

LA LENTA MODERNIZACIÓN ECONÓMICA EN LA ISLA DE LA PALMA (ISLAS CANARIAS) A PRINCIPIOS DEL SIGLO XX

Miguel A. Martín González*

Resumen: En un marco de crisis económica, la subsistencia era la forma de vida de la mayoría de los palmeros a principios del siglo XX. No obstante, los sectores económicos en estado de renovación, la comercialización del azúcar, el tabaco y el plátano, la hegemonía comercial británica, los inicios de la industria turística, el avance de las infraestructuras portuarias y viaria, así como los nuevos adelantos técnicos (luz eléctrica, telegrafía y telefonía) inician un largo sueño hacia el progreso.

Palabras clave: La Palma, subsistencia, progreso, comercio, turismo, infraestructuras, avances técnicos.

Abstract: In an economic crisis setting, subsistence was the way of life for most of the inhabitants in La Palma at the beginning of the 20th century. However, the renewing economic fields, the trade of sugar, tobacco and bananas, the British mercantile hegemony, the beginning of tourism, the development of port and road infrastructure, as well as new technical improvement (electricity, telegraphy, telephony) start a long dream towards progress.

Key words: La Palma, subsistence, progress, trade, tourism, infrastructure, technical improvement.

“Ha muerto el siglo XIX, pero aun vive su espíritu, su alma está latente en el corazón del mundo, nutrimos nuestra inteligencia con sus enseñanzas, palpitan por encima de todos los convencionalismos del día las ideas de esa era secular, en la que se han desarrollado los más extraordinarios sucesos, las metamorfosis político-económico-sociales más importantes, los adelantos más positivos en todos los ramos del saber humano. ...y el siglo XX ha recogido una herencia grandísima, colosal, por las múltiples y variadas cuestiones que abarca ese legado hermoso, síntesis del esfuerzo, de la labor política, moral y material de toda una generación de cien años...”

JAIME ILLANES, *El Fiscal*, 12 de febrero de 1901

I. INTRODUCCIÓN

La Palma y su historia, o mejor dicho, parte de su historia más reciente en una década que culmina una etapa crucial para el progreso insular. Es el siglo XX, el más fructífero pero, al mismo tiempo, el más dramático para la memoria de la humanidad.

¹ miawara1@yahoo.es.

El aislamiento y la dispersión geográfica de Canarias es pues una realidad que debemos afrontar como apuesta para ahondar y revivir, en lo posible, el pasado del terruño, rescatar la memoria colectiva de los sujetos que son protagonistas de esta historia, o sus descendientes. Se trata de hacer Historia desde la universalidad a la regionalidad, y desde ésta a la insularidad. Es evidente que la realidad nos obliga y nos conduce a la microhistoria.

“La historia se nos presenta, al igual que la vida misma, como un espectáculo fugaz, móvil, formado por la trama de problemas intrincadamente mezclados y que puede revestir, sucesivamente, multitud de aspectos diversos y contradictorios. Esta vida compleja, ¿cómo abordarla y cómo fragmentarla a fin de aprehender algo? Numerosas tentativas podrían desalentarnos de antemano.

No creemos ya, por tanto, en la explicación de la historia por éste u otro factor dominante. No hay historia unilateral. No la dominan en exclusiva ni el conflicto de las razas, cuyos choques y avenencias determinarían el pasado de los hombres; ni los poderosos ritmos económicos, factores de progreso o de caos; ni las constantes tensiones sociales; ni ese espiritualismo difuso de un Ranke por el que son sublimados, a su modo de ver, el individuo y la amplia historia general; ni el reino de la técnica; ni la presión demográfica, ese empuje vegetativo de consecuencias retardadas sobre la vida de las colectividades. El hombre es mucho más complejo.

No obstante, estas tentativas de reducir lo múltiple a lo simple, o a lo prácticamente simple, han significado un enriquecimiento sin precedentes, desde hace más de un siglo, de nuestros estudios históricos” (Braudel, F., 1984).

Cuando observamos desde fuera, es fácil dejarse seducir y confundir por la imagen tradicionalmente romántica de las Islas Canarias, verdaderos retazos del paraíso. Sin embargo, nuestra historia se ha visto condenada a la pobreza y a la desesperación, al abuso y a la emigración, típico en superficies limitadas con producción restringida y un aislamiento que pone en peligro el aprovisionamiento desde el exterior. Si la naturaleza de la sociedad palmera depende de su insularidad, la isla siempre será pequeña, al estar rodeada de mar.

En esta plataforma se encuentra la relación directa entre el hombre y la naturaleza; ésta hace al hombre y éste se adapta al medio. Las personas forman parte de una simbiosis natural o ecológica y no pueden más que integrarse en sus entornos, incluyendo hábitat y nichos. Relieve accidentado entre montañas y barrancos, temperaturas, pluviosidad, vientos, riachuelos de agua, fuentes, pequeños valles, volcanes, el mar... variables que determinan los ecosistemas diferenciados entre sí. Para enten-

der bien la idiosincrasia del palmero es preciso verle enmarcado en el medio natural, encadenado a la existencia ecológica. Y, en este sentido, se crean vínculos muy profundos entre los accidentes naturales y la estructura social del pueblo palmero, siendo la propia naturaleza la que ha marcado las pautas históricas, la semilla utilizada, los medios de producción o el aprovechamiento natural. Ahora bien, siempre con la mirada en el horizonte.

II. LA ECONOMÍA: AÑOS PARA UN SUEÑO

2.1. Un sector primario en crisis y en fase de renovación

“La civilización está hecha para el que tiene dinero, y el que no lo tiene que se muera. Antes, el rico y el pobre se alumbraban con un candil parecidos; hoy, el pobre sigue con el candil y el rico alumbra su casa con luz eléctrica; antes, el pobre iba a pie y el rico iba a caballo; hoy, el pobre sigue andando a pie y el rico va en automóvil” (Pío Baroja).

Las palabras del maestro Pío Baroja ilustran perfectamente los nuevos tiempos. Aquellos en los que todavía no se conocía la abundancia, al menos para la mayoría de los canarios. Sin embargo, comían lo que se terciara en una actitud de confianza y recepción, resignados a sobrevivir sólo con lo necesario.

Por lo que se refiere al entramado económico de la nueva España; la que empieza a generar la recuperación o lo que los historiadores han calificado como modernización, podemos confirmar un giro hacia el proteccionismo motivado por la crisis agraria y las dificultades por las que atravesaban determinados sectores ante la debilidad de la demanda, que aconsejaba proteger y reservar el mercado interior a las empresas nacionales. Este enfoque proteccionista se materializó en una política económica de marcado carácter nacionalista e intervencionismo estatal para estimulación de la producción nacional.

Sin embargo, la realidad canaria estaba en el otro extremo, imbuida en una crisis profunda sin alternativas de confianza ante la caída de la cochinilla. Los intereses de los grupos de poder chocarán en las formas de afrontar la coyuntura depresiva, sin ponerse de acuerdo ni aunar las fuerzas para reparar el dañado sistema económico insular.

Evidentemente, se trata de un proceso capitalista europeo en expansión diferenciado de la presencia extranjera que se incorpora al Archipiélago Canario. De este

modo, se le escapa a la propia nación española el control de la nueva economía, ahora en manos extranjeras, incluida la burguesía canaria con escasa autonomía económica. La hegemonía británica es incuestionable. Se trata de consolidar el viejo sueño de poner en práctica el modelo productivo cubano —tabaco y caña de azúcar— en aquellos años críticos en las relaciones entre España y la antigua colonia y el comercio exterior a través de las inversiones extranjeras.

La conquista supuso un cambio brusco en las relaciones económicas de una isla como La Palma inmersa en un proceso de repoblación e introducción de cultivos novedosos tanto para el autoabastecimiento como para la exportación dentro del circuito comercial europeo. Desde un primer instante se configura la nueva estructura socioeconómica mediante la redistribución de tierras y aguas, a través de una serie de condiciones que el nuevo propietario debía cumplir en un plazo previamente estipulado; en primer lugar, avendarse y, posteriormente, dedicar parte de las tierras a la plantación de caña de azúcar. De esta manera, se abre la veda a la privatización de los mejores terrenos de cultivo.

