

*La flota frutera canaria:
Una quimera en las coyunturas críticas
de los años de entreguerras*

JULIO ANTONIO YANES MESA
Universidad de La Laguna

En el cuarto de siglo que media entre las dos guerras mundiales, la coyuntura internacional generó un período de crecimiento económico en el Archipiélago a instancias de los «felices» años 20, y sendas etapas críticas, una previa y la otra posterior, dotadas de un trasfondo histórico no menos singular, la I Guerra Mundial y la II República Española. En coherencia con el carácter foráneo de sus orígenes, ambas crisis dejaron notar sus efectos iniciales en la vertiente de la economía canaria que estaba volcada hacia el exterior, el conjunto de actividades frutero-portuarias, aunque de manera desigual, pues a un impacto global en la I Guerra Mundial, sucedió una concentración del quebranto en el sector frutero durante la II República. Tampoco el ritmo de propagación de ambas crisis por los restantes sectores de la economía canaria guardó paralelismo alguno, pues a la inmediatez de la primera sucedió una dilación en la segunda que restó estridencia, y dolor, a la situación final. Al margen de tales singularidades, ambas coyunturas críticas, en un análogo proceso de reverberación, a largo plazo dejaron notar sus secuelas en todos los rincones del Archipiélago. En coherencia con sus orígenes extraisleños, entre las alternativas de solución que manejaron los coetáneos en uno y otro caso, figuró un proyecto que iba a caballo entre los dos sectores exteriores de la economía isleña: la constitución de una flota frutera propia.

Con la presente comunicación, pretendemos recrear los avatares de tal iniciativa en ambas coyunturas a la luz de la prensa editada en cada momento en la ciudad de Santa Cruz de Tenerife, esto es, la que redactó y leyó el sector occidental de los isleños que sufrió en carne propia una y otra experiencias. Ciertas desemejanzas que anidan en ambas situaciones, a saber, el limi-

tado desarrollo del sector frutero y la politización de la prensa en los años de la I Guerra Mundial; frente al apogeo de la producción frutera y la incursión de la prensa en estadios informativos en los años de la II República, nos han animado a asumir tal reto¹. Conscientes de tales disimilitudes entre los contextos de estudio y las fuentes a utilizar, nos trazamos como objetivo dilucidar dos cuestiones muy concretas en ambas coyunturas: de un lado, observar la reacción y capacidad de maniobra de la burguesía isleña; y de otro, calibrar el papel que desempeñó la prensa del momento.

LAS CANARIAS DE ENTREGUERRAS: UN PERÍODO DE CRECIMIENTO ECONÓMICO PRECEDIDO Y SUCEDIDO POR SENDAS COYUNTURAS CRÍTICAS²

Al calor del régimen económico-fiscal de las franquicias, dos sectores claramente diferenciados pero unidos por una misma servidumbre, el frutero en base a la producción del plátano, el tomate y, en menor medida, la papa temprana; y el portuario al calor del ventajoso posicionamiento de las Islas ante la escasa autonomía de la navegación internacional del momento, daban cuerpo al segmento de la economía canaria que, en los años previos al estallido de la guerra europea, orientaba su dinámica hacia el exterior. Ambos, en su íntima relación, estaban a expensas de los países de Europa Occidental, sobre todo de Inglaterra, pues tal era el destino del grueso de la exportación

¹ Para llevar a cabo nuestro propósito, partimos del previo conocimiento de la evolución e interioridades de todos y cada uno de los periódicos que vamos a consultar en ambos períodos. Véanse detalles de todos ellos en los trabajos de Julio Antonio Yanes Mesa: *Leoncio Rodríguez y «La Prensa»: una página del periodismo canario*, Cabildo Insular de Tenerife, Caja General de Ahorros de Canarias y «Editorial Leoncio Rodríguez, S.A.», Santa Cruz de Tenerife, 1995; «Gaceta de Tenerife» o la obstinación de un diario católico-conservador», en *Revista de Historia Canaria*, Universidad de La Laguna, Santa Cruz de Tenerife, en prensa; «Gaceta de Tenerife» y «La Prensa» (1910-1938): dos diarios coetáneos, que no dos vidas paralelas», comunicación presentada al *IV Coloquio de Historia de las Islas del Atlántico*, Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, en prensa; «El feroz tinerfeñismo del diario «La Tarde» en su etapa fundacional», en *Tebeto VII. Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*, Cabildo Insular de Fuerteventura, Puerto del Rosario, en prensa; «El diario político «Hoy»: un anacronismo informativo en Tenerife durante la II República», en *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 38, Patronato de la «Casa de Colón», Madrid-Las Palmas, 1992, pp. 603-640; y «El periodismo republicano en Tenerife (1868-1936): alborada, plenitud y ocaso de una prensa política», en *Tebeto VIII. Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*, Cabildo Insular de Fuerteventura, Puerto del Rosario, en prensa.

² Los trabajos pioneros al respecto se deben a Oswaldo Brito González: «Dinámica de la economía canaria contemporánea», en *Historia de Canarias*, tomo III, Cupsa Editorial, Madrid, 1981, pp. 37-64; y Antonio Macías Hernández: «Algunas consideraciones sobre la economía canaria entre 1900-1936», en *Canarias, siglo XX*, Edirca, Las Palmas de Gran Canaria, 1983, pp. 275-304. Una visión global del período también ofrece, y a modo de contrapunto de las precisadas pues está elaborada en base a vivencias de la época, la obra de Julio Antonio Yanes Mesa: *Leoncio Rodríguez y «La Prensa»: una página del periodismo canario*, *op. cit.*, pp. 157-254.

frutera y la nacionalidad de los buques que la transportaban, los cuales, a su vez, daban vida a los puertos isleños tomando agua, víveres y carbón. Por debajo de los dos sectores exteriores, y con una importancia económica muy inferior, figuraba el secular policultivo de subsistencia que, con un desigual comportamiento interanual en función del arbitrario régimen climatológico de las Islas, dejaba notar su coyuntura de manera inmediata sobre amplias capas populares de la población isleña. Los otros sectores económicos, asimismo, volcados hacia el raquíto mercado interior, desempeñaban por entonces un papel mucho más marginal en la frágil economía isleña.

