraban gratuitamente las colonias inglesa y alemana asentadas en las islas. Paralelamente, mientras los servicios de las agencias de noticias españolas aparecían con mayor frecuencia en los principales diarios, tanto las homólogas europeas, caso de Marconi, Reuter o Wireless Press, como los periódicos extranjeros que los buques dejaban a su paso por los puertos abrían, aunque con más intermitencias, otros flujos de información directa desde el exterior. Pero, sin duda alguna, la novedad más relevante de la coyuntura fue la accesibilidad que, por entonces, adquirió la radiotelegrafía para los periódicos isleños, lo que dio una densidad y frescura crecientes a la información bélica que circuló en las islas conforme decursaron los meses y los bandos contendientes fueron perfilando mejor sus estrategias propagandísticas. El diario matutino más pujante de la provincia de Santa Cruz de Tenerife, *La Prensa*, incluso contrató un servicio de cuatro despachos diarios a la Compañía de la Telegrafía Sin Hilos, a las 12:00 horas desde Poldhu, a las 15:00 desde la Torre Eiffel, a las 16:00 desde Lyon y a las 24:00 desde la Torre Eiffel¹⁷, con el que sacó al mercado, en lo que no fue una excepción, un suplemento vespertino.

Por su parte, los periódicos acogieron con satisfacción todas las informaciones que, de una u otra manera, llegaban a sus redacciones, por parciales y contradictorias que fueran, dada la baratura y el fuerte reclamo que ejercían todas las noticias luctuosas y, más aún, de aquella envergadura, en el raquítico mercado lector de las islas. Luego, siguiendo la vieja costumbre de “hinchar el perro”, los redactores reelaboraban los relatos guiados por sus desiguales simpatías por los bandos contendientes al objeto de colmar las expectativas y, además, de ampliar al máximo el rato de lectura de sus clientelas. Con tan atractiva oferta informativa, todos los diarios aumentaron las tiradas, rebasaron sus tradicionales cotos ideológicos de difusión y, en mayor proporción aún, acrecentaron su impacto en la opinión pública isleña, dado que la penetración social del sector se disparó porque los analfabetos empezaron a frecuentar con mayor asiduidad las lecturas colectivas que, de manera espontánea, congregaban al vecindario en las ventas y barberías. Por si fueran pocos los atractivos, las contradictorias versiones de la guerra generaban continuas polémicas entre los propios periódicos que, luego, eran debatidas por sus respectivas clientelas en los foros y mentideros donde se cocía la opinión pública insular, al tiempo que los compromisos políticos, auténticos soportes de la prensa insular de la época porque las islas aún no habían alcanzado el desarrollo suficiente como para albergar empresas periodísticas autónomas, pasaban a un segundo plano¹⁸.

Pero en la misma medida que las comunicaciones a distancia abrían a los isleños un ventanal que les permitía seguir, y optando por alguno de los bandos contendientes¹⁹, los estremecedores sucesos que

17 YANES MESA (1995a), pp. 107-109.

18 En efecto, por entonces, el 70% de analfabetismo, la ruralización, los bajísimos niveles de vida, las pésimas comunicaciones interiores, la menudencia e inarticulación del mercado lector (agravada con el pleito insular) y, en definitiva, el subdesarrollo socioeconómico, hacían inviable en el archipiélago el “nuevo periodismo” que, desde el último cuarto del siglo XIX, había emergido en los enclaves más desarrollados del mundo occidental (YANES MESA (2005b), pp. 103-132; y YANES MESA (2003), pp. 371-441). Para calibrar la singularidad comunicativa isleña en el contexto estatal durante la Primera Guerra Mundial, contrastense los trabajos citados con SEOANE & SAIZ (1996), pp. 211-256.

19 Cosa que hicieron, al igual que los habitantes del resto de España, con unas buenas dosis de pasión e intransigencia, sobre todo, desde la primavera de 1916, cuando los grandes diarios aliadófilos de Madrid publicaron una “lista negra” con los germanófilos más significados del estado, en la que figuraban, entre casas comerciales, empresarios y periódicos, un total de 47 entidades de las Islas Canarias. Meses más tarde, en medio de continuas acusaciones y desmentidos sobre presuntas simpatías por la causa germana, los propios germanófilos, muchos de los cuales se mantenían en el anonimato por la infinita superioridad numérica de sus oponentes, decidieron recoger firmas de adhesión en un “libro” bajo el rubro *Amistad Hispano-germana*, con un éxito tan reducido como escaso era el predicamento de su causa en la sociedad tinerfeña. En la batalla dialéctica librada entre unos y otros a través de la prensa, el principal paladín de los germanófilos en Tenerife fue Arvid Holmström, propietario del Hotel Victoria y cuñado del secretario del ayuntamiento de Santa Cruz Hipólito Fumagallo, cuyos textos publicaba el diario católico *Gaceta de Tenerife* (1910-1939) bajo el pseudónimo *Un Peludo*; mientras su más enconado adversario fue Joaquín Fernández Pajares (*Jacinto Terry*), redactor-jefe del diario republicano *El Progreso* (1905-1932) y, luego, promotor y director

acontecían en el viejo continente, el colapso del tráfico marítimo dejaba a las islas cada vez más desconectadas del mercado consumidor de su producción frutera, desabastecidas de productos básicos de importación e inmersas en una galopante crisis económica de la que no pudieron abstraerse los propios periódicos. El fuerte incremento de los costos de edición derivado de la escasez y encarecimiento de la resma de papel, que de 4,59 pesetas en agosto de 1914 había subido a 22 pesetas en el mismo mes de 1918, basta para calibrar la insostenible situación del sector²⁰, en la que también incidieron, de un lado, la evaporación de los modestos ingresos publicitarios y, de otro, la pérdida de lectores, tanto por la degradación de los niveles de vida como por el cansancio que, a largo plazo, debió generar la contradictoria y tendenciosa información bélica que ofrecían los periódicos. Consecuencia de todo ello fue la reducción de la superficie informativa de los diarios de las 4 páginas habituales a tan sólo 2 y, además, recortadas, así como un cierre generalizado que sólo pudieron eludir aquellos que contaban con un fuerte respaldo de correligionarios y, más aún, si habían sabido diversificar su clientela fundacional con la atracción del minúsculo segmento del mercado lector que, simplemente, buscaba información, lo que supieron hacer mejor que ningún otro, en Tenerife, el diario republicano-tinerfeñista *La Prensa*²¹ y, en Gran Canaria, el divisionista *La Provincia*²².