El azúcar se convierte en el primer cultivo de exportación; por eso se dedican, para la plantación de la caña, las mejores tierras y aguas en las zonas costeras, principalmente de Los Llanos, Argual y Tazacorte y San Andrés y Sauces. Las rentas obtenidas con las ventas en el exterior van destinadas a la importación de objetos y manufacturas.

Otros terrenos van incorporando cepas de vid, lo que permite una demanda importante de vino canario en el floreciente comercio con Gran Bretaña, sobre todo a raíz de la crisis del azúcar. Las disputas imperiales de los siglos XVII y XVIII terminaron por arruinar el boyante sector. De nuevo se apodera el fantasma de la crisis que no remitirá hasta el aprovechamiento de la grana o cochinilla en la segunda mitad del siglo XIX.

De puertas adentro, en las medianías, nos encontraremos a un sector de autoconsumo fundamentado en los cereales —trigo, cebada y centeno—, componente básico en la alimentación de los canarios; productos de huerta (hortalizas), parrales y frutales. Nuestros antepasados debieron buscar todas las fuentes de aprovisionamiento que el medio insular pudiera ofrecer, caso de la orchilla, la silvicultura, la apicultura, las salinas, la pesca, etc.

La agricultura canaria en general, estaba enormemente atrasada, sin conocimientos empresariales, así como de nuevas técnicas y cultivos, ignorados por la rutina de los campesinos. La escasez de alimentos fue, en muchos momentos, desesperante, debido a la fuerte dependencia exterior. El estancamiento del régimen de propiedad de la tierra era una de las causas que provocaba dicho atraso agrícola, siendo parcialmente solucionado con las pequeñas reformas agrarias propulsadas por los ilustrados de los siglos XVIII y XIX.

El problema de la tierra es, en buena medida el problema de la sociedad española de la primera década del siglo XX. En Canarias, en torno a las 3/4 partes de la población se encuentra vinculada al sector primario. La realidad del agro insular es crónica en cuanto a los niveles de pobreza. Es notorio que el valor de los productos agrícolas no permite vivir de la tierra a los pequeños propietarios agrícolas, y aún menos a los que no la poseen y su única alternativa es convertirse en jornaleros; tan sólo un pequeño número de oligarcas y algunos campesinos con propiedades y arrendatarios obtienen poco más. La agricultura insular no deja margen para la renta.

“La debilitada y arcaica estructura productiva de la agricultura destinada al mercado interno, seriamente cuestionada a partir de la segunda mitad del siglo XIX, experimentará en 1900, el impacto definitivo que la situará en un proceso de crisis irreversible. La Ley de 6 de marzo de ese año, modificadora del sistema de franquicias atenuadas, vigente en el Archipiélago desde 1852-1870, sentenciará de forma el futuro del subsector agrícola interno” (Brito, O., 1989).

La producción de cereales, vides y leguminosas, experimentará un retroceso en la superficie cultivada superior al 30 % durante la primera década del XX.

La isla de La Palma tenía muy presente sus propias delimitaciones; la mayor parte de la población malvivía dependiente de lo que la subsistencia le podría ofrecer, escasos productos que obtenían de una tierra agotada, sin terrenos para cultivar y la falta de agua para regadíos; Fuencaliente es uno de estos claros ejemplos de tierras sedientas, de ahí que

“desde el 7 de abril de 1905 se instruyera el expediente para la creación de una sociedad “El Porvenir”, con el objetivo de alumbrar agua, dirigida por Luciano Hernández Armas que encargó el proyecto a Isidoro Ortega. Los trabajos comenzaron el 3 de julio y a los dos días se encontró un pequeño manantial y otros de poco caudal (Germinal, 20 de agosto de 1905).

El agua se convierte en el recurso más importante en el contexto económico, la propiedad y la gestión estaban concentradas en unas pocas familias, considerada como un patrimonio familiar y un bien privado, siendo esto un grave inconveniente para el crecimiento de los campos de cultivos de regadío en las medianías y costas de Los Llanos y Tzacorte, San Andrés y Sauces y Santa Cruz de La Palma.

Además, en el campo palmero quedaban pocas manos jóvenes para producir y, encima, los impuestos sobre harinas y cereales eran tremendamente abusivos, lo que

dificultaba el mercado interior. Sobre todo en Garafía era habitual la subasta de quintos en diferentes lugares, fórmula medieval arraigada en esa demarcación, por la que el Ayuntamiento obtenía un dinero al arrendar los terrenos municipales; un caso es el que recoge “El Fiscal”, 22 de agosto de 1901, al «*subastarse un lote en el pago del Palmar, pasando a manos de José Manuel Leal García.*»

La anunciada crisis de la cochinilla vuelve a relanzar el cultivo de la caña y del tabaco como sustitutos durante el último tercio del siglo XIX. En estos momentos (1890-1900), la producción de azúcar en Canarias representa el 15 % de la totalidad de España, demostrando la enorme importancia que tenía para la economía isleña. En 1860 La Palma exportaba a Sevilla 4 toneladas de azúcar; estamos en el momento anunciador de una segunda fase o ciclo del azúcar como producto principal de producción y exportación. Sabemos que ya empezaban a funcionar de nuevo los trapiches de Argual y, posteriormente (1884/6), dos en Los Sauces, el de Cipriano de Paz y el de Anselmo Herrera, ambos de tracción animal. Es un momento dulce que se aprovecha para viajar a Portugal, aprender técnicas de mejora y perfeccionamiento de los ingenios, sistemas de plantación e incluso especialización y selección de semillas. Junto a esto, los canarios logran que el azúcar insular entre en el mercado nacional sin pagar el arancel que pagaban las extranjeras (1886). Por otro lado, en Canarias se crea un comercio de importación y reexportación de azúcares, y ron procedentes de Cuba, Inglaterra y Francia. La Palma era capaz de producir unas 200 o 300 Tm de azúcar.

A partir de 1900 coincidiendo con la reforma del marco de los Puertos Francos, el azúcar entra en una fase de atonía y crisis. Se abandonan espacios antiguamente ocupados por la caña y comienza la sustitución por el plátano, los precios son muy altos (en 1905 un kilo de azúcar cuesta 1,4 pesetas) y encima se ha abierto un trust que monopoliza la venta del artículo.

La producción azucarera era claramente deficitaria, siendo necesario incluso importar azúcar. La provisión de azúcar constituyó, según J.A. Batista y N. Hernández (2001),

“un auténtico problema al llegar a constituir, por los precios alcanzados, un producto casi de lujo, sólo al alcance de los hogares con mayor poder adquisitivo. La base del problema radicó en que, como medida proteccionista para favorecer su cultivo, se estableció una tarifa que gravaba extraordinariamente los azúcares provenientes del exterior. Se creía que con ello se extenderían de nuevo los cañaverales por las islas y resurgiría la industria azucarera. Los resultados no fueron los deseados, pues sólo beneficiaba a los dueños de los trapiches, lo que genera el alzamiento de voces contrarias al impuesto sobre el azúcar.”

Una serie de datos confirman la crisis; así en 1905 se llega al punto más bajo. En 1908 las importaciones de azúcar alemana que sustituyen a la inglesa, invaden el mercado insular. En 1910 en Canarias los terrenos de cultivo de caña suponían sólo el 7,17 %. A pesar de todo, en La Palma sobrevivieron algunos trapiches en San Andrés y Sauces, Argual y Tazacorte, aunque derivando su elaboración hacia las melasas y los rones.