El estallido de la guerra europea en el verano de 1914, incidió de manera inmediata en los dos sectores exteriores de la economía canaria. En efecto, mientras la fruta sufrió una repentina depreciación en los mercados europeos por la fuerte elasticidad de su demanda, el tráfico portuario acusó un brusco descenso por la irrupción de los circuitos nacidos con la guerra, de naturaleza coyuntural pero prioritaria. Luego, ambos sectores quedaron atrapados en un círculo vicioso arrastrando en su caída a todos los ramos de la frágil economía canaria para, en última instancia, generar paro, inflación y escasez de artículos de importación, algunos tan vitales como las medicinas y los alimentos³. El tramo final de 1916 y el inicial de 1918, trajeron sendos acelerones al enervante proceso por la presencia de los submarinos alemanes en aguas del Archipiélago. A partir de entonces, a la escasez de subsistencias y al paulatino colapso del tráfico portuario y de la exportación frutera, se unieron el cierre de los establecimientos industriales, los cortes en los incipientes fluidos eléctricos y la paralización del embrionario tráfico automovilístico por la carencia de carbón, gasolina y gasoil. La insostenible situación encontró alivio en los aforos y en la tasación de subsistencias a instancias de las autoridades locales; en los repartos gratuitos de rancho, fruta y pan merced a las casas extranjeras; y en la instalación de cocinas económicas en base a la caridad pública. También Madrid, librando partidas para la acometida de obras y enviando trigo y millo a flete reducido, aunque con la cicatería y morosidad propias de la época, contribuyó a paliar el caos reinante. Dos datos cuantitativos referidos al puerto de Santa Cruz de Tenerife, ilustran la magnitud del marasmo: los 294 vapores que entraron en julio de 1914, quedaron reducidos a 13 en agosto de 1918; la exportación frutera, aparte de reducir su margen ganancial, menguó en unas cuatro quintas partes entre tales fechas.

Tras una dura postguerra a instancias del reajuste de las relaciones exteriores de los países europeos, lo que a corto plazo frenó las expectativas de

³ Al respecto, y también con fuentes hemerográficas, acabamos de concluir una pequeña monografía que, poniendo el énfasis en la emigración del momento, tenemos en vías de publicación bajo el título: *Crisis económica y emigración en Canarias. El puerto de Santa Cruz de Tenerife durante la guerra europea, 1914-1918*.

los sectores frutero y portuario, en un contexto marcado por una prolongada sequía que arruinaba al policultivo de subsistencia, la economía canaria recuperó su dinámica tradicional. Tal reposición, aparte de hacerse de rogar, a largo plazo no repartió con equidad sus beneficios sobre el segmento exterior de la economía canaria, pues mientras permitió al sector frutero rebasar con creces las cifras de su exportación de anteguerra, dejó al portuario estancado en cotas muy inferiores a las de antaño, no sólo por la creciente competencia de los puertos franceses del Africa Occidental, sino también por la mayor autonomía que a los buques posibilitaba el consumo de petróleo y la apertura del Canal de Panamá. Para el sector frutero tampoco todo fue igual que antes de la guerra, pues aunque el tomate y la papa continuaron recalando en el mercado británico, el plátano poco a poco encontró un mejor acomodo en el francés. También el mercado peninsular, a instancias de la reciente experiencia de la guerra y la creciente competencia americana en Europa, incrementó su débil consumo de siempre, cuyo despegue databa de los nefastos años bélicos, merced a ciertas mejoras en el traslado y distribución de la fruta. Aún así, a finales de la década las partidas enviadas a la Península no suponían si quiera una quinta parte del total de la exportación isleña.

A poco de comenzar a rodar los años 30, el sector frutero acusó las secuelas internacionales del hundimiento de la bolsa neoyorkina, cuando las Islas estaban inmersas en un contexto crítico por la limitada recuperación portuaria, la reparación de la temible sequía sobre el policultivo de subsistencia y la pérdida del recurso a la emigración. Los primeros avisos de los quebrantos que se avecinaban llegaron a finales de 1931, cuando los países europeos anunciaban la inminente adopción de políticas proteccionistas en favor de sus producciones fruteras, amenazas que cristalizaron a comienzos de 1932 con la contingentación de las importaciones de plátano por Francia, lo que obligó a crear sendas juntas reguladoras de la exportación. Pero los nacientes organismos no pudieron, o no supieron, evitar el impacto de tal resolución, que llegó al sector a mediados de año, cuando los envíos isleños al mercado galo habían sobrepasado con creces el cupo asignado, lo que provocó una drástica estrangulación en la exportación. Luego, la incidencia de los rearmes arancelarios generalizados, con medidas tan dolorosas por su intención como la imposición de un gravamen sobre el plátano canario para impulsar las plantaciones coloniales; junto a la reducción del margen ganancial por la depreciación de la fruta ante la sobreproducción del momento, acentuaron la crisis del sector, sin brusquedades, pero también sin solución de continuidad. Como ocurriera en los calamitosos años de la guerra, el único alivio llegó del siempre problemático mercado peninsular, que llegó a absorber más del 50% de la declinante exportación platanera. El precario cuadro de la economía canaria culminó con los quebrantos de las incipientes actividades exteriores de los sectores tabaquero y pesquero a ins-

tancias de la coyuntura internacional.⁴ Cuando el panorama no daba visos de solución, la sublevación del general Franco dejó en segundo plano la insostenible situación isleña.