LA REACCIÓN DE LA SOCIEDAD ISLEÑA

La propuesta de la burguesía: la constitución de una flota frutera

Nada más llegar las primeras noticias del estallido de la guerra, los productores y los exportadores²³ de los plátanos, tomates y papas tempranas que recalaban en Gran Bretaña se movilizaron para, sin alterar la tradicional dinámica de la economía isleña, intentar frenar la hecatombe que se les venía encima. A tal fin, mientras un sector de ellos puso en marcha, en colaboración con las autoridades isleñas y los personajes más influyentes del archipiélago, una campaña para captar nuevas escalas que sustituyeran a las que se cancelaban de continuo, paralelamente, sendas comisiones creadas en Tenerife y Gran Canaria entraban en conversaciones con los consignatarios de las navieras extranjeras y los cónsules de los países europeos para mantener las líneas marítimas y los fletes a los mismos niveles que en los años de anteguerra. Pero una vez quedó claro que el problema requería la puesta en práctica de medidas excepcionales, la burguesía isleña puso sobre el tapete una osada propuesta que, de haber prosperado, hubiese incidido de manera determinante, no sólo en la evolución del tráfico portuario en aquellos aciagos años,

del diario esencialmente aliadófilo *El Imparcial* (1916-1920) (YANES MESA (2005a), pp. 60-65).

20 No sólo en Canarias sino en toda España, lo que obligó al Gobierno a promulgar el decreto de 19 de octubre de 1916, por el que Hacienda se ofrecía para adelantar a Central Papelera Española el margen de encarecimiento del papel en relación a los precios de 1914, anticipo que debían reintegrar los periódicos al Estado mediante un más que módico impuesto de 5 céntimos, luego reducido a 2, por kilogramo de papel adquirido. Tras sucesivas prórrogas hasta su definitiva regulación por ley de 29 de julio de 1918, el anticipo reintegrable continuó en vigor hasta enero de 1921, suponiendo al Estado un desembolso de 79.929.377 pesetas que, dado el bajísimo canon de amortización de los periódicos, recuperó en una mínima parte ante la desaparición de la inmensa mayoría de los acogidos a los beneficios de la ley sin tener tiempo para reintegrar los pagos a Hacienda. En los años de la República, por caso, los sobrevivientes satisfacían tasas a Hacienda que ni tan siquiera cubrían el interés del capital pendiente de pago; mientras que aún en 1975, la empresa editora de *ABC*, *Prensa Española*, debía al Estado 9.583.000 pesetas en concepto de anticipo reintegrable (GÓMEZ APARICIO (1974), tomo III, pp. 535-591 y SEOANE & SÁIZ (1996), pp. 213 y 214). Los periódicos de las Islas Canarias, por lo demás, aunque compraban papel a la Compañía Escandinava, también lo hacían a Central Papelera Española y, al igual que en la península, se acogieron a los beneficios del anticipo reintegrable (YANES MESA (2003), p. 382).

21 YANES MESA (1995), pp. 95-154.

22 PONCE MARRERO (1992), pp. 581-602.

23 En efecto, el limitado desarrollo del sector frutero aún no había precipitado el afloramiento del binomio de intereses contrapuestos “cosecheros-intermediarios”, quienes años más tarde, a propósito de la crisis traída por las secuelas del hundimiento de la bolsa neoyorquina de 1929, habrían de protagonizar un duro enfrentamiento interno que quedó magníficamente reflejado en la prensa de la época (YANES MESA (1997b), pp. 267-294; y, para contextualizar tales hechos, YANES MESA (1999)).

sino en la fisonomía de la economía canaria: la creación de una flota frutera para enviar por cuenta propia la fruta a los mercados europeos.

El audaz proyecto dio sus primeros pasos antes de finalizar 1914, cuando sus promotores consiguieron al efecto, a través de la representación parlamentaria canaria, una subvención estatal por valor de un millón de pesetas. A renglón seguido, hablamos de comienzos de 1915, la Cámara Agraria de la entonces capital de Canarias designó una comisión para hacer llegar sus puntos de vista a la asamblea regional que, con el ánimo de dar concreción a la flota, convocó la Cámara de Comercio local en el salón de actos de la Diputación Provincial. Pero de inmediato, la representación gran Canaria propuso el establecimiento de dos flotas independientes con sedes respectivas en las capitales de las dos islas centrales del archipiélago alegando, cuando aún estaban a flor de piel los resquemores dejados por el reciente enfrentamiento entre ambas a cuenta de la división provincial²⁴, que la ubicación del local social y la residencia del gerente eran de imposible consenso. Aún así, los asambleístas tinerfeños acordaron la constitución de una compañía en base a ocho vapores de 1.300 toneladas de arqueado 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 en el Valle de la Orotava. A las dificultades intrínsecas del proyecto, pues, se sumaron las desavenencias derivadas del “pleito insular” para hacer fracasar la primera tentativa de constitución de la flota.

Tras el período estival de 1915, la galopante contracción de los beneficios del sector precipitó, esta vez a iniciativa del Consejo Provincial de Fomento, la recuperación del asunto de la flota frutera en Santa Cruz de Tenerife. En esta ocasión, aunque circunscrito a la zona occidental del archipiélago, el plan nació con unos objetivos más pretenciosos que el anterior, puesto que requería una subvención estatal más cuantiosa y, además, la consecución de fondos alternativos en las islas. La propuesta preveía la constitución 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 diez años, reunir unos diez millones de pesetas con los que negociar un préstamo por tal cantidad y plazo con vistas a la inmediata adquisición de diez vapores. Para convencer a los más escépticos, los mentores del proyecto alegaban que, con el restablecimiento de los fletes de 1909 en la naviera propia, el sector iba a conseguir un ahorro a largo plazo de unos cinco millones de pesetas, dato que deja en evidencia el fuerte encarecimiento que había experimentado el mecanismo exportador por entonces. Pero la propuesta no quedaba ahí, puesto que 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 el estrangulamiento del mecanismo exportador. Dado que el destino del empréstito era el pago de los vapores, 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 años que requería la operación. Aunque esta vez se nombró una comisión para impulsar la previa sindicación, el proyecto quedó de inmediato estancado por su propia inviabilidad, puesto que el sector no estaba en disposición de asumir más mermas en sus alicaídos beneficios con la adopción de impuestos voluntarios, mientras los vapores, en su fuerte demanda internacional por las necesidades bélicas, habían alcanzado una cotización que triplicaba a la de anteguerra.