Al amparo de las nuevas compañías fruteras extranjeras se inicia una cierta expansión agrícola, centradas ahora en el tabaco y el plátano, asentadas en el Valle de Aridane, aunque con el escollo de la falta de infraestructura viaria y las dificultades de embarque por las malas condiciones de la caleta o los malos tiempos, que impidieron, en aquellos momentos, una posibilidad de desarrollo aun mayor. José Tabares Sosa, en un artículo publicado en *Crónica Palmera*, el 8 de agosto de 1903, escribe:

“En Los Llanos y sus hermosas vegas de Argual y Tazacorte se dedican considerables extensiones de terreno a distintos cultivos. Allí se produce en gran escala, casi puede decirse así, azúcar, tabaco y tomate, y se preparan actualmente terrenos para plátanos, los Sres. de Sotomayor solamente tienen en disposición para este cultivo 40 fanegadas de tierra.

En Argual funcionan tres fábricas de azúcar a máquina de vapor y otra también a fuerza animal.

En Los Llanos, Argual y Tazacorte hay casas exportadoras de tabaco que se dedican allí a la manipulación de la hoja para remitir al Gobierno. Y en Tazacorte y en Argual existen grandes almacenes de casas extranjeras con destino a la compra y empaquetado de frutos para la exportación... hay allí otra infinidad de cultivos menores”.

Este sector tardará aun varias décadas en experimentar los beneficios de las inversiones extranjeras ante el recelo de posibles competencias de las dos economías privilegiadas de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife. La Palma se mantuvo en la tercera posición en la producción de plátanos y papas, y la cuarta, después de La Gomera, en la producción de tomates.

Durante la crisis de 1908, terrenos que se habían sembrado de plataneras se dedican ahora a cultivos de subsistencia como las papas, las cebollas y el millo. Dos años después comienza una nueva recuperación. Ahora, los terrenos de regadío de Argual y Tazacorte suponen 500 hectáreas ocupadas principalmente por azúcar, tabaco, plátano y tomate.

Asistimos en la isla de La Palma a los vaivenes de una economía tutelada, emi-

nentemente agrícola, y excesivamente dependiente de las fluctuaciones del comercio exterior.

“Cualquier variación de las condiciones del mercado, cualquier contratiempo atmosférico, cualquier perturbación de carácter político en el plano nacional e internacional, tiene el poder de paralizar toda la actividad productiva y comercial, provocando crisis de subsistencia que se traducen en una regresión a la agricultura tradicional de autoabastecimiento, y en un aumento del flujo de emigrantes hacia América. Obviamente, la confianza excesiva en los monocultivos es un factor que agrava la situación a lo largo de todo el período” (Cubas, C.R. y otros, 1993).

Es preocupante la situación de los pósitos, en especial el de la ciudad de Santa Cruz de La Palma, en franco estado de abandono, según denuncia la prensa en 1904 y 1905. Estos años fueron muy malos en el terreno agrícola y los pósitos no cumplen la función para lo que fueron creados, más bien parecen bancos agrícolas que facilitan préstamos a los agricultores con ciertos privilegios para comprar semillas y abonos, así como reformas en los plantíos, mientras que otros más humildes no reciben nada. Los caudales están controlados por unas pocas manos que los manejan como si fueran suyos, siendo práctica habitual los robos. Debido a esta mala gestión, el lucro de unos pocos, el desorden de los administradores y los interventores, saqueadores de la creces populares y del capital existente, fueron cayendo en la ruina hasta desaparecer. Así pues,

“el Ayuntamiento de la Ciudad tiene pendientes de cobro casi todos los préstamos del pósito, incluso cumplidos los cuatro años de moratoria que ordena el artículo 6 de la ley de Reorganización de Pósitos vigente de 29 de junio de 1877. Se calculan en unas 25.000 pesetas las deudas por culpa de la ineptitud de nuestros administradores y gobernantes” (Germinal, 15 de febrero de 1905).

Pero los males no acaban ahí; el campo palmero se vio constantemente afectado por las inclemencias del tiempo, las calimas, las sequías, las inundaciones, los temporales de viento y las plagas de langosta. En ocasiones, los vientos arrasaban cosechas provocando hambrunas; las calimas resecaaban la tierra e impedían que las precipitaciones se acercaran a Canarias. Es de destacar «*la lluvia de tierra roja que afectó a La Palma en 1902 o la densa neblina de polvo sahariano, como no se recordaba hace mucho tiempo, que empezó el 19 de febrero de 1903*», según una información de El Heraldo.

La agricultura palmera todavía seguía anclada en el pasado, siendo la falta de progreso uno de los principales obstáculos a la modernización económica de la Isla. Otra de las plagas a la que no escapa el campo es la de la langosta. El interés de este tipo de plagas no reside sólo en su incidencia negativa sobre la economía agrícola. Su carácter endémico, y por lo tanto estructural, en algunas zonas de nuestra geografía, la convierten en una calamidad, calificada como un verdadero fenómeno social. La legislación al respecto intenta adaptarse a la cambiante realidad de los intereses de los agricultores con la aprobación de la Ley de 10 de enero de 1879 y la Ley General de Plagas de 21 de mayo de 1908. Nada podían hacer las autoridades cuando se desencadenaba la temida plaga de langosta, pues los métodos para combatirla eran ineficaces; para fortuna de la agricultura, se presentaban con periodicidad irregular. Así, el 20 de noviembre de 1901 visita la isla de La Palma la langosta africana, empujada por los vientos saharianos, especialmente virulenta en la costa de Puntallana. La última había sido en 1856.

Del mismo modo que la agricultura, la ganadería seguía atrasada, aunque se aprecia un aumento de la cabaña ganadera, no sólo en términos cuantitativos, sino también en términos cualitativos; esto es, en la calidad de las razas de aquellas productoras en carne y leche. Herman Christ, en 1886, describe a la cabra palmera de aquellos momentos como «*una raza muy especial, de color marrón amarillento con listas negras, patas cortas, cuernos planos y retorcidos hacia fuera, y de carácter afectuosa y obediente*». En la isla de La Palma se tomaba, casi en exclusividad, leche de cabra.

En el campo, quien más y quien menos mantenía algunos animales que garantizaban su consumo, incluso se exportaba vacuno; en la Ciudad se quedaba la carne de peor calidad, existiendo un monopolio sobre la misma que incide en los precios. Diariamente caminan por las calles de Santa Cruz de La Palma más de 200 cabras para el abastecimiento de leche.

“Al alba del 27 de febrero de 1904 entraron 247 cabras: 53 por el Barranco de Dolores, 32 por el Llano de La Cruz, 124 por La Alameda y 38 por San Sebastián, que suponen unos 500 litros de leche; además entraron 10 cántaros con 220 litros para el depósito de Blas P. de La Cruz al precio de 15 céntimos; la ordeñada a domicilio era a 20 céntimos el jarro, lo que supone respectivamente 30 y 40 céntimos el litro” (Crónica Palmera, 27 de febrero de 1904).

Por otro lado, si bien es verdad que el pescado formaba parte importante de la dieta del palmero, la actividad pesquera se encontraba en una situación confusa a principios del siglo XX, debido a la falta de normativas que regularan las capturas y

los aparejos. Desde la prensa se denuncia «*la escasez de pescado debido al abuso en las artes de pesca y la utilización de la dinamita que se emplea con toda impunidad*» (Germinal, 20 de mayo de 1904).

La isla de La Palma mantenía una mínima presencia industrial en la transformación de la caña en azúcar y aguardientes; alguna fábrica de fruta en conserva y la elaboración de dulces; algo más notable era la fabricación y exportación de tejidos de seda, lana y paja y las construcciones navales estaban en franco retroceso.

Desde 1901, el bordado y la artesanía del calado adquieren una gran importancia en todas las capas de la sociedad palmera. La demanda de estas labores y de la seda crece muy por encima de la oferta hasta el punto de que, para el año de 1910, aproximadamente las tres cuartas partes de la población femenina se dedicaba a esta actividad. Además, todo el material para esta industria procede del Reino Unido y prácticamente todo el trabajo acabado se envía allí. Esta pequeña industria, según C.R. Cubas, «*tiene un gran interés porque permite el acceso de importantes sectores de la población, tradicionalmente desfavorecidos, a beneficios insospechados y, habitualmente fuera de su alcance*».