LA FLOTA FRUTERA CANARIA: UNA QUIMERA COMO ALTERNATIVA
A LAS COYUNTURAS CRÍTICAS DE LOS AÑOS DE ENTREGUERRAS

El ensayo en los años de la guerra europea

Nada más comprender la irreversibilidad de la situación creada por la guerra europea, lo cual no requirió mucho tiempo, la burguesía isleña puso sobre el tapete una aspiración que, hasta el momento, había barajado sin mucha convicción en los periódicos desajustes del mecanismo exportador: la constitución de una flota frutera propia.

El audaz proyecto dio sus primeros pasos antes de finalizar 1914, cuando la representación parlamentaria canaria consiguió al efecto una subvención estatal por valor de un millón de pesetas. Acto seguido, hablamos de comienzos de 1915, la Cámara Agraria de Santa Cruz de Tenerife a instancias de su presidente, Francisco Trujillo Hidalgo, designó una comisión para hacer llegar sus aspiraciones a la asamblea general que, con el ánimo de dar concreción a la flota, convocó la Cámara de Comercio en el salón de actos de la entonces Diputación Provincial. Pero el evento no pudo eludir la dinámica del «Pleito Insular», pues el sector agrario de Gran Canaria, alegando que la ubicación del local social y la residencia del gerente eran de imposible consenso, prefirió la creación de dos flotas independientes con sedes respectivas en Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria. Haciendo oídos sordos al retraimiento grancanario, la asamblea acordó la constitución de una compañía en base a ocho vapores de 1.300 toneladas de arqueo y de 11 millas por hora de velocidad mínima, fijando dos salidas semanales, una a Londres y otra a Liverpool, con escalas en los puertos de Santa Cruz de Tenerife, La Luz de Gran Canaria y, cuanto menos entre marzo y noviembre, el Puerto de la Cruz en el Valle de la Orotava⁵. A las dificultades intrínsecas al proyecto,

⁴ Véanse detalles de la coyuntura en la obra de Julio Antonio Yanes Mesa: *La Gran Depresión en Canarias*, Centro de la Cultura Popular Canaria, en prensa.

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

pues, se sumaron las desavenencias de las islas centrales del Archipiélago para hacer fracasar la primera tentativa de constitución de la flota⁶.

Con el decurso de los meses, ya en plena estación otoñal, la progresiva contracción de los beneficios del sector frutero hizo que Francisco Trujillo Hidalgo, esta vez en calidad de vocal del Consejo Provincial de Fomento, retomara el asunto de la flota frutera. En esta ocasión, aunque circunscrito al área occidental del Archipiélago, el plan nació con unos objetivos más pretenciosos, pues exigía una subvención estatal más cuantiosa y, además, la consecución de fondos alternativos en el Archipiélago. La propuesta preveía la creación de un sindicato de agricultores que asumiera un impuesto voluntario de 0,25 pesetas por bulto de plátanos, tomates o papas exportados con el ánimo de, en el plazo diez años, reunir unos diez millones de pesetas con los que negociar un empréstito por tal cantidad y plazo con vistas a la inmediata adquisición de diez vapores. Para incentivar la aceptación del impuesto, los mentores del proyecto pronosticaban un ahorro de unos cinco millones de pesetas con el simple restablecimiento de los fletes de 1909, lo que ilustra el encarecimiento que había experimentado el mecanismo exportador por entonces. Pero la propuesta no quedaba ahí, pues abría la posibilidad de adquirir otros tantos buques con la garantía de los diez iniciales, opción que, a su vez, refleja hasta qué punto había llegado la estrangulación del mecanismo exportador. Dado que el destino del empréstito era el pago de los buques, la subvención estatal era requerida para satisfacer los intereses, que ascendían a unos 2.750.000 pesetas, cantidad que debía librar el Estado de manera gradual a lo largo de los diez años⁷. Aunque el sector nombró una comisión para impulsar la previa sindicación en medio de un sólido consenso, el proyecto quedó de inmediato estancado por su propia inviabilidad, pues los agricultores no estaba para asumir nuevas mermas en sus alicaídos beneficios y los vapores, en su fuerte demanda internacional por las necesidades bélicas, habían alcanzado una cotización que triplicaba a la de anteguerra.

El cerco de los submarinos alemanes al Archipiélago desde finales de 1916, en la espantada que provocó entre los escasos buques aliados que aún recalaban en los puertos isleños, hizo que la Cámara Agraria de Santa Cruz

⁶ Véase: *La Prensa*, editorial del 19-5-1915.

⁷ Véanse: *El Progreso*, 28-9-1915, 27-11-1915 y 29-11-1915, p. 1 en los tres números; *Gaceta de Tenerife* 26-11-1915 y 29-11-1915, p. 2 en ambos; y *La Prensa*, 29-11-1915, p. 1. Evidenciando el consenso que reinaba entre la clase política isleña en el tema de la flota frutera, entre los intervinientes figuraban el líder conservador Andrés de Arroyo, director inicial y uno de los fundadores de «Gaceta de Tenerife»; el homólogo de las filas liberales Benito Pérez Armas; y el jerarca del republicanismo de Santa Cruz, Emilio Calzadilla. Por si fueran pocos los motivos de concordia, el limitado desarrollo del sector aún no había precipitado la afloración del binomio agricultores-intermediarios que años más tarde, cuando a las Islas llegó la repercusión internacional del hundimiento de la bolsa neoyorkina de 1929, habría de protagonizar un duro enfrentamiento interno.