El cerco del archipiélago por los submarinos alemanes desde noviembre de 1916, con la consiguiente espantada de los escasos buques aliados que aún recalaban en los puertos, hizo que la Cámara Agraria de Santa Cruz de Tenerife desempolvase otra vez la aspiración de la flota frutera. Esta vez, a la vista del escaso numerario captado entre los agricultores en la tentativa anterior, el sector optó por sacar al mercado la venta de cinco mil acciones de mil pesetas, lo cual suponía, de un lado, la apertura del proyecto a los otros sectores económicos isleños y, de otro, el recorte a la mitad del capital que había que recabar en las islas. Para garantizar el éxito de la empresa, el déficit de la inscripción pública de las acciones debía ser asumido por los agricultores mediante la adopción del impuesto voluntario propuesto meses atrás. Pero todo quedó de nuevo en aguas de borrajas porque Madrid aclaró de inmediato que en los presupuestos del Estado no había consignación para librar las 2.750.000 pesetas solicitadas y, además,

²⁴ GUIMERA PERAZA (1987), pp. 240-371 y, para calibrar la incidencia del problema en la opinión pública insular, YANES MESA (2003), pp. 271-370.

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 sólo una quinta parte de las acciones y, además, a mitad de precio, con el ánimo de solicitar en préstamo el capital restante con el aval de la Diputación Provincial. Pero ni así resultó viable un proyecto que, incluso, antes de la guerra, era una auténtica quimera para las islas.

Fue por entonces cuando en el Valle de la Orotava, la zona de mayor producción platanera del archipiélago, cristalizó una propuesta sumamente modesta, aunque con unos resultados, si cabe, aún más dolorosos que en los casos anteriores. El primer jalón del proyecto fue la incorporación de los agricultores de la zona al Sindicato Agrícola del Norte de Tenerife, en cuyo seno dieron vida a la Compañía Naviera de Tenerife con un capital social de seiscientas mil pesetas repartidas en setecientas cincuenta acciones de ochocientas pesetas.²⁵ Con tales disponibilidades, se adquirieron dos pequeños vapores de 789 y 762 toneladas que, a su llegada a la isla en abril y julio de 1916, fueron rebautizados con 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 tras la embestida de un submarino alemán. Circunstancias ajenas a la voluntad isleña, pues, dieron al traste con la única intentona viable de dar salida a la producción frutera, lo que a partir de entonces, generó una enorme sensación de impotencia en el sector, más aún cuando la debacle de la humilde naviera norteña coincidía con la frustración de la gran flota canaria. En días sucesivos, el chivo expiatorio de todos los males fue el periódico germanófilo *Gaceta de Tenerife* por reproducir una nota de su agencia en Madrid que, dejando en entredicho el contenido de la carga del buque, parecía justificar el hundimiento.

Aún así, todavía hubo quien, a finales de enero de 1917, elevó otra propuesta mucho más austera, la cual rebajaba de nuevo a la mitad el montante de la operación, aunque a costa de dejar la pretendida 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, los cuales, al parecer, eran muy utilizados por entonces en los Estados Unidos debido a la escasez de vapores, a un precio conjunto que rebasaba ligeramente los cinco millones de pesetas. Según el proponente del proyecto, los motores podían imprimir a los buques velocidades comprendidas entre las ocho y las nueve millas por hora que, con la ayuda del velamen cuando los vientos eran favorables, podían subir hasta once, con lo que la duración del trayecto a Inglaterra era factible en unos nueve días. 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, en las islas para la constitución de la flota frutera jamás superó las 300.000 pesetas²⁶.

La reacción del proletariado: de la petición de obras públicas a la huelga general y la resignación solidaria

En las vísperas del estallido del conflicto, los dos sectores que generaban el grueso de los empleos en el archipiélago eran, de un lado, el cultivo y la exportación de plátanos, tomates y papas tempranas a Europa occidental, actividades dispersas en el territorio insular que, directa o indirectamente, mantenían a la cuarta parte de la población²⁷; y, de otro, las labores portuarias, éstas concentradas en las ciudades de Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria y en, mucha menor medida, el Puerto de la Cruz, las cuales generaban el proletariado más dinámico y nutrido de las islas, con un censo laboral oscilante

²⁵ La iniciativa asociacionista del Valle de La Orotava fue luego emulada, conforme la crisis acentuó sus estragos en el agro insular, por los agricultores de los más diversos rincones del archipiélago, en un proceso que llama poderosamente la atención por su magnitud, al sembrar la solidaridad en un sector que secularmente había estado minado por el más duro de los individualismos.

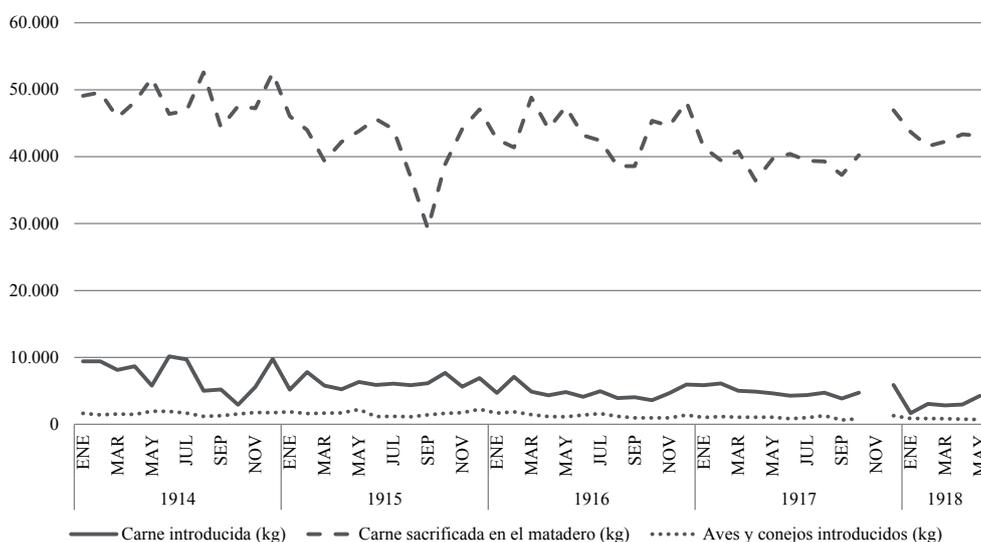
²⁶ Véase, con los detalles de iniciativas similares en años posteriores, YANES MESA (1996), pp. 249-266.

²⁷ YANES MESA (2005a), pp. 89-90.

entre los tres y los cuatro mil individuos²⁸. Por razones obvias, los portuarios fueron los primeros en acusar el impacto de la guerra, tal y como ilustran sus movilizaciones a las pocas semanas por la reducción de la jornada laboral, cuando el encarecimiento generalizado de los artículos de primera necesidad y los temores de desabastecimiento ya estaban de permanente actualidad. Por entonces, el colectivo se conformaba con el establecimiento de fórmulas para conseguir, de un lado, el reparto equitativo del menguante trabajo y, de otro, la contención de la escalada de los precios de los artículos básicos. Las autoridades insulares, por su parte, paliaron la situación con una serie de obras públicas centradas en las carreteras, puertos y montes, las cuales resultaban cada vez más insuficientes porque el número de desempleados no hacía sino aumentar con el decurso de las semanas.