2.1.1. *La industria tabaquera*

Los primeros documentos que hacen referencia a la producción tabaquera en La Palma, el cultivo y la venta, se remontan al siglo XVII; no obstante, será a finales del XIX (1883) y durante los primeros lustros del XX, cuando se produce la expansión definitiva de la industria.

Después de pasar por diferentes momentos de duras negociaciones, los abusos estatales, dado el carácter de monopolio, se suceden sin que los agricultores y fabricantes puedan hacer nada. La cuestión del tabaco será la prioridad, a principios de siglo, de la política y de los políticos palmeros.

Tenemos constancia por el periódico El Heraldo de La Palma, de 5 de octubre de 1901, «*del embarco desde el puerto de Tazacorte del pailebot “Rápido” con un cargamento de tabaco palmero que ha sido adquirido por la fábrica del Estado, con un precio fluctuante entre los 20 y los 30 duros el quintal*».

La última Real Ordenanza de diciembre de 1901 equipara el tabaco palmero, para los efectos del pago de derechos de regalía, al extranjero que se importa en la Península, lo cual supone la ruina para el sector en la Isla al aumentar un 50 % los impuestos sobre el tabaco que entra en tierras peninsulares. Esta Ordenanza provoca el rechazo de toda la sociedad palmera, que se manifiesta claramente en la prensa de aquellos momentos. En La Palma no se puede entender como extranjera una indus-

tria que se ejerce en una de las provincias españolas y, más grave aún, cuando se introduce tabaco fraudulento de Sumatra elaborado, importado en la Península como cultivado y procedente de Canarias.

“Dedicados al cultivo del tabaco una buena parte del terreno de esta Isla, realizándose obras hidráulicas destinadas a convertir en campos de riego extensiones considerables de tierra propia para la siembra de la hoja nicotiana y en estudio la canalización de aguas que por su cantidad transformarían en férciles vegas labradíos de centeno y otros granos de escaso rendimiento, viene el absurdo Decreto que en la sombra fraguaron los que posponen los intereses y la vida de la Patria... a los propios” (El Grito del Pueblo, 11 de julio de 1902).

El Gremio de Fabricantes de Tabacos de Canarias para el consumo de la Península dirige cartas de protesta a los representantes en Cortes por esta provincia, fechada el 7 de junio de 1902, para que actúen en la defensa de los intereses del sector. En la carta se solicita el justo derecho de la industria tabaquera de la que dependen un buen número de familias.

El 7 de octubre los directores de periódicos locales y sus corresponsales en la Península acuerdan emprender una enérgica campaña informativa en defensa del tabaco frente a las perjudiciales decisiones del Gobierno y, en este sentido, envían sendos telegramas al diputado Pedro Poggio, al Ministro de la Gobernación, al Ministro de Hacienda, al Presidente del Consejo de Ministros y a diversos diarios canarios y madrileños. A esta protesta se suman los envíos de instancias de queja al Sr. Ministro de Hacienda por la bajada de precios y las trabas de Tabacalera para dificultar la adquisición. Se suman a la protesta incluso los ayuntamientos palmeros de Tijarafe, encabezado por el alcalde Juan Gómez Martín; el de Puntallana, por medio de su alcalde Juan Guerra Bethencourt y el de Los Llanos, a través de su alcalde Cayetano Armas Lorenzo. Le siguen también la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Santa Cruz de La Palma y el propio Gremio de Cosecheros de La Palma.

Entre tanto, según El Grito del Pueblo, 7 de marzo y 9 de agosto de 1902,

“en Londres se ha formado una compañía anónima con el fin de explotar la importante industria tabaquera de la isla de La Palma, para introducirlo y acreditarlo en los mercados ingleses y de otras naciones. La razón social registrada de dicha compañía será “The La Palma Tobacco Company Limited”, siendo nombrado director gerente en la Isla D.B. Cervía. Durante los meses de marzo, abril y mayo, la compañía inglesa embarcó con destino a varios puertos extranjeros 170.000 puros y 35 tercios de tabaco en rama de La Palma.”

El político palmero, el conservador Pedro Poggio, se va a convertir en el abanderado de los productores canarios, consiguiendo apoyos en todos los rincones y organismos de Canarias. Fue la persona idónea en las negociaciones del conflicto gracias a sus intervenciones en las Cortes, en Madrid, en las que expuso las claves del conflicto. Muy celebrada fue la del 20 de febrero de 1903, publicada luego por algunos medios de comunicación como *El Heraldo*, el 28 de febrero y *La Solución*, el 2 de marzo de 1903.

Según se pone de manifiesto en *El Heraldo*, 30 de octubre de 1903,

“Tabacalera y el Gobierno se disponen a descargar un rudo golpe sobre la agricultura de esta isla de La Palma, demorando la adquisición de nuestro tabaco en rama, después de haber equiparado con el extranjero al elaborado para cerrar a los productos de esta industria el mercado peninsular. Todavía están almacenadas la cosecha del año pasado y la de este año. Mientras en Inglaterra se consume en abundancia frutos canarios, la Península cierra sus puertas”.

Los temores de los canarios serán confirmados:

“el 1 de noviembre por una Real Orden en la que se propone a dos ingenieros de la Arrendataria para fijar los precios, una vez admitida la denominación de origen del tabaco canario, que no ha de exceder los cien mil kilos y con un precio abusivo, 45 pesetas por quintal de tabaco canario en rama, y si la inspección de Tabacalera decide que el tabaco no es de 1ª clase, se puede rebajar a 25 pesetas. La repulsa se generaliza a más de ochenta ayuntamientos canarios que envían su protesta oficial al Presidente del Consejo de Ministros” (Crónica Palmera, 30 de noviembre de 1903).

«¿Qué le importa al Gobierno que La Palma se arruine?, ¿Qué le importa que sus hijos tengan que emigrar?»; son las dos cuestiones que plantea *El Heraldo* en su rotativo de 7 de noviembre, reprochando «la actitud del Gobierno que poco le importa sumir en la impotencia y la desesperación al pueblo palmero». Los cosecheros no quieren plantar más tabaco, las fincas de Argual y Tazacorte, que eran las que mayor número de kilos daban, se han dejado de sembrar; lo mismo sucede en Los Llanos, El Paso, Mazo y Las Breñas, que lo cultivaban en secano, dando paso al plátano y al tomate.

Nuevamente entra en acción nuestro diputado en Cortes, Pedro Poggio, en una acalorada dialéctica en el Parlamento, el 13 de noviembre, con un discurso extenso y triunfalista, llegando a un acuerdo con el Ministro. Ambas partes parecen satisfa-

cer sus demandas y las noticias recalcan en el Archipiélago de la propia mano de Poggio, que envía un telegrama a Miguel Sotomayor, presidente del Gremio de Cosecheros de Tabaco en La Palma, confirmando el acuerdo: «*todo arreglado favorablemente, según me dice Ministro. Correo dará detalles. Poggio*».

Las gestiones de Pedro Poggio sobre la defensa del tabaco van dando sus frutos, ya que el Gobierno reconoce la compra de la cosecha de hace dos años, 100.000 kilos. Esta se embarca el 29 de abril de 1904 en el trasatlántico “M.L. Villaverde” rumbo a Cádiz y con destino a las fábricas nacionales. La cantidad de 100.000 kilos ya estaba estipulada desde el 20 de octubre de 1900, según un convenio entre el Estado y la Compañía Arrendataria.

Según confirma Fénix Palmense, 27 de febrero de 1905, «*el Gremio de Cosecheros de La Palma embarcó 1.171 fardos, unos 65.000 kilos de la cosecha de 1903, destinados a la Compañía Arrendataria*».

Por estas mismas fechas, según nos confirma Gómez Wangüemert en un artículo escrito en Tierra Palmera, 31 de marzo de 1909,

“se llegó a plantar en Los Llanos, Argual, El Paso, Breña Alta y Mazo, una semilla de tabaco mexicano que produce hojas un tanto gruesas, elípticas, obtusas y algo glutinosas, de peor calidad; son semillas procedentes de Cuba que habían sido llevadas durante la Guerra para reemplazar a la escasa habana por el efecto de la destrucción de los campos de tabaco. En La Palma se sembraron y no dieron buen resultado, teniéndose que destruir todas las plantaciones”.