de Tenerife desempolvava la vieja aspiración de la flota frutera. Esta vez, a sabiendas del escaso numerario que había aportado el sector en la tentativa anterior, se optó por sacar al mercado la venta cinco mil acciones de mil pesetas, lo cual suponía, por un lado, la apertura del proyecto a los otros sectores económicos isleños y, por otro, un recorte en la mitad del numerario a recabar en las Islas. Para garantizar la captación del capital requerido, estaba previsto que el déficit en su inscripción fuera asumido por los agricultores mediante el antedicho impuesto. Pero todo quedó de nuevo en aguas de borrajas porque, por un lado, Madrid aclaró de inmediato que en los presupuestos del Estado no había consignación para librar las 2.750.000 pesetas solicitadas y, por otro, la venta de las acciones fue un rotundo fracaso. En otra asamblea posterior al objeto de rebajar un poco más las pretensiones del plan, el sector acordó poner en circulación una quinta parte de las acciones a mitad de precio con el ánimo de solicitar en préstamo el capital restante bajo los auspicios de la Diputación Provincial. Pero ni así resultó viable un proyecto que conforme pasaban los meses adquiría, cada vez más, el inconfundible carácter de una químera⁸.

A finales de enero de 1917, todavía hubo quien elevó otra propuesta mucho más austera, la cual rebajaba a la mitad el montante de la operación, aunque a costa de dejar la flota frutera en unas condiciones penosas para el traslado de la fruta a Europa. En esta ocasión se trataba de la adquisición de ocho grandes veleros con motores auxiliares de petróleo, según modelo que, al parecer, estaba en construcción en los Estados Unidos, por un precio conjunto que apenas rebasaba los cinco millones de pesetas. Según el proponente del proyecto, los motores podían imprimir a los buques velocidades entre las ocho y las nueve millas por hora que, con la ayuda del velamen cuando los vientos eran favorables, podían subir otros dos enteros para reducir la duración del trayecto a Inglaterra a unos nueve días⁹. 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 la zona occidental del Archipiélago para la constitución de la gran flota frutera canaria, jamás superó las 300.000 pesetas.¹⁰

Pero no todo fueron especulaciones en torno a la búsqueda de una alternativa propia a la estrangulación de la exportación frutera. En efecto, aunque con una concreción sumamente modesta y un desenlace muy doloroso, la an-

⁸ Véanse, en particular: *El Progreso*, 18, 21 y 22-12-1916, 9-1-1917 y 27-1-1917, p. 1 en todos los números; y *Gaceta de Tenerife*, 22-12-1916, 9-1-1917 y 1-2-1917, pp. 4, 3 y 2 respectivamente.

⁹ Véase: *El Progreso*, 30-1-1917, p. 1, artículo de Eulogio Gómez.

¹⁰ Véase: *Gaceta de Tenerife*, 9-1-1917, p. 3.

siada flota frutera cristalizó por breve espacio de tiempo al amparo de la comarca de mayor producción platanera del Archipiélago, el Valle de la Orotava en la isla de Tenerife. El primer jalón fue la asociación de los agricultores de la zona en el «Sindicato Agrícola del Norte de Tenerife», en cuyo seno nació la «Compañía Naviera de Tenerife» merced a un capital social de seiscientas mil pesetas en base a setecientas cincuenta acciones de ochocientas pesetas¹¹. Con tales disponibilidades, la naciente naviera adquirió dos pequeños vapores de 789 y 762 toneladas que, a su llegada a la isla en abril y julio de 1916, recibieron los topónimos isleños «Punta de Anaga» y «Punta de Teno». Pero nada más entrar en servicio, antes de finalizar 1916, el «Punta de Anaga» encalló en aguas del Puerto de la Cruz para, a poco de comenzar 1917, el «Punta de Teno» perecer ante la embestida de un submarino alemán¹². Circunstancias ajenas a la voluntad isleña, pues, dieron al traste con la única intentona viable de dar salida a la producción frutera. A partir de entonces, una enorme sensación de impotencia se apoderó del sector, más aún cuando la debacle de la naciente naviera del norte de la isla coincidía con la frustración de la gran flota canaria. En días sucesivos, el chivo expiatorio de todos los males del sector fue el periódico germanófilo «Gaceta de Tenerife» por reproducir una nota de su agencia en Madrid que, dejando en entredicho la naturaleza de la carga del buque, parecía disculpar el hundimiento¹³.

El ensayo en los años de la Segunda República

En contraposición a la inmediatez de los años de la guerra europea, la opción de la flota frutera se hizo esperar un cierto tiempo en la Segunda República, lo cual guarda coherencia con el desigual ritmo de difusión de ambas crisis. Aparte de tardía, la propuesta surgió en el seno de un sector que había perdido el consenso de antaño en la complejización inherente a su desarrollo, lo cual había generado una cierta bifurcación interna de intereses en función de los cometidos agrícola y comercial, aunque ambos no fueran excluyentes entre sí. Los valedores de una y otra facción, entre las que pugnaba otra de talante integrador, eran el viejo «Sindicato Agrícola del Norte de Tenerife», bajo la batuta del perseverante Luis Benítez de Lugo y Velarde, y la naciente «Asociación de Exportadores de Frutos de la provincia de Santa Cruz de Tenerife».

¹¹ Véanse: *Gaceta de Tenerife*, 21-12-1915, p. 2; *El Progreso*, 29-12-1915, p. 1; y *La Prensa*, 30-12-1915. Tal iniciativa asociacionista sería emulada con el decurso de los meses, conforme la crisis fue acentuando sus estragos en los más diversos rincones del Archipiélago, dentro de un proceso que presenció el despertar de la solidaridad, y en intensidad desconcertante, en un sector que secularmente había estado minado por el más duro de los individualismos.