A los seis meses de iniciado el conflicto, la incesante destrucción de empleos ya incidía en todos los asalariados de las islas, al tiempo que la acometida de obras públicas para mitigar el problema distorsionaba la tradicional compartimentación de los activos en favor del sector de la construcción, la única alternativa viable para la mano de obra excedente que no optaba por la emigración. Pero tales esfuerzos de las autoridades insulares, junto con los paralelos trabajos costeados por Madrid en la red de carreteras insulares y el muelle, no bastaron para contrarrestar el constante aumento del paro ni contener el progresivo deterioro de las condiciones laborales del proletariado. Expresión de todo ello fue el creciente clima de crispación que, al cabo de un año del inicio de la guerra, empezó a reinar en la ciudad de Santa Cruz de Tenerife, cuando los mítines, las manifestaciones, las huelgas sectoriales, los tiras y aflojas de los negociadores, los enfrentamientos entre huelguistas y esquirols y las intervenciones de la Guardia Civil, estuvieron de permanente actualidad en la prensa de la época. Tras un precario acuerdo que permitió recuperar por momentos la normalidad, el malestar obrero volvió a aflorar de inmediato para, antes de finalizar el año 1915, estallar con inusitada violencia.

Consumo de carne en Santa Cruz de Tenerife durante la Primera Guerra Mundial



Fuente: YANES MESA, J. A. (2005a): Santa Cruz de Tenerife durante la Primera Guerra Mundial..., op cit., pp. 210, 213 y 217.

Los hechos se retrotraen a finales de noviembre, cuando los operarios de las compañías de las falúas a motor que trasladaban a los pasajeros de los buques al muelle, los estibadores de carbón y los obreros de la construcción se declararon, casi al mismo tiempo, en huelga para reclamar la moderación, que no la anulación, de la contracción salarial derivada del descenso del tráfico portuario. Los subsiguientes incidentes por la presión de los piquetes contra los esquirols y la mediación policial con el saldo de una

28 BRITO GONZÁLEZ (1980), pp. 117 y 183.

veintena de detenciones, crearon el caldo de cultivo idóneo para que los otros colectivos portuarios, tras contactar con sus colegas grancanarios, y los restantes gremios afiliados a la Federación Obrera plantearan una movilización de la clase trabajadora en todo el archipiélago. A renglón seguido, en un multitudinario mitin celebrado el 1 de diciembre de 1915, los asistentes acordaron convocar una huelga general en el plazo de 48 horas si las reivindicaciones de los estibadores de carbón no eran atendidas. Llegado el día, mientras el sindicato nombraba el comité de huelga ante un gentío que, “*con expectación, silencio y orden*”, atestaba su local social, el gobernador civil se apresuraba a solicitar a las dos partes litigantes la designación de tres representantes para, bajo la presidencia del alcalde de Santa Cruz, constituir un tribunal de arbitraje para mediar en el conflicto.

A la mañana siguiente, nos referimos al 4 de diciembre, la corporación municipal celebró una sesión plenaria extraordinaria para estudiar la forma de garantizar el aprovisionamiento de la ciudad, al tiempo que el proletariado celebraba otro mitin en la plaza de toros y se constituía en asamblea permanente en el local social de la Federación Obrera para hacer el seguimiento de las jornadas de protesta. El malestar obrero se acentuó cuando el gobernador civil de la provincia, para garantizar el abastecimiento de pan a la población, reemplazó a los panaderos huelguistas por soldados, al tiempo que la patronal portuaria reclutaba mano de obra en las localidades del interior de la isla para llevar a cabo las tareas más perentorias. En un clima de creciente crispación por el enfrentamiento interno entre las facciones proletarias y los desmanes de los grupos incontrolados, que la prensa de la época recrea magníficamente en términos de la vida cotidiana, la Guardia Civil se vio obligada a custodiar los tranvías, los taxistas a retirar sus automóviles de las paradas, la policía a efectuar nuevas detenciones y a montar guardia en algunos domicilios particulares y, a eso del medio día, el gobernador civil a solicitar la fuerza de caballería al Capitán General de Canarias.

Por la tarde, tras la clausura de todas las sociedades obreras y la proclamación del estado de sitio en la ciudad, las calles quedaron patrulladas por el ejército. Aún así, el despliegue militar no pudo evitar que varios centenares de huelguistas celebraran un mitin en el barranco de Pepita Concha, donde los más exaltados propusieron “*volar el puente Zurita*”, “*incendiar los buques el puerto*” y “*levantar los raíles del tranvía*”. A las pocas horas, en otro evento similar celebrado, en este caso, en el barrio periférico de Los Llanos, los concurrentes fueron sorprendidos cuando oían “*discursos fogocísimos*”²⁹ por la tropa movilizada, la cual consiguió acorrallar a dos centenares largos de obreros que, a renglón seguido, condujeron a la prisión de Paso Alto, mientras las mujeres “*armaron un griterío infernal, pretendiendo que también las llevaran a ellas detenidas.*” Las fuerzas de orden público tampoco pudieron evitar las roturas de lámparas eléctricas y otro mobiliario urbano, al tiempo que las amenazas de colocación de petardos en los raíles obligaban a los tranvías a circular por la noche con “*tres potentes luces en la parte delantera.*”

La movilización quedó descabezada tras la detención, al día siguiente, del presidente de la Federación Obrera y los miembros del comité de huelga. A renglón seguido, las autoridades insulares llevaron a cabo una dura represión contra los líderes más significados de la revuelta, mientras los menos belicosos regresaban a sus puestos de trabajos, los jornaleros del interior de la isla a sus lugares de origen y las tropas a sus cuarteles. Paralelamente, los encarcelados comenzaron a ser liberados en tandas de a diez ante la expectación de los familiares que, “*abarrotando la azotea del edificio de la sociedad de socorros mutuos La Benéfica, se afanaban por atisbar a sus allegados en el interior del presidio*”. Antes de las dos semanas, nos referimos al 17 de diciembre, cuando ya se habían incorporado al trabajo hasta los estibadores de carbón, la ciudad había recobrado la normalidad, evidentemente, dentro de la anormalidad de la época, con la puesta en libertad de los últimos detenidos. Tras el duro correctivo, el proletariado isleño se resignó a su suerte porque, a pesar del incesante deterioro de su situación a remolque de la paralización de la economía y la escasez de subsistencias, comprendió que la raíz del problema no estaba en Canarias. A ello contribuyó un factor tan decisivo como la emigración y, para los que no pudieron o no se atrevieron a cruzar el Atlántico, el trabajo esporádico que en el sector de la construcción generaban las obras públicas, para el cual se establecieron turnos solidarios al objeto de reducir en la mayor medida posible la caída de las familias en la indigencia.

