

BERNARDINO CORREA VIERA

ESPAÑA
Y EL
ATLÁNTICO

**LAS CANARIAS INSULARES
Y CONTINENTALES**

CONFERENCIA DADA BAJO LOS AUSPICIOS
DEL COLEGIO MAYOR JIMENEZ DE CISNEROS
DE LA UNIVERSIDAD DE MADRID



MADRID
27 DE MAYO
1943

ESPAÑA
Y EL
ATLÁNTICO

BERNARDINO CORREA VIERA

ESPAÑA
Y EL
ATLÁNTICO

**LAS CANARIAS INSULARES
Y CONTINENTALES**

CONFERENCIA DADA BAJO LOS AUSPICIOS
DEL COLEGIO MAYOR JIMENEZ DE CISNEROS
DE LA UNIVERSIDAD DE MADRID



MADRID
27 DE MAYO
1943

LAS CANARIAS INSULARES Y CONTINENTALES

Parece estar ya bien observado que las civilizaciones y culturas tienen un sentido de desplazamiento de Oriente hacia Occidente: por lo menos, es cierto que así ha sucedido con las llamadas occidentales, y dentro de ellas, con la cristiana, que es la principal y acaso la única.

Roma hizo de catapulta del saber y de la técnica de sus tiempos imperiales, lanzándola hasta los bordes del Atlántico, que por entonces tenía un prestigio legendario; se le llamaba mar ignoto, mas es verdad que no jugaba un papel importante en aquel mundo.

A España, asentada en los bordes de este mar, le cupo la gloria de completar su conocimiento formulando las leyes de su vida geofísica y geopolítica. Este hecho, y no otro, es el que corona toda nuestra grandeza; es decir, mientras nos afanamos por comprender al gran océano y nos dimos cuenta de que era él nuestro escenario histórico y, lo que es más, lo mirábamos y teníamos conciencia de su unidad escénica, fuimos grandes y pudimos dar a todos los pueblos la idea de un orden que coincidía con la extensión total de nuestro planeta.

Quizás la injusticia más grande que se ha cometido con nosotros es el haber atribuido al acaso el logro de esta posición de singular prestigio. Vosotros sabéis, y yo no puedo menos de hacerlo notar, que a pesar del carácter interior de nuestras luchas durante siete siglos, los reinos de la Península, antes del advenimiento de Isabel y Fernando, tenían sus Almirantes; por tanto, vivían en la inquietud del mar. Para el caso, nos

basta con subrayar que éramos un pueblo marino y que muchos de los adelantos en las construcciones y en la técnica naval se deben a los españoles.

Al olvidar el papel preponderante del Atlántico en nuestra vida y perder su visión conjunta, se inicia nuestra decadencia, no sin antes fijar en sus contornos el alma de España. Hoy es él el eje o centro del mundo del futuro, tal como lo presintieron ayer nuestros hombres. Seguramente durante siglos, tal vez para siempre, cuanto se haga o piense en forma rectora universal lo harán o lo pensarán las naciones atlánticas, de las cuales quince tienen nuestra religión, nuestra sangre y nuestra cultura, sin contar al gran Brasil, que posee un alma ibérica también.

Yo creo que de esta parte de mi modesta charla os debéis quedar con la siguiente conclusión: El gran océano Atlántico es en gran parte un mar español, que encierra el motivo de nuestra grandeza, y su olvido, la causa principal de nuestra decadencia.

Es urgente la revalorización de este concepto, pero convendría salir al tiempo de la mera especulación intelectual, produciéndonos sobre realidades. De una de ellas me vengo a ocupar hoy aquí, y de pasada os contaré algo que hace muy pocos días me llenó de amargura: Hojeaba la *Guía Nacional de Colombia de 1942*, y fui en seguida a mirar la lista de consignatarios de buques; en ella estaban representadas todas las grandes naciones, Inglaterra, Alemania, Estados Unidos, Italia, Japón, etc. La única que faltaba era España, a pesar del alma españolísima de esta República. Mientras esto suceda, podremos imaginar, soñar y hasta pensar; lo que no podremos es realizar un acercamiento hacia los otros pueblos que hablan nuestro idioma, que es el vehículo principal del alma; es decir, no podremos hacer política de Hispanidad o hispanoamericana.