La importancia del tabaco en La Palma se pone de manifiesto en la “Revista Agrícola Industrial”, aparecida en Santa Cruz de La Palma en 1906:

“con su corta aunque densa singladura, se ha convertido en un ineludible hito de la bibliografía tabaquera. Editados sólo cuatro números, entre el 30 de marzo y el 17 de mayo, de sus páginas irradia un proyecto divulgativo que aporta mucho más que simple información destinada preferentemente al productor palmero. Apenas iniciado el siglo XX, el tabaco encarnaba una concepción modernísima del sector sobre el que desde hacía tiempo, urgía la aplicación de un plan de reactivación agrícola basado en la enseñanza al campesino de técnicas correctas, en las recomendaciones de nuevos productos de abono para mejorar las cosechas, en estudios científicos de las diferentes clases de semillas y plantas, así como en la continua advertencia sobre los cuidados extremos que exige la perfecta curación de las hojas” (Rodríguez, A, 2000).

En esto tuvo mucho que ver el ilustre llanense Luis F. Gómez Wangüemert, quien resalta la excelente calidad del tabaco palmero, pero nos descubre las vergüenzas de la política, la falta de honradez agrícola y el desconocimiento que tienen los vegueros a la hora de tratarlo, *«empleo de semillas degeneradas, el uso de abonos perjudiciales para el terreno, los corte de tabaco demasiado maduros, el poco riego, el mal empilamiento que casi no produce fermentación y otras barbaridades»*.

Con el transcurso de los años, el desencanto ahonda en el campo insular y la producción se reduce drásticamente; la Tabacalera no mantiene una compra regular debido a que estaba harta de recibir tabaco malo, amontonado de varias cosechas en los mismos almacenes y eso viene a darle la bendición mortal a la producción tabaquera. A principios de 1909, la Compañía monopolizadora abrió un concurso para la adquisición de tabaco canario con los mismos precios que los de 1906, publicado en el Boletín Oficial, pero nadie mostró interés en la isla de La Palma, a pesar de haber sólo en el Valle de Aridane, afirma Gómez Wangüemert (Tierra palmera, 24 de noviembre de 1909), *«algunos miles de kilos de la cosecha del año pasado sin vender. Sin embargo, este mismo año, la Compañía Arrendataria compró 100.000 kilos de tabaco palmero a un precio oscilante entre 1,93 y 1,68 por kilo.»*

Por último, valga el siguiente ejemplo recogido en El Pueblo, 8 de octubre de 1910, como certificado de garantía del grado de calidad que tenían los cigarros palmeros. *«En la Exposición Internacional de Bruselas, celebrada en el verano de ese año, fueron galardonados con Medalla de Bronce los tabacos de la fábrica “Flor de La Palma” de Luis F. Gomez Wangüemert; tan sólo fueron superados por “Vuelta-abajo” y “Los Partidos” de Cuba. También fue premiado con Mención Honorífica “La Africana” de Juan Cabrera Martín.»*

2.1.2. *El plátano como modelo de recuperación económica*

Existía en La Palma un lugar privilegiado y con gran futuro en las mercaderías: el pago de Tazacorte, muy próspero gracias a su vega, la primera de la Isla en abundancia de caña de azúcar, tomates, plátanos y demás cultivos, además de contar con cuatro molinos harineros movidos por agua, tres hornos de cal, una fábrica de azúcar a vapor y dos trapiches.

Por otro lado, la implantación sistemática del plátano como cultivo alternativo tiene lugar durante el primer lustro del siglo XX. En La Palma trabajaban, desde 1900, diferentes compañías fruteras con sus representantes, aumentando en número a lo largo de la década. Algunas de las compañías más importantes asentadas en Tazacorte para el negocio frutero y Santa Cruz de La Palma como exportadores, ban-

queros y aseguradoras, son las Charles White Hald Ltd, Miller Wolfson, The Indemnity Mutual Marine Assurance, Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarias, The London Assurance, The Manchester, Señores Elder Dempster y Compañía, The Underwriting Association, Lloyd, Becerra, Hespérides, Luis Bravo y Naranjo, Elder Fayffes Ltd, Suárez y Carrillo, Castillo y Compañía, y Antonio Ascanio.

En la playa de Tazacorte, las operaciones de carga y descarga las hacen los marineros metiéndose en el agua hasta el pecho, llevando la carga a cuestras, cuando lo permitía el estado de la mar. En ocasiones pasaban semanas sin poderse realizar este tipo de operaciones, con las consiguientes pérdidas. «*En enero de 1904 se despacharon allí y de esta manera 13 buques de cabotaje*» (Crónica Palmera, 9 de febrero de 1904). «*Uno de ellos era el pailebot “Orotava” contratado por una nueva casa exportadora de plátanos, esta vez la canaria Luis Bravo y Naranjo, de Las Palmas; su primera partida fue de 150 bultos*» (Crónica Palmera, 16 de enero de 1904). «*En febrero entraron 17 buques de vela y 7 vapores de cabotaje, algunos con gran valentía, otros como le sucedió al vapor “Ajax”, tuvieron que desistir y marcharse por el mal tiempo*» (Crónica Palmera, 3 de marzo de 1904).

El negocio frutero llevó incluso a la venta o arriendo de propiedades en el Valle de Aridane a algunas compañías. En este sentido, «*la opulenta casa de Sotomayor arrendó 200 fanegadas de tierra en Argual a la Compañía Frutera Hespérides con destino al cultivo de plátanos para la exportación*» (Crónica Palmera, 27 de febrero de 1904).

Es obvio que el sector económico con más peso en La Palma era el agrícola. La seda todavía tenía mercado en los puertos de destino de Marsella y Cádiz y continúa exportándose almendras dulces, tabaco y vinos.

Fénix Palmense, en su edición del 21 de febrero de 1905, nos alerta sobre la

“llegada a La Palma de la guerra del plátano, desplegada por la fruta americana, sobre todo la jamaicana, en clara competencia directa por los mercados británicos. Las propias compañías animan a nuestros cosecheros y comerciantes prestar todo el interés por obtener las mejores frutas. Nos encontramos en un momento crítico por la baja de los precios, debido al excedente de fruta variada en los mercados europeos, tal y como recoge el folleto que circula de los señores Elder Fayffes.”

Las compañías utilizan todo tipo de estrategias, algunas incluso llegaron a sacar panfletos, para distribuir entre los consumidores de plátanos americanos, ofensivos contra el plátano canario, eso sí, fracasando en el intento. Como resultado de tanta competencia se abandona buena parte del plantío de la platanera y se implanta nuevamente el cultivo de productos de primera necesidad como las papas, las cebollas y

el millo. Los altibajos del sector platanero obligan a buscar alternativas; sin embargo, las posibilidades de crecimiento económico vienen limitadas por las escasas infraestructuras y falta de organización empresarial.

En Santa Cruz de La Palma constatamos la presencia desde 1901, de negocios contratados con la empresa internacional Señores Elder Dempster y Compañía, dueña de una numerosa flota mercante que opera en Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas.