29 YANES MESA (2005a), pp. 87-136.

La opción tradicional de las clases populares: la emigración

Cuando estalló la I Guerra Mundial estaba en vigor la ley de emigración de 21 de diciembre de 1907 que, con el reglamento de 30 de abril de 1908 y el real decreto de 6 de noviembre de 1914, reconocía el derecho de emigrar a todos los varones con la única excepción de los soldados en servicio activo y los individuos encausados por problemas judiciales, dado que las fianzas a los reservistas y a los jóvenes mayores de 15 años con obligaciones militares pendientes se habían erradicado. El pasaje para América era relativamente asequible, 110 y 177 pesetas según se viajara a las Antillas o al cono sur del continente, y los cauces para el traslado más que suficientes, dado que las compañías *Pinillos*, *Trasatlántica de Barcelona* y *General Trasatlántica de Francia* ofrecían un servicio mensual de cinco vapores de los que cuatro recalaban en Cuba, el destino preferido por los isleños, y uno en Montevideo y Buenos Aires. Pero desde el inicio de la conflagración, las dificultades para el éxodo no hicieron más que aumentar cuando, precisamente, las razones para emigrar de Canarias por la crisis y de recalcar en Cuba por el esplendor del sector azucarero no hacían más que acentuarse. Tal es lo que deja patente la suspensión de la línea de la naviera francesa desde mediados de 1915, la irrupción de los submarinos alemanes en noviembre de 1916, la entrada de Cuba en la guerra del lado aliado en marzo de 1917, la suspensión de la línea *Pinillos* entre abril y junio de 1918, el temor a las minas a la deriva en el mar y, a consecuencia de todo ello, el galopante encarecimiento de los pasajes hasta llegar, en vísperas de la firma del armisticio, a 319 pesetas para Cuba y 334 pesetas para Centroamérica³⁰.

A pesar de todos los escollos, del archipiélago partieron en estos trágicos años hacia la otra orilla del Atlántico casi 25.000 individuos³¹, el grueso de los cuales quedó registrado en las estadísticas oficiales porque las salidas clandestinas, al no estar el territorio insular conectado por vía terrestre con un país extranjero como sucede en la península, se redujeron a los polizones de los trasatlánticos porque, desde antes de la guerra, el tráfico de veleros era prácticamente nulo. Además, no olvidemos que las otras salidas ilegales, tanto con documentación falsa como a través de la suplantación de la personalidad en connivencia con un tercero, quedaron reflejadas en los recuentos de la época porque sus protagonistas embarcaron con los pasajeros legales³², y que la inmensa mayoría de los prófugos, lejos de emigrar clandestinamente como aireaba la prensa de la época, lo hicieron dentro de la ley con antelación al llamamiento a filas al amparo de la legislación migratoria³³. En el contingente emigrante hubo un segmento mayoritario, el procedente de las zonas tradicionales y dirigido a los ingenios y centrales azucareros de Cuba, formado por jóvenes solteros sin cualificar, cuya intención era permanecer algunos años en la isla antillana con la esperanza de regresar algún día; y otro minoritario, más cualificado y familiar, procedente de las zonas exteriores y atraído por las áreas más urbanizadas, cuyo propósito era establecerse de manera definitiva en la tierra de acogida³⁴. A pesar de los reiterados testimonios que nos legaron los coetáneos, no hubo segmento alguno, por minúsculo que fuera, que practicara la emigración golondrina, lo que un somero vistazo a la infraestructura comunicativa, las diferencias salariales y los costos del desplazamiento basta para dejar en evidencia su inviabilidad³⁵. A largo plazo, los retornos sobrepasaron el 70%, la inmensa mayoría después de la guerra y, sobre todo, tras el crac azucarero de Cuba en 1920, de los que unos diez mil fueron repatriados tras quedar en la indigencia con fondos públicos y colectas benéficas abiertas en el archipiélago hasta bien avanzada la II República³⁶.

Los beneficios del éxodo para las islas se redujeron a un goteo de circulante, tan disperso como atomizado, que se desparramó a lo largo de estos trágicos cuatro años por toda la geografía insular, lo que permitió a muchas familias aliviar sus miserias a cambio de la sobreexplotación de sus miembros emigrados. Las vías de llegada de estas minúsculas, y desperdigadas, inyecciones de numerario en la economía insular fueron las casas de banca sudamericanas a través de sus convenios con las canarias,

30 YANES MESA (1997a), pp. 39-62.

31 *Ibidem*, p. 139.

32 YANES MESA (1995b), pp. 157-174.

33 YANES MESA (1993b), pp. 99-121.

34 YANES MESA (1993a).

35 YANES MESA (1998), pp. 603-625.

36 YANES MESA (2009), pp. 373-387.

los envíos de billetes del banco de España en las cartas por correo postal y lo portado por los propios emigrantes retornados. Varias quejas que salieron a relucir en la prensa de la época han dejado testimoniado tanto el volumen de lo que solían recibir las familias, en torno a las 100 pesetas, como el alto coste que suponía la operación en aquellos años bélicos, hasta el extremo de que a finales de la guerra las entidades bancarias llegaron a quedarse con el 50% del montante girado. Ante esta realidad, las cifras que el Consejo Superior de Emigración publicó sobre la llegada al archipiélago de nada menos que de 20.100.000 pesetas en 1914 y 24.220.000 pesetas en 1917 a través de la casa de banca tinerfeña de Nicolás Dehesa y otras dos inglesas, y que tanta confusión han generado entre algunos investigadores, resultan explicables porque las islas fueron en aquellos años lugar de paso de buena parte de las remesas indianas que llegaron a España de América. Tal es lo que dejó en evidencia la propia prensa al informar de algunas de las partidas que recibió Nicolás Dehesa de la otra orilla del Atlántico y, a su vez, reenvió para la península, o de las delegaciones de las casas de banca gallegas establecidas por entonces en Canarias. Porque el capital más alto del que hemos podido confirmar tanto su llegada como su inversión en Canarias en aquellos aciagos cuatro años fueron las 8.225 pesetas que, a través de la casa de banca de Nicolás Dehesa, envió la Asociación Canaria de Cuba en mayo de 1918 para socorrer a sus paisanos³⁷.

En definitiva, aunque a costa de pagar sus protagonistas un enorme costo afectivo y de obtener un mínimo porcentaje de las plusvalías generadas con su trabajo en América, la emigración tan sólo alivió en algunos hogares isleños el profundo quebranto sufrido por las economías domésticas durante la Primera Guerra Mundial.