Sé que me falta autoridad para dogmatizar, valga la expresión, para decirlo de alguna manera, y por ello, después de lo dicho, quisiera justificar mi presencia en este lugar y en este momento.

Casi todo lo que poseemos (más allá de este núcleo de tierra firme) está enclavado en el Atlántico, y podríamos dividirlo o clasificarlo como sigue: tierras de influencia directa peninsular, Marruecos; tierras de la España transmarina, de que luego me ocuparé, y colonias del Golfo de Guinea. A esto nos hemos quedado reducidos, y para empezar a ser algo, o intentarlo, debemos contar con lo que somos y tenemos. El conjunto se rige desde aquí, y hasta ahora ha predominado un concepto continental, como corresponde a los hombres que no cuentan con el mar como elemento del paisaje y vienen de viejo replegándose y no extendiéndose, razón por la cual os ruego que por una vez oigáis con benevolencia cuanto os dice un español de la España transmarina. Nosotros estamos abalconados sobre el Atlántico, somos espectadores y actores de su tráfico y de sus luchas. Hemos trabajado siempre con fervoroso patriotismo, y, no obstante las dificultades que la naturaleza ha puesto en nuestro camino, como son la falta de agua y de tierras labrables, hace tiempo que nuestra lucha con los elementos está decidida en forma victoriosa, labor que hemos realizado en menos de una centuria, yendo desde lo cien mil habitantes con que contaba el Archipiélago a principios del ochocientos a los ochocientos mil que viven sobre él en la hora presente, y sin exageración alguna podremos afirmar que entre estas dos fechas ha quedado centuplicada la extensión de tierras dedicadas a cultivos y en proporciones también fantásticas aumentado su rendimiento hasta convertirnos en uno de los pocos lugares de alto cultivo que existen en el mundo. Algunas regiones de China y Japón, el Dekan, en la India, y los arrozales de Java y el

delta del Nilo. Estas se llaman así por no estar nunca vacías. También ha sido norma de nuestra vida la conjunción con el gran océano; por eso las islas están todas ellas vueltas hacia el exterior. En su estudio encontraréis un tema magnífico de las realizaciones que aquí todavía apenas se están enseñando.

Nuestra visión de España no puede ser otra que la que se alcanza desde allí, una visión de contornos o periférica, llena de posibilidades marinas, y por eso estoy convencido que nuestra manera de ver los problemas de nuestra Patria y la nuestra se completan perfectamente y en su unión está la garantía más firme para encontrar un camino hacia un porvenir esplendoroso.

Ifni, la región insular Canaria y el Sahara español, forman el grupo de los intereses actuales y efectivos de España, pasado el Atlas, es decir, más allá del Marruecos propiamente dicho. Estas tierras alejadas de la metrópoli, sometidas a políticas distintas y a administraciones diferentes, son débiles frente a cualquier acción exterior, incluso las diplomáticas. En la historia del presente siglo encontramos pruebas abundantes de la aseveración sentada: así, en el año 1904 rodó por las cancillerías de las grandes potencias europeas la idea de la internacionalización de Canarias, faltando muy poco para que ésta tomase estado diplomático. También mientras se negociaba el Tratado de París, de dolorosa memoria, y por el que perdimos nuestras últimas colonias, el vencedor estuvo a punto de ocuparlas. Todo el que conozca estos datos y otros más que se podrían citar y haya vivido en las Islas, sabrá que ellas han sido siempre objeto de observación de las grandes potencias. Por otra parte, una discusión ininterrumpida de nuestros derechos al continente los han quebrantado y disminuído.

Razones de distancia, geográfico-económicas e incluso militares han hecho que este conjunto a que nos venimos refiriendo,

constituído por posesiones, colonias y soberanías, estén organizadas en otra forma que el resto de España.