El 27 de septiembre de 1901 se realiza una cesión de contrato ante el notario Manuel Calero Rodríguez, otorgado por Guillermo Cabrera Gutiérrez, propietario y comerciante de Santa Cruz de La Palma, a favor de trece personas para la compra y venta de pescado salado en La Palma. La nueva empresa está compuesta por Francisco López Marrero, comerciante; Miguel Ramos Cabrera, zapatero; León Castro Cabrera, comerciante; Telesforo Rodríguez Cabrera, zapatero; Ramón Lorenzo Ramos, marino; Pablo Pérez Rocha, empleado; Juan Guerra Rambla, comerciante; Antonio Concepción Hernández, marino; Juan Antonio Hernández y Pérez, propietario; José Francisco Ramos Gutiérrez, propietario; Andrés Pérez Cabrera, comerciante; José Ramos Cabrera, propietario y Deogracia López Mateo, comerciante. Se crea una gerencia, encargados de la tarea de comprar el pescado en el muelle, de recibirlo y distribuirlo en las lonjas establecidas para su venta. En Santa Cruz de La Palma se encuentran cuatro lonjas, una en la calle del Mercado y tres en la calle de La Marina; existen otras dos, una en El Paso y otra en Los Llanos. También entran a formar parte del negocio las embarcaciones dedicadas al comercio de cabotaje, pesca, preparación y tráfico del pescado salado: “Tres de Mayo”, “Marías”, “Rosalía”, “Virginias”, “Remedios”, “San Rafael”, “Amalias”, “Carmita de Duchemen”, “Felipe” e “Índico”. Asimismo, se realiza un contrato con la sociedad “Pesquerías canario-africanas” con su flota de buques de Lanzarote, a los que les comprará 100 quintales de pescado salado de cada partida a 18 ptas y 75 céntimos el quintal de samas, curbinas, tasastea, chacarones, chernes, anjovas y otros peces análogos, “Señores Elder Dempster y compañía” y “Compañía de Vapores Interinsulares”. Este contrato regirá hasta el 1 de agosto de 1909.

Pequeñas empresas muy parecidas a esta se crearon en la isla de La Palma durante los primeros años de esta centuria que venimos analizando. Por otro lado, la primera casa extranjera que abre sus puertas en la Capital es precisamente «*Señores Elder Dempster y Compañía*» con una flota de 13 buques que importaron consigo petróleo, comercio en general, correo de África y tropas para las posiciones inglesas, dos lanchones y una grúa. Se estableció correo con Londres y otros puertos de la Isla» (La Razón, 24 de septiembre de 1908). Es necesario recordar que los comerciantes de esta ciudad traían directamente del extranjero sus artículos, ahora los introducen a través de Las Palmas o Santa Cruz de Tenerife pagando en aquellas oficinas todos los derechos de arancel, para embarcarlos a La Palma en vapores correo.

En los años 1908 y 1909, observamos la estrecha relación existente entre las exportaciones y las importaciones británicas en la Isla. El comercio británico sufre en estas fechas un duro golpe. Por un lado, deja de exportar plátanos por la caída de los precios y la reducción del área plantada, pero también descienden las importaciones ya que los palmeros han dispuesto de menos dinero para gastar en artículos de importación del Reino Unido. Los terrenos ocupados anteriormente por las plantaneras ahora se dedican a los cultivos de subsistencia —papas, millo y cebollas—. Debido a la rivalidad internacional, los alemanes aprovechan la coyuntura para apoderarse de algunas parcelas del mercado.

“El año 1910 supone la recuperación del comercio británico. Los artículos importados se venden bien —prueba que el dinero circula entre la población— y los productos de exportación —plátanos, tomates, cebollas, almendras, etc.— tienen muy buena acogida en el exterior. Aunque ello no implica un corte en el flujo de emigrantes hacia Cuba y Argentina, que sigue en aumento por el progresivo encarecimiento del coste de la vida” (Cubas, C.R., y otros, Op. Cit.).

2.1.3. *Turismo*

Durante la primera década del siglo XX se produce la consolidación del turismo europeo y canario, extendiéndose el fenómeno del excursionismo y la construcción de hoteles e infraestructuras viarias y los transportes. Eso sí, siempre fue un privilegio de las clases acomodadas como una manera de sobresalir notoriamente. A pesar de esto, sigue siendo un turismo espontáneo.

El nuevo turismo canario estaba controlado por los británicos gracias al dominio ejercido sobre las actividades económicas de servicios. El aumento de la afluencia de viajeros estuvo ligado también a las progresivas mejoras en alojamientos y las publicaciones de guías turísticas.

“La guía publicada por A.S. Brown, tanto la de 1889 como la de 1910, se basaban en las excelentes posibilidades del turismo verde en la isla de La Palma, cuyo objetivo central eran sus bellezas naturales o sus magníficas condiciones climáticas durante todo el año, incluso para los inválidos; y todo ello, gracias a las mejoras del puerto capitalino y del incremento de los contactos con las navieras y armadores” (Hernández, J.A., 1993).

A pesar de todo, La Palma apenas contaba con una mínima infraestructura hote-

lera; algunas fondas y unos pocos hoteles situados en las calles Álvarez de Abreu, Santiago y O'Daly de Santa Cruz de La Palma. Es notoria la constante referencia al acondicionamiento de los establecimientos, el cambio de propietarios, de ubicación y de nombres. Así, el "Hotel Aridane" situado en la calle Álvarez de Abreu, nº 13, es posteriormente ocupado por el "Hotel Español" que estaba en la calle Santiago, nº 33. Era un buen hotel, buen servicio, amplias habitaciones y vistas al mar. Recogemos de Germinal, 30 de mayo de 1908, la noticia de la llegada al alojamiento de «un grupo de profesores y alumnos del Instituto Politécnico de Zúrich que vienen a La Palma a hacer estudios de carácter científico; durante unos días recorrieron diferentes lugares de la Isla con parada obligada en La Caldera de Taburiente».

Dada la nueva situación y las posibilidades que se abren en la economía insular, el 23 de julio de 1908, en la capital palmera se celebra una Asamblea Insular, en la que se acordó redactar un escrito titulado: "Turismo, medio de fomentarlo", acordándose los siguientes puntos:

"1.- Mejorar la higiene; 2.- Concluir las obras del muelle; 3.- Contactar con armadores y navieras dedicadas a la industria del turismo para que efectúen escalas en el puerto capitalino; 4.- Publicar un folleto de la Isla; 5.- Invitar a los científicos a estudiar la Isla; 6.- Organizar fiestas, congresos y reuniones; 7.- Crear campos de juegos gimnásticos (Archivo del Ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma, estante 38, legajo 657, carpeta 1". (Hernández, J.A. Idem).

Según entresacamos de las páginas de Germinal, 25 de abril de 1908, «se acaba de inaugurar, en la calle O'Daly, nº 9, un nuevo hospedaje llamado "Hotel Patria y Restaurant". Este establecimiento posee locales para reuniones y presentación de muestrarios de los huéspedes que sean viajeros del comercio, habitaciones amplias, baños, etc». También podemos leer la noticia que recoge El Pueblo, 6 de agosto de 1910, en la que

"el director del "Gran Hotel Humboldt", del Puerto de La Cruz, dirige una carta al del "Hotel Patria y restaurant" y de Santa Cruz de La Palma haciéndole constar que el día 20 de agosto llegan en el vapor "Ile de France", 115 turistas extranjeros, hombres de ciencia que vienen a estudiar la naturaleza. Toda la Ciudad se viste de gala, las calles y las casas se engalanan para el recibimiento, con el Alcalde al frente, de los ilustres turistas."

Los efectos inmediatos del progreso material que se está dando en el mundo llegan modestamente a la isla de La Palma: las mejoras en los puertos, carreteras, alum-

bramientos de agua, el telégrafo, el teléfono y la electricidad, realidades que se van consolidando a finales del XIX y principios del XX.

III. VISIÓN DE FUTURO: LAS INFRAESTRUCTURAS

3.1. El Puerto de Santa Cruz de La Palma

El nuevo proyecto del muelle se subasta el 31 de mayo de 1900 y en junio se adjudican las obras, gracias a las gestiones del Diputado a Cortes Pedro Poggio. El proyecto consiste en un dique de abrigo y un muelle de atraque con una inversión de 2.661.448 pesetas y 52 céntimos. De este modo, el 30 de junio dieron comienzo los trabajos. El complemento ideal por el que luchó nuestro diputado era enlazar los diques Norte y Sur con el muelle de ribera.

El estado del puerto tres años después es descrito por J. Tabares Sosa en Crónica Palmera, 7 de septiembre de 1903. Nos confirma *«la colocación del ensanche de la última alineación del muelle antiguo, llevándose construido 24 m; además ya luce el nuevo dique en la parte exterior y se acaba de montar, hace unos días, una hormigonera y se hicieron diferentes pruebas con aparatos mecánicos»*.