LA EXPRESIÓN DE LA CRISIS EN TÉRMINOS DE LA VIDA COTIDIANA

Aunque es indudable que las series estadísticas dimensionan la realidad con objetividad, no es menos cierto que, al aludir a fragmentos cuantitativos parciales segregados de ésta, frustran la consecución de un objetivo tan irrenunciable para la Historia con mayúsculas como la recuperación de lo acontecido en términos de vivencias cotidianas de las personas, toda vez que en la vida real inciden una multitud de variables no siempre cuantificables. Para resolver el problema, en Canarias contamos para los años de la I Guerra Mundial con una documentación tan excepcional y única como la prensa isleña coetánea, dada su pluralidad al estar todavía inmersa en estadios ideológicos, su condición de medio de comunicación social único al no haber irrumpido aún la radio, su originalidad porque todavía no pululaban las notas de prensa que en la actualidad igualan los contenidos de los periódicos y, por si fueran pocas las virtudes, su quehacer ajeno a las estrategias comerciales que cultivaban las empresas informativas de los países desarrollados. A todo ello, debemos añadir que, en contraposición a la típica documentación de archivo elaborada a espaldas de la sociedad, los periódicos fueron leídos en su día por los protagonistas de los hechos estudiados y, en muchos casos, replicados desde sus rivales ideológicos en polémicas que propiciaron la salida a la luz de los datos más insospechados del tema que nos ocupa, lo que, a su vez, nos permite cribar la información y erradicar las inexactitudes. Sobre tales premisas, la lectura pausada, continuada y contrastada de todos los órganos informantes de la época, nos permite descender a la vida real y recrear cómo nuestros antepasados vivieron una espeluznante crisis que, en términos cuantitativos, conllevó la contracción del tráfico portuario y la exportación frutera en más de un 90%, la reducción de la importación de artículos básicos en un 50% y el retroceso de los accidentes laborales, por la creciente inactividad en los sectores fundamentales de la economía insular, en nada menos que un 75%³⁸.

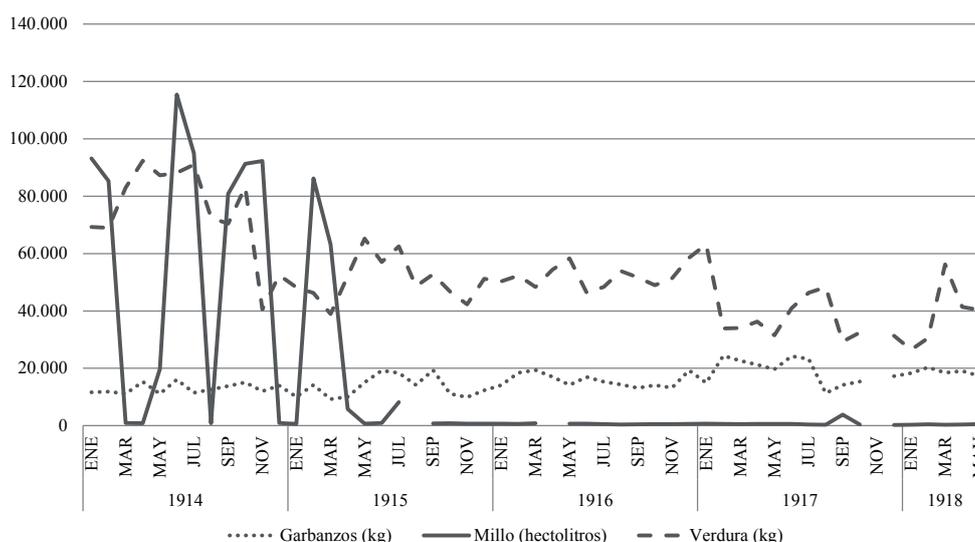
En un principio, y mientras se pensó que la conflagración tendría una duración corta, el problema del sustento de la población suscitó un enconado debate entre la prensa católica-conservadora, partidaria de instalar unos comedores asistenciales, y la republicana que, en lugar de medidas paternalistas, prefería la acometida de obras públicas. Pero pronto, el paro obrero y el desabastecimiento adquirieron tal magnitud que la disyuntiva pasó a mejor vida, al quedar en evidencia que la simultánea puesta en práctica de ambas medidas era insuficiente para afrontar la hecatombe que se le venía encima a la sociedad insular.

37 YANES MESA (1997a), pp. 121-136 y YANES MESA (1993), pp. 124-130.

38 YANES MESA (2005a), pp. 67-78, 122 y 137-250.

En consecuencia, con la aportación del 50% de su coste por las autoridades insulares y las clases más favorecidas y el otro 50% por los usuarios, las capitales de las dos islas centrales y las localidades más importantes del archipiélago habilitaron unas cocinas económicas en las que se llegaron a servir millares de raciones a diario. Pero como el pago del bono resultaba cada vez más prohibitivo por módica que fuera su cuantía, paralelamente, un número cada vez mayor de isleños quedó a expensas de la caridad pública, tal y como ilustran las masivas concurrencias a los repartos gratuitos de “*rancho fruta y pan*” que, periódicamente, costeaban las casas extranjeras o algún personaje, o a los cuarteles en demanda de las sobras de la comida de los soldados que, en los años de anteguerra, se destinaban a la cría de cochinos.

Garbanzos, millo y verduras introducidos en Santa Cruz de Tenerife durante la Primera Guerra Mundial



Fuente: YANES MESA, J. A. (2005a): Santa Cruz de Tenerife durante la Primera Guerra Mundial..., op cit., pp. 157 y 182.

Paralelamente, la creciente presión sobre todos los recursos del territorio insular convirtió en comestible a buena parte de lo que antaño se destinaba a los animales, y en sucedáneos de los artículos que dejaron de llegar del exterior a todo lo aprovechable sin reparo higiénico alguno. Probablemente, el episodio más lamentable de tales prácticas fue la utilización del alcohol que contenían unos bidones arrojados por el mar en la primavera de 1917 en la elaboración de licores y mistelas, cuyo consumo ocasionó, al tratarse de un producto industrial sumamente tóxico, la ceguera y el fallecimiento a varias decenas de isleños. Y el indicador más sintomático de los niveles de autarquía impuesto por la guerra, el espontáneo desperezo del sector secundario de la economía insular al calor de la escasez de toda suerte de artículos, desde los más perentorios como las medicinas a los más cotidianos como las prendas de vestir, los botones o los clavos. En efecto, a pesar del bajísimo poder adquisitivo de la población y la miseria reinante, la demanda del mercado interior bastó para que, al calor de la disponibilidad de la materia prima resultante del colapso de la exportación frutera, irrumpieran a finales del período un cúmulo de establecimientos fabriles dedicados a producir harinas y otros preparados de plátanos, salsa de tomate, tejidos y calzado a partir del desfibrado de la corteza de la platanera; pero también, jabones, cerveza o juguetes infantiles de cartón piedra.