La progresividad maravillosa del Archipiélago arranca del año 1852 y tiene su origen en la simple promulgación de un Real decreto, en el que puede verse el poder maravilloso de las disposiciones cuando las mismas responden a una necesidad sentida; éste es de 11 de junio de aquel año y convirtió en libres o francos los puertos de las Islas, abandonándose así en forma definitiva el régimen común de aduanas que compartíamos a la sazón. El impulso ascensional que nos ha dado esta medida la acreditan como buena, y los que vivimos allí sabemos por experiencia que nuestros mayores embarazos y dificultades tienen por causa u origen el que los Gobiernos centrales no han querido unas veces y no han sabido otras sacar las conclusiones obligadas y justas de la política de distinción a que nos venimos refiriendo, la cual no envuelve sentimientos particularistas ni egoísmos inconsecuentes.

No podemos decir lo mismo de las tierras continentales que están frente a nosotros, porque sus experiencias respectivas son más cortas y hay grandes diferencias entre el grado de cultura de las razas que los pueblan y el que posee la que vive en las Islas.

En el medievo se fué abriendo camino el concepto de universalidad o catolicidad cristiana, siendo un producto de aquellos tiempos la creación del Principado de la Fortuna, conferido a D. Luis de la Cerda, y que tenía por solar a las Canarias, con el que tal vez Clemente VI quiso flanquear el mundo mahometano y constituir en nuestras latitudes una avanzada para ganar en su día el alma de las razas de color que poblaban y pueblan la vastedad africana. Luego, esta visión permaneció olvidada los días mayores del Imperio, y acaso sea hoy uno de los mejores resortes con que contamos al disponernos a un

resurgir. Y aun sin saber los límites sobre los que ejercían su autoridad las personas de la dinastía entonces recién fundada, vemos que años más tarde los conquistadores dirigen simultáneamente sus actividades al Archipiélago y a la costa occidental de Africa. Diego García de Herrera fundó Santa Cruz de Mar Pequeña cuando España mal había dominado cuatro de las siete islas, y a Alonso Fernández de Lugo le fué conferido el título de Adelantado y Capitán General de las conquistas de las Islas Canarias y de la costa de Africa desde el cabo de Guer al cabo Bojador. Por tanto, desde los primeros momentos resalta la unidad de establecimientos por que propugnamos. Mas esto, que puede ser un concebir grande de un Papa, de unos Reyes y de unos conquistadores, tiene un fundamento real, como puede verse a través de los siguientes supuestos:

¿Sin Canarias, Ifni y el Sahara español tendrían valor en sí mismos y significación bastante para España? No. La difícil explotación y pequeñez del primero, y las menguadas posibilidades que ofrece el segundo a los habitantes de la Península, harían sumamente dispendiosa y falta de contenido cualquier acción permanente a tan gran distancia, pues para un simple beneficio de la riqueza aprensible en el litoral desértico, es decir, del banco pesquero, no es obligado tener el pie en la tierra firme, como lo demuestra la participación que en él han tenido naciones sin colonias en el Africa occidental, Italia entre otras, y los siglos en que sin el concurso de esta circunstancia lo ha beneficiado Canarias.

¿Sin el Sahara e Ifni, seguirían las Canarias interesando a España? Sí. Corroboración esta afirmación la historia que va desde el siglo XVII, en que abandonamos a Santa Cruz de Mar Pequeña, hasta casi nuestros días, porque aunque es verdad que en 1864 ocupamos Río de Oro, lo hicimos en forma escueta, y diríamos bien si dijésemos inefectiva.

Después del análisis de estos supuestos, cabe concluir que entre ambas tierras existe una relación interdependiente de subordinación del Continente a las Islas, debiendo seguirse en aquél las directrices exigidas por éstas.

Para hacer un estudio encaminado al fin antes dicho tendríamos que ponderar las siguientes realidades:

Las Canarias, con vida propia, poseedoras de dos puertos que ocupan los primeros lugares en tonelaje entre los puertos de España, y puertos nada despreciables en el tráfico atlántico. Con un admirable porvenir aéreo que tiene también origen en su posición geográfica. Superpobladas por hombres conocedores de una técnica agrícola muy avanzada, y los que son, asimismo, pescadores y están en el momento creando las industrias manufactureras complementarias de las dos fuentes reseñadas.