«Aquí se encuentra», según publica con seudónimo Quijón, en Diario de Tenerife, y reproducido en Fénix Palmense, 27 de mayo de 1905, *«después de visitar las obras del puerto el mejor material que podía existir en aquellos momentos en Canarias: máquinas de vapor, grúas inmensas, otras pequeñas, montaprismas, máquinas elevadoras de materiales, mezcladoras automáticas, un horno de cal, casi todo movido por electricidad, cuatro carriles y cuatro vías de anchura distinta»*.

Las pésimas condiciones en las que se halla el puerto con *«más de 15.000 toneladas de material para la escollera, acumulado y desparramado por su superficie, la suciedad y la falta de empleados, pues tan sólo trabajan 120 peones y se necesitan 200 para cubrir el número necesario»*, se viene denunciando en los medios de comunicación escrito (Fénix Palmense, 27 de diciembre de 1904).

Antes de finalizar el año se presentan proposiciones de plazo hasta el 10 de marzo a los señores Brage Marco y Compañía y Antonio Alarcón para traer 20.000 quintales de piedra de cal para las obras del muelle. También *«se buscan peones para el muelle con los siguientes jornales: hombres de 19 a 40 años, dos pesetas; muchachos mayores de 14, de 1 peseta en adelante. Se anuncia que existe un albergue para dormir voluntariamente»* (Fénix Palmense, 24 de febrero de 1905).

Este nuevo impulso tendrá su continuación en las décadas siguientes.

3.2. El puerto de Tazacorte

Declarado de Interés General, según la ley de Puertos de 6 de septiembre de 1896, las fructíferas gestiones en Madrid de Pedro Poggio, posibilitan que su construcción se incluyera en el Plan General de Obras Públicas de 1902, pues la riqueza agrícola y comercial de la comarca, así como la presión de las compañías fruteras y de la población, prácticamente obligaban a su construcción. El grave problema era encontrar la ubicación idónea ante las embestidas del oleaje marino, ya que la propia configuración de la costa no daba ninguna facilidad.

También se especulaba con la presión añadida por parte de los liberales grancanarios de León y Castillo hacia su socio conservador de La Palma, para ralentizar las construcciones en esta Isla con el objetivo de no hacer la competencia al puerto de Las Palmas, en pleno crecimiento a principios de la centuria.

Qué mejor justificación o razones poderosas para la construcción del puerto que las ocho fábricas de azúcar que existen en Los Llanos, la importancia de las casas exportadoras de frutos para el extranjero, la producción de almendras, vinos, cereales, hortalizas y el comercio de Los Llanos y El Paso, con una población de casi 7.000 habitantes en 1905.

No hay un consenso en cuanto a las formas de financiación, por lo que fue necesario aprobar un Real Decreto el 27 de marzo de 1906, promovido por la Mancomunidad Provincial, que permitió la creación de un impuesto a cargo de pasajeros y mercancías para cubrir el 50 % de las obras de los puertos de Tazacorte y Espíndola en San Andrés y Sauces. La aportación del otro 50 % corresponde al Estado. Sin embargo, la medida fue ineficaz. El espigón del puerto de Tazacorte tendría, según el proyecto, una longitud de 195 m de largo y 6 m de ancho.

Para alcanzar los objetivos trazados era necesaria la mejora paralela del camino entre Los Llanos y el Puerto de Tazacorte y la posterior construcción del tramo de carretera que une Los Llanos con Santa Cruz de La Palma.

3.3. Embarcaderos

Florece un nuevo siglo y, a pesar de los logros conseguidos, resultaron ser insuficientes, llegándose una vez más al abandono más absoluto. En este sentido, la actividad desarrollada en el embarcadero de Espíndola era importante pero no reunía las condiciones deseables y necesarias, elevando la incomodidad y la peligrosidad en las labores portuarias. La propia institución municipal llegó a proyectar, por medio de

su nuevo alcalde Anselmo Herrera, algunas mejoras. Conocemos un dato sacado de Fénix Palmense, 17 de septiembre de 1904, en el que se confirma «*el pleno rendimiento de los trabajos que se están llevando a cabo en puerto Espíndola, construyéndose la muralla que unirá el “Roquito” con la explanada*».

Por fin, en 1908 el ingeniero Juan José Santa Cruz elabora el proyecto del puerto de Interés General de Segundo Orden de Espíndola en la Isla de La Palma, basado en el antiguo estudio decretado en 1896. Fue capaz de respetar el emplazamiento que los propios pescadores de la zona tenían habilitado para sus operaciones de embarcadero.

En ese mismo año es aprobado por el Consejo de Obras Públicas el proyecto, lo que comunica por telegrama el propio Pedro Poggio el 19 de mayo, y con posterioridad la noticia fue dada por el Alcalde a los asistentes a la sesión del Ayuntamiento del 24 de mayo. Las obras de construcción del puerto fueron adjudicadas mediante subasta pública el 23 de abril de 1909 al contratista Eladio Duque Batista, comenzando los trabajos a finales de diciembre. Sabemos que las obras se prolongaron un tiempo hasta que volvieron a suspenderse.

Encontramos una mayor dispersión portuaria en los municipios donde el grado de pendiente y de abarrancamiento respectivamente es máximo. Las Breñas y Santa Cruz de La Palma reúnen tres puertos y el Valle de Aridane sólo dos. El efecto gravitatorio de los puertos principales y su topografía menos accidentada en comparación con el resto de la Isla, explican que en 1900 cinco municipios con una población de hecho que representaba el 52,6 % del total insular, a la vez que con la riqueza más elevada de la Isla, sólo se sirviesen de cinco puertos mientras que los otros municipios restantes contaban con una gran cantidad de embarcaderos.

“Las pequeñas calas o fondeaderos, continúa José Ángel Hernández (Op. Cit.), fueron la válvula de escape más fácil para los escasos excedentes que se producían en una economía fuertemente autárquica. De esta manera, según de Las Casas Pestana, en el tránsito de la centuria diecinueve a la veinte, la entidad de Los Sauces tenía un comercio muy activo con la capital, Puntagorda y Garafía. Por su parte, Los Llanos —al no utilizar el embarcadero de Tazacorte—, no tenía un comercio lo suficientemente activo con la Capital en relación a su desenvolvimiento económico, y la causa principal habría que buscarla en la dificultad de comunicaciones que se verifican generalmente por el camino llamado de La Cumbre Nueva”.

Según recoge Germinal, 20 de julio de 1904, «*los embarcaderos más importantes de La Palma son los de Puerto Naos, en Los Llanos; Santo Domingo, Don Pedro y Fa-*

jana, en Garafía; Proís de Candelaria, en Tijarafe; Boca Fornalla, en Fuencaliente; Proís de Puntagorda; La Sabina, en Mazo y Proís de Barlovento».

Otros embarcaderos que también realizan operaciones de carga y descarga son La Caleta de Los Guinchos y La Caleta de El Palo, en Breña Baja; Caleta de El Andén, Caleta de San Simón, Caleta de Salemera y Playa de Martín, en Mazo; Puerto Nuevo o Puertito, Playa de Los Portugueses, Playa de La Garza, Playa de Meledor, Playa de La Zamora, Punta Banco y Playa de Salvajuelas, en Fuencaliente; Proís de El Jurado, en Tijarafe; Playa de Los Molinos, en Puntagorda; Proís de Lomada Grande, Punta del Puerto Viejo, Caleta de La Tosca, Caleta de La Laja, Caleta de La Zorzita, Caleta de La Furna y Caleta de La Manga, en Garafía; Proís de Gallegos y Puerto de Talavera, en Barlovento; Caleta de El Palito y Caleta de Las Lajas, en San Andrés y Sauces; Punta de La Galga, Puerto de La Paja, Puerto del Trigo y Caleta de Martín Luis, en Puntallana.