Con el decurso de los meses, las bolsas de exclusión social, de por sí altas en los años de anteguerra, no hicieron más que hincharse sin solución de continuidad. El proceso adquirió, particularmente, visibilidad en las capitales de las dos islas centrales del archipiélago, sobre todo, en los fines de semana, cuando la afluencia de indigentes atraídos de todas partes por las mejores posibilidades de ambos contextos, tanto en lo que a limosnas como en lo que a protección social se refiere, alcanzaba las cotas más altas. Pero como nadie pudo sustraerse de los efectos de la crisis, no sólo las dádivas de los particulares

sino también las prestaciones de las instituciones benéficas menguaron y perdieron eficacia conforme transcurrieron los meses. Así, desde mucho antes de la firma del armisticio, el número de pedigüeños que pululaban por las calles de ambas ciudades era tan alto, que los vecinos proponían con reiteración que cada localidad, simple y llanamente, se hiciera cargo de sus mendigos con los medios que tuviera a su alcance. Expresión de la degradación de la vida cotidiana fue el agravamiento de todas las lacras estructurales que sobrellevaba la sociedad insular, desde la prostitución y la mendicidad a la lepra o la tuberculosis, al tiempo que una escalofriante oleada de suicidios recorría, en la primavera de 1917, todos los rincones del archipiélago. Pero en la misma medida que la crisis asestaba un duro golpe a nuestros antepasados, sus secuelas hacían que estos echaran mano de lo mejor de la idiosincrasia isleña: un espíritu de solidaridad encomiable que, a través del reparto equitativo de las subsistencias, los envíos de cereales subvencionados por Madrid y el poco trabajo que iba quedando, palió el formidable drama humano vivido en Canarias en aquellos desdichados años³⁹.

EPÍLOGO

Cuando el 2 de noviembre de 1918 atracó en el puerto de Santa Cruz de Tenerife el primer buque inglés que llegó a la isla después de la guerra, el *Andorinha*, *La Prensa* nos legó un magnífico testimonio sobre el candoroso recibimiento que le tributó un gentío congregado en el muelle en medio del estallido de cohetes, los sones de la banda de música y los vivas a España e Inglaterra. Pero la vuelta al estatus anterior se hizo de rogar tanto, que el segundo navío británico no apareció en el horizonte hasta dos meses largos más tarde, el 16 de enero de 1919, cuando su tripulación, al desembarcar en la entonces capital provincial, fue asediada durante su recorrido por las calles, según recreara el citado diario tinerfeño, por “una verdadera turba de chicuelos astrosos y pedigüeños, de mujeres sucias e implorantes, de mendigos, cojos, mancos, tuertos.” El lamentable estado en el que seguía la población insular una vez concluido el conflicto bélico se debía a una “pertinaz” sequía que, desde inicios de 1918, había arruinado el policultivo de subsistencia, a lo que se sumaba el impasse del relanzamiento del sector frutero al quedar a la espera de la reorganización de las relaciones bilaterales entre las potencias europeas. La sequía prosiguió hasta, nada menos que, febrero de 1920, cuando unos violentos y persistentes aguaceros que, para mayor dislate, se hicieron recurrentes en los meses invernales de la primera mitad de la década de los años veinte, causaron a corto plazo muchos más quebrantos que beneficios. Las numerosas rogativas para que lloviera y, semanas más tarde, dejara de llover⁴⁰, fueron el colofón de un episodio de nuestra Historia cuyo relato, más que el de la recreación de hechos reales, parece el de una creación literaria en la línea del realismo mágico, sin que el símil suponga la más mínima concesión a las corrientes posmodernas.

BIBLIOGRAFÍA

- ARRIBAS MARTÍN, J. T. (1988). “El estrecho de Gibraltar, los archipiélagos españoles y los intereses británicos, 1898-1918”, en *II Aula Canarias y el Noroeste de África* (1986). Las Palmas: Cabildo de Gran Canaria, pp. 425-447.
- BAUMAN, Z. (2006). *Modernidad líquida*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica de Argentina (edición original: *Liquid-Modernity*, Polity Press & Blackwell Publishers Ltd., 2000).
- BREISACH, E. (2009). *Sobre el futuro de la Historia. El desafío posmodernista y sus consecuencias*. Valencia: Universitat de València, Servei de Publicacions (edición original: *On the Future of History. The Posmodernist Challenge and its Aftermath*, University of Chicago, 2003).
- BRITO GONZÁLEZ, O. (1980). *Historia del Movimiento Obrero Canario*. Madrid: Editorial Popular, colección: Tiempos Modernos, núm. 3.
- CALVO CALVO, Á. A. (2002). “Los cables submarinos: una rama emergente de la ingeniería civil en el siglo XIX”, en *Quaderns d’història de l’enginyeria*, vol. 5. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, pp. 205-206.
- DELAUNAY, J. M. (1985). “¿Hacia África? ¿Hacia América? Los franceses y las Islas Canarias, 1900-1930”, en *V Coloquio de Historia Canario-americana* (1982). Las Palmas: Cabildo de Gran Canaria, pp. 841-848.