¹² Véanse: *El Progreso*, 30-11-1916 y 5-2-1917, pp. 2 y 1 respectivamente; y *La Prensa*, editorial del 1-2-1917.

¹³ Véase: *Gaceta de Tenerife*, 2 y 4-2-1917, p. 4 en ambos.

En un principio, hablamos de mediados de 1934, la alternativa de la flota formó parte del paquete de medidas que el segmento híbrido del sector barajó en la Mancomunidad de Cabildos al objeto de frenar la escisión en ciernes, previendo a tal fin una asociación de cosecheros y exportadores.¹⁴ Pero una iniciativa de Madrid a espaldas de la asamblea que establecía la sustitución de las juntas reguladoras de exportación de plátanos a Francia, que databan de 1932, por sendas comisiones provinciales de exportación, dio al traste con las tesis conciliadoras ante la desigual reacción de las facciones encaradas. En días sucesivos, mientras la flota pasaba a segundo plano, las fuerzas en litigio redefinían sus posturas en base a la configuración del inevitable organismo que habría de regular la exportación canaria: los cosecheros propugnaban la perpetuación de las juntas ahora desaparecidas; los exportadores preferían las recién creadas comisiones; y entre ambos, un cada vez más minoritario sector conciliador, encabezado por un viejo sindicato cuya nominación resultaba cada vez más engañosa, «Unión de Exportadores», que aceptaba la propuesta gubernamental con una disposición adicional que diera alguna satisfacción a los cosecheros.

Con el decurso de los meses, en el problemático diseño y posterior regulación de las comisiones provinciales de exportación, el desacuerdo del «Sindicato Agrícola del Norte de Tenerife» quedó patente en sus ataques a Santa Cruz, a la que consideraba sede de los intermediarios que vivían a costa de los agricultores del Valle. Aparte de subir de tono, el problema quedó a salvo de todo atisbo de «Pleito Insular», pues una escisión similar a la comentada ocurría en la zona oriental del Archipiélago para, de inmediato, los efectivos de ambos intereses aunar esfuerzos a nivel regional, tal y como evidencia la congregación de los cosecheros grancanarios en Arucas para, bajo el liderazgo de Francisco Padrón Morales, ratificar las tesis del «Sindicato Agrícola del Norte de Tenerife». Cuando la asamblea de la Mancomunidad de Cabildos de Santa Cruz de Tenerife reinició sus actividades, lo hizo sin los cosecheros que, junto a sus afines grancanarios, concurrieron a otra que convocaron en el local social del «Sindicato Agrícola del Norte de Tenerife». Tal escisión culminó en un concurrido acto posterior, celebrado en el campo de fútbol Hespérides de La Laguna, donde un gentío ratificó un conjunto de medidas entre las que figuraba la sindicación forzosa de los cosecheros, al margen de los intermediarios, para tomar las riendas de la exportación¹⁵.

Mientras tanto, conforme el margen ganancial y el volumen de exportación del plátano menguaban, La opción de la flota frutera recobraba la actualidad desde comienzos de 1935. Esta vez, la iniciativa surgió en Gran Cana-

¹⁴ Véanse: *La Tarde*, 20-6-1934, p. 1 y editorial del 25-6-1934; *Hoy*, 20, 21 y 24-6-1934; y *La Prensa*, 20 y 26-6-1934.

¹⁵ Véanse: *La Tarde*, 26-7-1934, p. 8; *Gaceta de Tenerife*, 27-7-1934, pp. 3 y 5; y *La Prensa*, 1-8-1934, pp. 1 y 2.

ria a instancias del político Rafael Guerra del Río, con la complacencia del periódico «La Provincia» y de la naciente confederación de «Sindicatos Agrícolas Reunidos» de la isla. En oposición a tal pretensión, evidentemente, estaban los exportadores grancanarios, los cuales contaban con el apoyo del periódico «Hoy» de Las Palmas y de un sindicato de nominación similar, aunque de carácter antagónico, al del Valle de La Orotava: «Sindicato Agrícola del Norte de Gran Canaria»¹⁶. El ahorro de unos treinta millones de pesetas anuales para la Región, en base al rebaje de los fletes de la exportación frutera de 47 a 17 millones de pesetas, era el argumento que con más insistencia manejaban los defensores de la flota¹⁷. Como no podía ser de otra manera, la movilización grancanaria encontró un eco inmediato en el «Sindicato Agrícola del Norte de Tenerife» y en el periódico «Gaceta de Tenerife», que unieron el objetivo de la flota al programa agrario que venían defendiendo desde la asamblea de mediados de 1934. Un periódico con la misma titulación que el grancanario, «Hoy» de Santa Cruz de Tenerife, que abogaba por la acentuación de la propaganda y la mejora, que no el reemplazo, del mecanismo exportador vigente¹⁸, era el baluarte en la prensa tinerfeña de los exportadores.

Por entonces, los que abordaban el asunto de la flota con un cierto desapasionamiento y sin perder de vista al conjunto de los intereses económicos de las Islas, desaconsejaban su establecimiento alegando que la erradicación del señuelo de la fruta iba en detrimento de las escalas de los buques extranjeros y, en última instancia, de todos los renglones de la economía canaria. Al margen de tales perjuicios, otras circunstancias, tales como la competitividad del servicio que prestaban las compañías europeas, las presumibles represalias de los países de las navieras, el enorme endeudamiento de los sindicatos agrícolas, el desconocimiento del negocio y, en definitiva, la aventura que suponía una empresa de tal calibre, también desaconsejaban su realización. El rebaje de los impuestos locales y la negociación con todos los países para ofrecer el envío de la fruta a sus buques, a cambio de conseguir aumentos en los contingentes, eran algunas de las propuestas que esgrimía este sector neutral¹⁹.