El Continente, débilmente poblado por una raza que apenas ha despertado a la concepción del mundo occidental. Poseyendo en el litoral un gran banco pesquero no explotado por ellos, y sí por los isleños, con varias zonas de posibilidades agrícolas y ganaderas, que, por su orden de importancia, son: Ifni, la cuenca del Gua-Draá, la cuenca del Xebica y la de la Sequia el Hamara. Con un porvenir aéreo tanto más apreciable para España cuanto mayor sea la conjunción de éste con las Islas, pues hará que nuestra Patria monopolice el paso de algunas rutas intercontinentales, y, asimismo, sirviendo para completar el cuadro de defensa del Archipiélago.

Las realidades apuntadas por una y otra parte han iniciado su acople, estando bastante lejos de la perfección requerida. Donde no existe hasta el momento conjunción alguna es en el aspecto agrícola, y de suma debilidad en el comercial, porque estas actividades llevan aparejadas el establecimiento permanente de los isleños sobre las tierras continentales, que no viene a ser otra cosa que hacer de sus espacios aprovechables

colonia de población canaria. A ello se oponen muchas circunstancias, como son las inherentes a su actual régimen político-militar, debiendo quedar bien claro que esta afirmación no envuelve censura alguna, pues sólo ellos han podido realizar la dura labor de ocupación y dominio y conducir a las tribus sometidas hasta su grado actual de disciplina y educación que nos permite creer ha quedado finalizada una etapa y se inicia otra, o debe iniciarse, para el mejor bien de España. La labor de las armas puede irse restringiendo a medida que avanza la colonización canaria, siendo requisito previo para la realización de estas aspiraciones una regulación perfecta de las relaciones entre colonizadores y colonizados. Dicho de otra manera, es urgente hacer avanzar a las Canarias insulares sobre los territorios que legítimamente les pertenecen, para que con el tiempo puedan formarse sobre las tierras firmes africanas las Canarias continentales.

Hay que abrir a la vida del tráfico el perfil costero del Sahara, difícil y hostil, para hacer posible la explotación eficaz de la gran riqueza pesquera del mismo y del comercio en sus dos formas consagradas en el gran desierto, la de abastecimiento y la de tráfico, y, por último, para que el canario ejercite sobre la tierra hoy estéril la sabiduría de sus grandes experiencias agrícolas y de captador de aguas.

Las obras que en forma inmediata deben ejecutarse en beneficio de los fines expuestos son las siguientes: la construcción de un puerto pesquero en el litoral sudoeste de la colonia de Río de Oro, que pueda servir de refugio a las numerosas embarcaciones de nuestra bandera, pues sus bases o puertos se encuentran muchas veces a 200 millas de distancia, y con los elementos necesarios para repostarlas eventualmente. Si alguna otra potencia se adelantase a nosotros en la realización de estas ideas, poco tendréis que meditar para apreciar las consecuen-

cias que se nos seguirían, y es muy posible no fuesen otras que la pérdida total de nuestras ventajas, quedándonos con el desierto a secas.

La construcción de puertecitos con capacidad proporcionada al porvenir de cada una de las zonas agrícolas ganaderas de que hemos hablado (la posibilidad de sacar la producción es el requisito previo para la creación de ellos), que al mismo tiempo serviría para el doble efecto de desviar en nuestro favor el tráfico comercial de la conocida con el nombre de ruta imperial francesa número 1. Las caravanas se ven forzadas a desarrollar el largo recorrido que significa la distancia existente entre Agadir y Dakar, San Luis, Bakel, Kayes, etc., porque no pueden verificar sus aprovisionamientos en otros puertos intermedios. Todos nuestros intentos para compartir la actividad comercial del gran desierto se han visto condenados al fracaso, y sólo por la falta de puertos de abastecimientos, realidad que no puede suplirse con ninguna política, por avisada y previsora que ésta sea en otros extremos.

Con este plan de obras quedaría completa la unidad de establecimiento, vista desde remotos tiempos por Papas, Reyes y conquistadores, con la unidad de tráfico, y las inversiones que nuestra Patria pudiese realizar se verían compensadas con las siguientes ventajas:

VENTAJAS PARA ESPAÑA

Rapidez y remuneración en su esfuerzo colonizador, condenado hoy a una labor posiblemente centenaria.