39 YANES MESA (2005a), pp. 137-250.

40 YANES MESA (1995), pp. 168-204.

- GÓMEZ APARICIO, P. (1967, 1971, 1974 y 1981). *Historia del Periodismo Español*, cuatro tomos. Madrid: Editora Nacional.
- GUIMERA PERAZA, M. (1987). *El Pleito Insular (1808-1936)*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
- IGGERS, G. G. (1998). *La ciencia histórica en el siglo XX. Las tendencias actuales. Una visión panorámica y crítica del debate internacional*. Barcelona: Idea Universitaria (edición original: *Geschichtswissenschaft Im 20. Jahrhundert*, Vandenhoeck & Ruprecht, 1995).
- JENKINS, K. (2009). *Repensar la Historia*. Madrid: Siglo XXI (edición original: *Rethinking History*, Routledge, 1991).
- LASSWELL, H. D. (1927). *Propaganda Technique in the World War*. New York: Knopf.
- MCLUHAN, H. M. (1962). *The Gutenberg Galaxy: The Making of Typographic Man*. Canada: University of Toronto Press.
- NOLTE, E. (2001). *La Guerra Civil Europea, 1917-1945. Nacionalismo y Bolchevismo*. Méjico: Fondo de Cultura Económica (edición original: *Der europäische Bürgerkrieg, 1917-1945. Nationalsozialismus und Bolschewismus*, Propyläen, Berlin, 1987).
- ORY AJAMIL, F. DE (1997). *Ciencia y diplomacia hispano-alemana en Canarias (1907-1916). El origen del Observatorio Meteorológico de Izaña*. Las Palmas de Gran Canaria: Edirca.
- OTERO CARVAJAL, L. E. (2007). “Las telecomunicaciones en la España contemporánea, 1855-2000”, en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, vol. 29. Madrid: Departamento de Historia Contemporánea de la Universidad Complutense, pp. 119-152.
- PIERRE, A. & TUDESQ, A. J. (2001). *Historia de la radio y la televisión*. Méjico: Fondo de Cultura Económica (edición original: *Histoire de la radio-télévision*, Presses Universitaires de France, París, 1981).
- PIZARROSO QUINTERO, A. (1993). *Historia de la Propaganda (Notas para un estudio de la propaganda política y de guerra)*. Madrid: Eudema, 2ª edición ampliada.
- PONCE MARRERO, F. J. (1992). “Prensa y germanofilia en Las Palmas durante la gran guerra”, en *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 38. Madrid-Las Palmas: Patronato de la “Casa de Colón”, pp. 581-602.
- PONCE MARRERO, F. J. (2006). *Canarias en la Gran Guerra, 1914-1918: estrategia y diplomacia. Un estudio sobre la política exterior de España*. Las Palmas: Cabildo de Gran Canaria.
- ROIG, F. (1914). *Tasas telegráficas aplicables en Canarias para todos los países. Vigentes desde el primero de enero del año 1914*. Santa Cruz de Tenerife: librería y tipografía Católica.
- SEOANE, M. C. & SÁIZ, M. D. (1996). *Historia del periodismo en España, 3. El siglo XX: 1898-1936*. Madrid: Alianza Editorial.
- SCHULZE SCHNEIDER, I. (1991). “Guerra y comunicación: una relación compleja”, en Josep Lluís Gómez Mompert & Enric Marín Otto (editores), *Historia del Periodismo Universal*. Madrid: Editorial Síntesis, pp. 137-184.
- TRAVERSO, E. (2009). *A sangre y fuego. De la guerra civil europea (1914-1945)*. Valencia: Universitat de Valencia, Servei de Publicacions (edición original: *A feu et à sang. De la guerre civile européenne (1914-1945)*, Éditions Stock, 2007).
- WOLF, E. R. (2005). *Europa y la gente sin historia*. Méjico: Fondo de Cultura Económica (edición original: *Europe and the People Without History*, University of California Press, 1982).
- YANES MESA, J. A. (1993a). *La emigración del municipio canario de Güímar, 1917-1934*. Santa Cruz de Tenerife: Centro de la Cultura Popular Canaria, colección: “Taller de Historia”, núm. 14.
- YANES MESA, J. A. (1993b). “Cuatro lecturas en los expedientes de quintas del municipio canario de Güímar, 1886-1935”, en *Tebeto VI. Anuario del Archivo Insular de Fuerteventura*. Puerto del Rosario: Cabildo Insular de Fuerteventura, pp. 99-121.
- YANES MESA, J. A. (1995a). *Leoncio Rodríguez y «La Prensa»: una página del periodismo canario*. Santa Cruz de Tenerife: Cabildo Insular de Tenerife, CajaCanarias y Editorial Leoncio Rodríguez.
- YANES MESA, J. A. (1995b). “En torno a la importancia de la emigración clandestina en Canarias durante el primer tercio del siglo XX”, en *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 41. Madrid-Las Palmas: Patronato de la “Casa de Colón”, pp. 157-174.
- YANES MESA, J. A. (1996). “La flota frutera canaria: una quimera en las coyunturas críticas de los años de entreguerras”, en *Boletín Millares Carlo*, núm. 15. Las Palmas de Gran Canaria: Seminario de Humanidades «Millares Carlo», pp. 249-266.
- YANES MESA, J. A. (1997a). *Crisis económica y emigración en Canarias. El puerto de Santa Cruz de Tenerife durante la guerra europea, 1914-1918*. Santa Cruz de Tenerife: Centro de la Cultura Popular Canaria y Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.
- YANES MESA, J. A. (1997b). “Productores contra intermediarios: la otra crisis del sector frutero canario durante la II República”, en *El Museo Canario*, núm. LII. Las Palmas de Gran Canaria: Museo Canario, pp. 267-294.
- YANES MESA, J. A. (1997c). “Los sinsabores del hecho diferencial isleño: prosperidad en la Península y desolación en Canarias durante la guerra europea, 1914-1918”, en *Investigaciones Históricas*, núm. 17. Valladolid: Universidad de Valladolid, pp. 243-263.
- YANES MESA, J. A. (1998). “Evidencias micro y macroespaciales canarias que desmienten la emigración golondrina a Cuba durante el primer tercio del siglo XX”, en *Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-americanos, pp. 603-625.
- YANES MESA, J. A. (1999). *La Gran Depresión en Canarias. Un estudio con fuentes hemerográficas*. Santa Cruz de Tenerife: Centro de la Cultura Popular Canaria, Cabildo de Tenerife y varios ayuntamientos isleños.
- YANES MESA, J. A. (2000). “La polémica que suscitó la venta e higiene del pan en Santa Cruz de Tenerife durante la guerra europea, 1914-1918”, en *El Museo Canario*, núm. LV. Las Palmas de Gran Canaria: Museo Canario, pp. 175-191.

- YANES MESA, J. A. (2002). “Prensa y opinión pública en Canarias en el ocaso de la Restauración (1914-1918): acerca de la ambivalencia de la papa en el sector agrario de la economía insular”, en *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 48. Madrid-Las Palmas: Patronato de la “Casa de Colón”, pp. 505-518.
- YANES MESA, J. A. (2003). *Historia del Periodismo Tinerfeño, 1758-1936. Una visión periférica de la Historia del Periodismo Español*. Santa Cruz de Tenerife: Centro de la Cultura Popular Canaria, CajaCanarias y varios ayuntamientos isleños.
- YANES MESA, J. A. (2005a). *Santa Cruz de Tenerife durante la Primera Guerra Mundial. La vida cotidiana en un enclave neutral de la periferia europea en el Atlántico, asolado por el aislamiento y abrumado por la propaganda bélica*. Santa Cruz de Tenerife: Artemisa Ediciones, colección: “El árbol de la ciencia”.
- YANES MESA, J. A. (2005b). “La edad de oro de la prensa en un contexto central y otro periférico: Nueva York [1880-1914] y Santa Cruz de Tenerife [1931-1936]”, en *El Museo Canario*, núm. LX. Las Palmas: Museo Canario, pp. 103-132.
- YANES MESA, J. A. (2009). “La repatriación de los emigrados canarios tras el hundimiento del sector azucarero cubano, 1920-1935”, en *Anales de Historia Contemporánea*, núm. 25. Murcia: Departamento de Historia Moderna, Contemporánea y de América de la Universidad de Murcia, pp. 373-387.