Pero en Gran Canaria, al compás de la acentuación de los quebrantos de la exportación frutera, los valedores de la flota seguían en sus trece. No contentos con el ritmo de concreción del proyecto, el sector optó por enviar a Madrid una comisión encabezada por el tenaz Francisco Padrón Morales en busca de adhesiones. Las presiones que en la capital del Estado recibió la flamante Miss Europa, la tinerfeña Alicia Navarro, para que acompañara, o de-

¹⁶ Véase: *Gaceta de Tenerife*, 11 y 12-5-1935, pp. 6 y 1 respectivamente.

¹⁷ *Ibidem*, 16-5-1935, p. 1.

¹⁸ Véase: *Hoy*, editorial del 28-6-1935. En particular, era un baluarte de las actividades del consignatario de la «Fred Olsen», y uno de los principales accionistas del periódico, Álvaro Rodríguez López.

¹⁹ Véase, por caso: *La Tarde*, 10-6-1935, p. 2, artículo de Gonzalo Cáceres Sánchez.

para de acompañar, a los miembros de la comisión en sus visitas a las más diversas personalidades, evidencia el soterrado forcejeo que mantenían ambas facciones. Tras conseguir el apoyo de diversos personajes en favor de la causa, entre los que figuraba el diputado de Acción Popular Agraria José Calvo Sotelo, la comisión grancanaria regresó a las Islas para aguardar la resolución final²⁰. Todo ello fue contemplado con expectación por sus afines de Tenerife, donde «Gaceta de Tenerife» desató una dura campaña en favor de la captación de clientes para la flota canaria, arremetiendo duramente contra las casas extranjeras, caso de «Fyffes», que negaron la concesión de su exportación²¹.

Súbitamente, cuando el asunto parecía haber entrado en un nuevo compás de espera, «Gaceta de Tenerife» anunció con alborozo el visto bueno de las Cortes a la ansiada flota frutera²². Pero la alegría duró muy poco tiempo porque, de inmediato, los detalles de la resolución aclararon que se trataba de un proyecto estatal de construcción de barcos pesqueros y fruteros sin hacer alusión, específicamente, a las aspiraciones canarias. La última tentativa para sacar adelante el audaz proyecto llegó a los pocos días, cuando el tenaz político Rafael Guerra del Río planteó al Gobierno la posibilidad de la constitución de la flota al amparo de una ley del paro obrero de reciente promulgación en base a la concesión oficial del 50% del costo de seis barcos de dos mil toneladas, lo que suponía nada menos que unos doce millones de pesetas²³. Se trata de cifras que, sin más consideración, bastan para comprender la inviabilidad de la pretensión isleña.

Pero la flota frutera canaria también intentó nacer aquellos años obviando las subvenciones oficiales. Y es que ante el sistemático fracaso de todos los procedimientos ensayados, el acaudalado naviero tinerfeño Alvaro Rodríguez López, intentó sacar el proyecto adelante ofreciendo un paquete de acciones a los sindicatos agrícolas de la Región²⁴. Sus propósitos fueron acogidos con suma satisfacción por «Gaceta de Tenerife» que, por momentos, olvidó sus tradicionales diferencias con «Hoy» para intentar aproximar posiciones al calor de sus comunes intereses materiales. Pero ni así cuajó un proyecto que, en aquellos duros años, levantó fuertes pasiones a pesar de tratarse, tal y como evidencia su envergadura, de una quimera.

CONCLUSIONES

La flota frutera fue una aspiración isleña de los años de entreguerras que, espoleada en las dos coyunturas críticas que sufrieron las Islas a instancias de la coyuntura internacional, conoció otros tantos fracasos en el

²⁰ Véase: *Gaceta de Tenerife*, 16, 19 y 22-5-1935, pp. 2, 6 y 1 respectivamente.

²¹ *Ibidem*, editoriales del 28 y 30-5-1935.

²² *Ibidem*, editoriales del 14 y 15-6-1935.

²³ *Ibidem*, 1-8-1935, artículo transcrito de «La Información» de Cádiz; y editorial del 4-9-1935.

²⁴ Véanse: *Hoy*, 13-8-1935; y *Gaceta de Tenerife*, editorial del 14-8-1935.

seno de circunstancias bien diferentes. En la primera tentativa, cuyo trasfondo fue la guerra europea, el sector donde emergió tal proyecto estaba unido como una piña, pero inarticulado a nivel regional en su limitado desarrollo, lo que bifurcó esfuerzos a instancias del siempre latente «Pleito Insular». En los años de la II República, en contraposición, aunque el sector estaba más integrado a nivel regional y a salvo de las veleidades insularistas de antaño, estaba minado por otra división interna de índole material, aunque no menos frustrante que la anterior, nacida con el paulatino desarrollo y complejización de la exportación frutera conforme avanzaron los años 20. Al margen de tales matices diferenciales, en ambos casos se trató de una quimera, tal y como evidencian las cifras manejadas en los sucesivos proyectos, que levantó fuertes pasiones en la II República, cuando en el sector amidaban los intereses contrapuestos de productores e intermediarios, dejando el enfrentamiento una indeleble huella en la memoria colectiva isleña.

La fuente histórica que nos ha permitido realizar nuestro estudio, la prensa, también presenta ciertas disimilitudes en ambas coyunturas. En efecto, en los años de la guerra europea, al calor de los arcaísmos isleños, nos encontramos con un periodismo fuertemente politizado en función de ideologías muy encaradas que, por paradójico que pueda parecer a primera vista, compartió una misma postura en la cuestión de la flota, ciertamente, por el común interés de la clase dominante isleña, que era la que nutría todos los credos políticos. En los años de la II República, en contraposición, aunque el periodismo tinerfeño estaba inmerso en etapas propiamente informativas, aún había periódicos que permanecían adscritos a facciones políticas a las que debían su existencia. Tal dependencia, unida a la escisión de los intereses materiales de la clase dominante isleña conforme avanzó el enfrentamiento de productores e intermediarios, convirtió a la prensa más politizada, y menos autónoma, en portavoz incondicional de alguno de los intereses en juego. Al calor de tales circunstancias, y en coherencia con la desigual articulación regional del sector en ambas coyunturas, mientras en la guerra europea la prensa nos circunscribió la cuestión objeto de estudio a la Isla de Tenerife, en la II República distendió algo más su localismo informativo para recrear las iniciativas surgidas en Gran Canaria.