Robustecimiento de su posición atlántica, suprema aspiración de una política de realidades, que es asimismo concertante con el desarrollo de las costas metropolitanas y con el valor

de sus posesiones en este mar, y al mismo tiempo cambiaría el espectáculo de hoy, de dominadores de unas tribus nómadas, y nos convertiría en asentados sobre unas tierras en las que nuestros derechos crecerían con cada una de las labores que a la mismas se les diesen.

Es necesario salir al paso de las objeciones despectivas sobre la realización de cuanto decimos, y a este propósito argüimos con la autoridad del Sr. Hernández Pacheco para reflejar las posibilidades agrícolas del territorio de Ifni, del que el citado doctor dice: "Como una isla más del archipiélago canario debe considerarse esta tierra de los Ait-ba-Amaran, comarca natural perfectamente definida, de límites naturales, precisos y patentes; isla en la tierra firme a la orilla de la Mar Pequeña, rodeada, de un lado, por la inmensidad llana del desierto, de extensos horizontes que se pierden remotos en la lejanía; del otro lado, por la amplitud del Atlántico, que rompe, bravío, en procelosas rompientes contra ingentes acantilados."

No creo que el Uad Draá, Uad Xebica y la Sekia el Hamará sean menos propicios al esfuerzo de que hablamos, de cuyo éxito estamos seguros, máxime sabiendo que el canario tiene la especialidad de buscar las aguas en las profundidades del subsuelo donde quiera que las mismas se encuentren, y aun a trueque de sentar plaza de visionario, estoy dispuesto a afirmar, después de haber estudiado la obra del Sr. Hernández Pacheco que lleva por título *Sahara español*, y la que es el compendio de los trabajos de investigación realizados en el año 1941, que las aguas subválveas y subterráneas en esta región del desierto son más abundantes que en muchas de las tierras dedicadas al tomate en las Islas Canarias, las que rinden a sus habitantes y a España el beneficio de un comercio cifrado en millones. Por otra parte, el suelo, propicio a la cría, tiene grandes analogías con el de las Islas, circunstancia que le hace caer dentro

de la experiencia del agricultor canario, y el factor clima no marca diferencias apreciables.

También es una ventaja digna de tenerse en cuenta la reportada por la creación de núcleos humanos estabilizados, lo que evitaría los mayores perjuicios de la vida nómada, o sea los inherentes a la incesante movilidad de las tribus, que en su traslado llevan o traen preponderancias de carácter político y con ellas aumentan o restringen las zonas litigiosas. Una colonización canaria a la manera que estamos exponiendo llevaría aparejadas ventajas que jamás nos podrían arrebatar nuestros competidores, porque las mismas tienen como principal y único fundamento el factor humano, que es el único de imposible creación, o por lo menos, de muy difícil improvisación, y en el caso presente va unido al mismo no sólo el valor de la inteligencia de los isleños, sino las cualidades que les acompañan de tipo técnico y económico, las cuales pueden clasificarse con verdad de singulares. Si creara Dios otras Islas Canarias en la misma latitud y ellas fuesen ocupadas por otra potencia que no fuese España, podría entonces entablarse el diálogo y la disputa. Mientras esto no suceda, el canario ganará para nuestra Patria las extensiones superficiales que en torno a las mesas discuten los diplomáticos.

VENTAJAS PARA CANARIAS

Aliviar las preocupaciones que llevan consigo las fuertes concentraciones humanas de las Islas, que en algunas municipalidades igualan y superan a las mayores del mundo. Hasta tiempos muy recientes, el Archipiélago lanzaba los excedentes de su población por las tierras de la América hispana, donde el isleño tiene bien acreditadas sus cualidades de laboriosidad, sobriedad y trabajo. También representa una auténtica ventaja

el que la superpoblación insular encontrase su asentamiento a menos de cien kilómetros de la isla de Fuerteventura.

Ampliar el potencial económico de las mismas, estableciéndose por virtud de este impulso un comercio de cabotaje entre las diferentes costas de la Mar Pequeña, que debería llamarse mar Canaria, creándose con ello una vital unidad de tráfico.

VENTAJAS PARA AQUELLOS TERRITORIOS

Elevar el nivel moral y material de sus habitantes a la altura de nuestra misión civilizadora, pudiéndose así llegar a la revalorización de estas posesiones y conseguir que tuviese una significación en la geografía humana y política del mundo.