Al margen de tales singularidades, en ambos casos la prensa fue, además de fuente de información histórica, protagonista de la propia realidad que historiamos, pasando de uno a otro cometido de manera casi imperceptible para nosotros. Tal ambivalente rol, por lo demás, magnifica la necesidad de un conocimiento profundo de los periódicos a manejar para abordar ésta, y cualquier otra, cuestión con un mínimo de rigor en base a fuentes hemerográficas.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

- BRITO GONZÁLEZ, Oswaldo, «Dinámica de la economía canaria contemporánea», en *Historia de Canarias, siglos XIX y XX*, Cupsa Editorial, Madrid, 1981.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, Antonio, «Algunas consideraciones sobre la economía canaria entre 1900-1936», en *Canarias, siglo XX*, Edirca, Las Palmas de Gran Canaria, 1983, pp. 275-304.
- YANES MESA, Julio Antonio, *Leoncio Rodríguez y «La Prensa»: una página del periodismo canario*, Cabildo Insular de Tenerife, Caja General de Ahorros de Canarias y Editorial Leoncio Rodríguez, S.A., Santa Cruz de Tenerife, 1995.
- *La Gran Depresión en Canarias. Un estudio de hemerografía comparada*, Centro de la Cultura Popular en Canaria, Santa Cruz de Tenerife, en prensa.
- *Crisis económica y emigración en Canarias. El puerto de Santa Cruz de Tenerife durante la guerra europea, 1914-1918*, Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, en prensa.
- «El diario político “Hoy”: un anacronismo informativo en Tenerife durante la II República», en *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 38, Patronato de la «Casa de Colón», Madrid-Las Palmas, 1992, pp. 603-640.
- «Gaceta de Tenerife» o la obstinación de un diario católico-conservador», en *Revista de Historia Canaria*, Universidad de La Laguna, en prensa.
- «El feroz tinerfeñismo del diario «La Tarde» en su etapa fundacional», en *Tebeto VII. Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*, Cabildo Insular de Fuerteventura, Puerto del Rosario, en prensa.
- «“Gaceta de Tenerife” y “La Prensa” (1910-1938): dos diarios coetáneos, que no dos vidas paralelas», comunicación presentada al *IV Coloquio de Historia de las Islas del Atlántico*, Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, en prensa.
- «El periodismo republicano en Tenerife (1868-1936): alborada, plenitud y ocaso de una prensa política», en *Tebeto VIII. Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*, Cabildo Insular de Fuerteventura, Puerto del Rosario, en prensa.

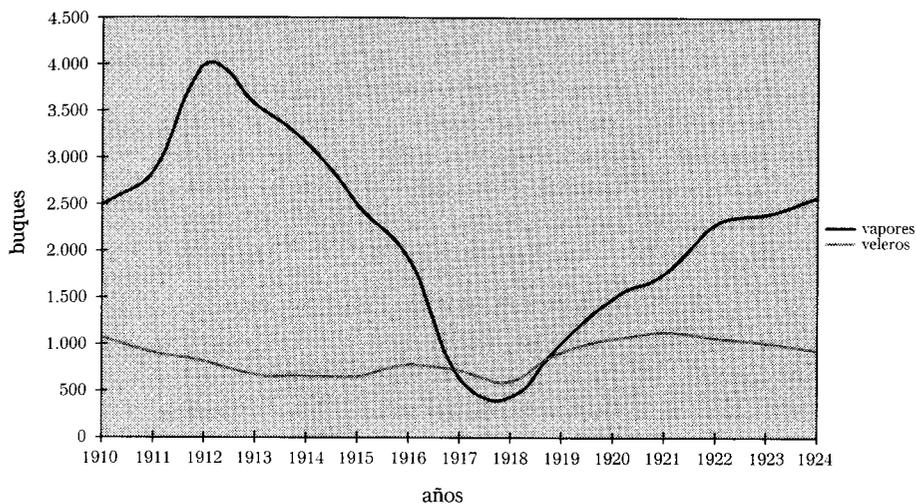
EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO PORTUARIO EN S/C TFE

Años	Vapores	Veleros
1910	2.512	1.067
1911	2.864	926
1912	3.934	820
1913	3.564	684
1914	3.155	664
1915	2.497	670
1916	1.900	791
1917	643	720
1918	433	603
1919	1.028	921
1920	1.503	1.056
1921	1.759	1.132
1922	2.306	1.066
1923	2.403	1.032
1924	2.589	936

EXPORTACIÓN PLÁTANOS CANARIOS (HUACALES)

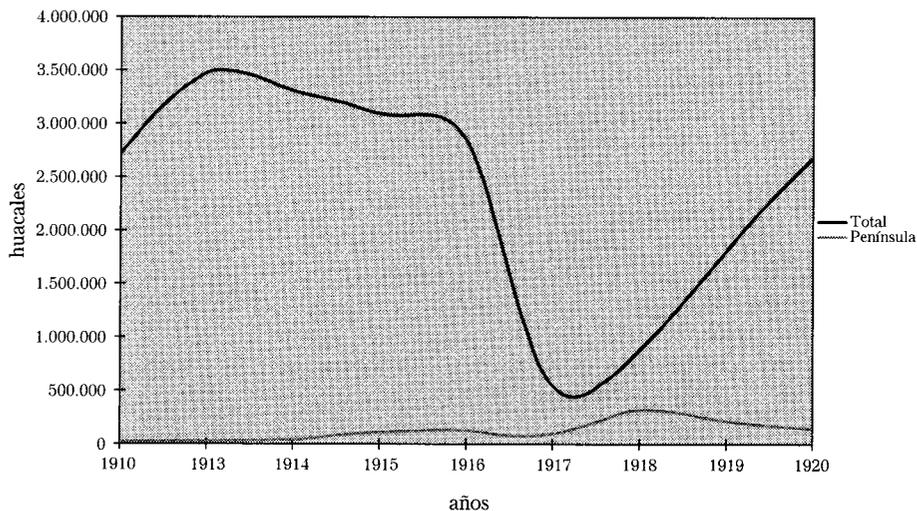
Años	Total	Península
1912	2.723.455	43.424
1913	3.488.451	41.623
1914	3.335.494	56.190
1915	3.108.871	125.847
1916	2.870.577	123.446
1917	581.454	105.104
1918	875.578	314.372
1919	1.800.324	219.224
1920	2.660.990	142.626

EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO PORTUARIO EN SANTA CRUZ DE TENERIFE



Fuente: Memoria de la Junta del Puerto de S. C. de Tenerife en 30 de junio de 1925, Archivo de la Autoridad Portuario de S. C. de Tenerife.

EXPORTACIÓN DE PLÁTANOS CANARIOS



Fuente: «La Tarde» de Santa Cruz de Tenerife, 30-4-1931.

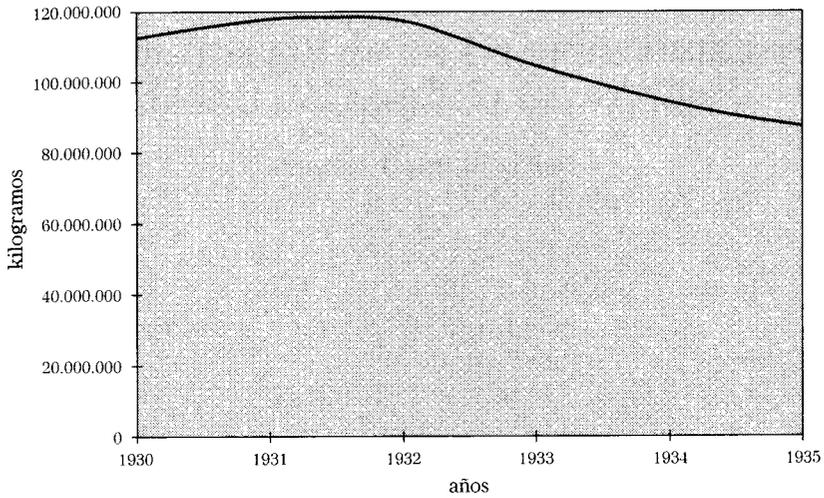
EXPORTACIÓN PLÁTANOS. ISLA DE TENERIFE

Años	Kilogramos
1930	112.793.930
1931	117.827.180
1932	117.443.585
1933	104.872.470
1934	94.761.685
1935	87.903.280

INGRESOS POR FANEGADA. PLATANALES

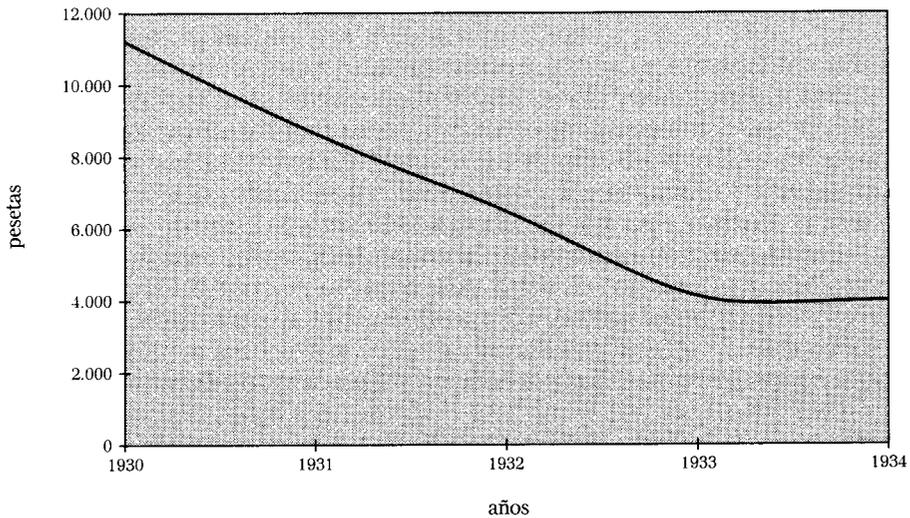
Años	Pesetas
1930	11.254
1931	8.621
1932	6.488
1933	4.154
1934	4.053

EXPORTACIÓN DE PLÁTANOS DE LA ISLA DE TENERIFE



Fuente: Antonio Macías Hernández: «Algunas consideraciones sobre la economía canaria entre 1900-1936», en *Canarias, Siglo xx, op. cit.*, pp. 275-304; y Julio Antonio Yanes Mesa: *La Gran Depresión en Canarias, op. cit.*

EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS POR FANEGADA CULTIVADA EN LOS PLATANALES ADSCRITOS AL «SINDICATO AGRÍCOLA DEL NORTE DE TENERIFE»



Fuente: «Gaceta de Tenerife» 22-5-1935 y 22-9-1935, datos tomados de la memoria del «Sindicato Agrícola del Norte de Tenerife».