La unidad económica de destino reclama la unidad político-administrativa.

En los comienzos de estos apuntes hice referencia a las dificultades con que tropieza Canarias por no haberse llevado su régimen particular a las consecuencias exigidas por él.

La necesidad de los puertos, la economía de consumo de los isleños, etc., deben avanzar a un ritmo para que pueda afluir espontánea la prosperidad de estas tierras, y eso no sucederá, eso no podrá suceder mientras se nos sigan aplicando los criterios de gobierno de una Nación con un *hinterland* continental y con una economía relativamente perfecta. Todo lo que se da o produce en cualquier sitio de España, de la España peninsular, se da en más o menos cantidad en otro y todo o casi todo sirve para el propio consumo de la Nación. No sucederá así, ni podrá suceder en la gran región objeto de nuestro estudio, es decir, lo formado por las actuales Canarias y por las Canarias continentales, cuyos renglones, relativamente reducidos en número, tienen y tendrán que ser la base para un gran comercio de importación. Un régimen de "puerta" diferente,

una agricultura, una pesca y un comercio diferentes, exigen un transporte y una circulación también diferente. Y, descendiendo a mayores detalles, podríamos añadir que las necesidades portuarias reducidas a cada isla o región agrícola ganadera, para el servicio de ésta y el mejor beneficio del tráfico atlántico, hacen que todas las políticas o todos los aspectos de la política tengan aquí panoramas distintos y variados, y así, una política agraria sería más concreta que en la Península, pero no por esto menos rendidora; lo mismo acontecería con la política hidráulica, etc.

En lo que llevamos dicho se encuentran expuestos los motivos o razones que hacen que el vital archipiélago canario no rinda todavía los beneficios a que puede llegar, a que debe llegar si se le aplican normas inteligentes y comprensivas.

Cuando salen de las Islas los problemas, y tienen los mismos que atravesar los diversos departamentos de la organización administrativa centralizada en España, cada Ministerio, y dentro de él cada Sección, los ve desde un punto particular y discordante, y nosotros tenemos que padecer el desconcierto y las consecuencias de esta pluralidad de criterio sobre los mismos temas que retrasan y entorpecen las soluciones y en muchos casos las hacen imposibles. La vida pujante y sencilla de las Islas Canarias no podrá percibirse desde Madrid, y para que esta afirmación no tenga más contenido que la realidad que traduce, yo invito a quienes, amando a España, les pueda interesar o, mejor, les debe interesar la prosperidad canaria, a que vayan allí y la perciban y la recojan en la forma espontánea que ella se produce, y entonces llegarán a las conclusiones ya expuestas sobre la farragosidad y anquilosamiento de todo el procedimiento administrativo que trata de traducirlas.

Canarias y los territorios que pueden y deben completarlas

debían quedar enlazados con el Gobierno por un solo organismo que abarcase el conjunto de sus problemas, con departamentos que radicasen allí en las Islas y que pudiesen recoger en toda su lozanía la forma, manera y destino de nuestra vida.

Fijad vuestra atención en el mapa y veréis que nuestra situación es única; desde el Sus al Senegal, el desierto; en una extensión de 1.500 millas no exista un solo núcleo humano de importancia.

En el mar sólo estamos nosotros; por las Islas pasa la vida toda de Africa, de la América del Centro y del Sur y parte de la que discurre hacia Oceanía y el comercio de retorno desde esos continentes. Diríamos que la naturaleza ha puesto en nuestras manos un monopolio de paso. Somos la última escala en el camino hacia la América hispana, y también se domina desde el Archipiélago la totalidad del litoral de la Península Ibérica. Hay que hacer algo más que reorganizar la vida políticoadministrativa: hay que crear instituciones culturales, exposiciones permanentes de las producciones españolas, e incluso crear zonas francas que faciliten aún más la vida de tráfico.

Entonces podrían llegarse a beneficiar las ventajas de nuestra posición atlántica y seríamos la cuña más fuerte que pudiésemos incrustar entre los imperialismos que tratan de ahogarnos, y al mismo tiempo la avanzada de nuestra misión civilizadora en el mar donde con mayor profusión hemos realizado y tendremos que seguir realizando nuestra historia exterior.