3.4. Avances en la dificultosa red de caminos y carreteras

“El primer Plan General de Carreteras que afecta directamente a La Palma es el aprobado en 1860. Pues bien, dicho Plan se reforma cuatro años después y en él se acuerda, entre otras obras del estado, iniciar los estudios para la redacción de dos vías de tercer orden: una desde Santa Cruz de La Palma a Fuencaliente, pasando por Las Breñas; y otra desde dicho pago hasta Tazacorte, tras atravesar Los Llanos, desestimándose el tramo entre la Capital y Los Sauces. Para sortear el inmenso Risco de La Concepción se propone la solución de construir un túnel de 600 m que lo atraviese y continuar la traza por la costa hasta San Antonio de Fuencaliente y conectar con Tazacorte” (Hernández, J.A., Op. Cit.).

Una década más tarde se vuelve a modificar el proyecto que ahora refunde las dos vías propuestas en una sola bajo la denominación de carretera de tercer orden de Santa Cruz de La Palma a Tazacorte por Las Breñas, Los Llanos y Argual.

La primera piedra de la carretera del Sur se puso el 5 de noviembre de 1876 en la misma plaza del muelle; con tal motivo se engalanó dicha plaza. Cabe decir que el grado de cumplimiento de las obras en esta carretera fue alto, sobre todo si tenemos en cuenta las dificultades técnicas, especialmente en el trozo primero en su salida Sur de la Capital, pues en dicho tramo llegaron a trabajar los cabuqueros colgados con cuerdas en las paredes de los riscos.

A pesar de estos primeros avances, la prensa del momento manifiesta una honda

preocupación por el desarrollo de las principales obras públicas en los puertos, caminos y carreteras de la Isla. El atraso era evidente en comparación con el ritmo constructivo en la Península, Baleares y las dos islas centrales de Canarias. En este sentido, El Herald de La Palma, 17 de abril de 1902, publica una carta dirigida al Ministro de Obras Públicas en la que se afirma que

la isla de La Palma, la tercera en importancia del Archipiélago, ha tenido la desgracia de contemplar por muchos años el olvido en que los gobernantes de la nación nos han sumido, víctimas de rencillas políticas y muestras de poco interés por la Isla, estrellándose muchas veces ante las conveniencias de otros pueblos menos necesitados y más prósperos que el de La Palma.

En la Gaceta de Madrid se publicó una Real Orden, el 15 de agosto de 1903, encaminada a la construcción de 70.000 km de caminos vecinales en toda la nación, correspondiendo 1.350 km a la provincia de Canarias. A La Palma le tocaron unos pocos kilómetros, pero islas como El Hierro y la Gomera no tienen ni un solo metro. La marginación de las islas periféricas es denunciada en la prensa con duras palabras al centralismo.

De cualquier manera, el ritmo de construcción variaba según los trozos, siguiendo un promedio de entre 120 y 150 m lineales por mes. En 1896 se habían construido 17,986 km, llegándose a Fuencaliente en 1899.

El 9 de febrero de 1901 se subasta el 6º trozo de la carretera del Sur, adjudicado a Manuel Menéndez por 288.900 pesetas. Los trabajos comenzaron en Fuencaliente el 13 de abril.

Existe un problema añadido con las expropiaciones en los primeros tramos como consecuencia de la intransigencia de algunos propietarios a ceder parte de sus parcelas para el trazado de la vía; en concreto, recogemos de Crónica Palmera, 9 de febrero de 1904, «*de los 122 propietarios, tan sólo José Manuel Leal, de Mazo y José Manuel Calero, de Las Manchas, se oponen a que la carretera pase por sus fincas mientras no se les pague anticipadamente. Esto ha retrasado las obras que están a 4 km de Los Llanos*».

Con respecto a las parcelas expropiadas para la construcción de la carretera, aquellas que sobraban luego se vendían en subasta pública, hecho que ocurrió frecuentemente durante los primeros años del siglo XX. El 25 de agosto de 1902 se subastaron varias parcelas en los municipios de Breña Alta y Mazo, según se desprende de los anteriormente citados protocolos de Manuel Calero Rodríguez.

Otros contratiempos son las barranqueras que, en diferentes ocasiones, destruyeron tramos de carretera, como fue el caso de Barranco Hondo, en Tigalate Hondo

(Mazo) en el invierno de 1902; un aluvión de agua subió el nivel más de dos metros sobre la rasante de la carretera, levantó la bóveda del puente y dejó enormes piedras. Para su reparación se tuvo que aprobar un crédito extraordinario de 20.000 pesetas, siempre gracias a la gestión del diputado palmero Pedro Poggio.

Después de una serie de problemas y replanteos del último tramo, se retrasa nuevamente la marcha de las obras, culminando por fin la ejecución del 8º trozo, el que une Santa Cruz de La Palma y Los Llanos, a principios de 1910. Fueron necesarios 34 años para concluir la totalidad del trazado.

“En el Plan de Caminos Vecinales de la Provincia de Canarias de principios de siglo figuran para La Palma los de Santa Cruz de La Palma-La Dehesa; Santa Cruz de La Palma-Puntallana; Los Sauces-Puntallana, por Santa Lucía; La Portada de Santa Cruz de La Palma-Breña Baja; Charco Verde-Carretera General y El Paso-Carretera General” (La Solución, 10 de diciembre de 1903).

Posteriormente se amplían los planes a la carretera Candelaria-Barlovento; Buenavista-El Paso, por la cumbre; Llanos Las Cuevas-Barranco de Hermosilla, en El Paso y Los Sauces-Espíndola.

Con anterioridad, «a finales de 1901, el Senado aprobó la inclusión en el Plan General de Carreteras la construcción de la carretera de la cumbre que parte de Buenavista y, atravesando la cumbre, termina en la villa de El Paso y otra que partiendo de Candelaria (Tijarafe) termine en Barlovento» (El Grito del Pueblo, 30 de enero de 1902). Fue publicado el 9 de marzo en la Gaceta Oficial.

Evidentemente, la vía más urgente por su total abandono es la del Norte, a pesar de tener unas dificultades añadidas por la propia configuración del terreno, muy accidentado y de profundos barrancos. Los planes de ejecución se fueron prorrogando constantemente, sin que se dieran unas directrices seguras hasta la llegada a la Isla del ingeniero encargado de las obras públicas Suárez Galván, acompañado del personal técnico correspondiente, con objeto de proceder al estudio del primer trozo de dicha carretera; esto es, de Santa Cruz de La Palma a Puntallana.

Pues bien,

“según el informe del ingeniero el primer paso del trazado parte de La Alameda, atravesando el Barranco de Las Nieves, con un puente de hierro de 20 m, sigue recto delante de la zona de la Explanada o Plaza de San Fernando, continúa por el camino de La Portada, pegándose a la ladera hasta cruzar el Barranco del Carmen, sube en pendiente hasta el Barranco de Los Gómeros y luego, en máxima pendiente, por la ladera de Tenagua hasta el Barranco del Agua, cru-

zando por donde pasa el camino real, luego vuelve a subir por la ladera de Santa Lucía cruzando el camino real junto a la iglesia (Fénix Palmense, 18 de octubre de 1904). En 1909, las obras estaban paralizadas en Puntallana por las dificultades con los propietarios de los terrenos” (Isla de La Palma, 26 de junio de 1909).

En definitiva, podemos asegurar que durante la primera década del siglo XX se produce el arranque en la construcción de las principales vías palmeras. En un principio, las carreteras eran usadas mayoritariamente por carros de tiro y por las manadas hasta que, poco a poco, fueron llegando los primeros automóviles. El parque automovilístico en España fue creciendo de forma continua desde finales del XIX. Para poner orden en las carreteras se aprueba, por Real Decreto firmado por la reina regente María Cristina, el 17 de septiembre de 1900, un reglamento que obligaba a matricular los vehículos y a obtener un permiso de conducir. Como curiosidad, hay que decir que éste costaba 15 pesetas y se expedía en papel sellado de 2 pesetas.

Según publica *El Porvenir del Obrero*, 23 de agosto de 1907,

“todos los días a las 6 de la mañana sale de Mazo un servicio de coche hasta la Ciudad y regresa a las 4 de la tarde. Los precios son: desde o hasta La Glorietta, 1 peseta; desde o hasta Los Llanitos, 1,25 pesetas; desde o hasta Amargavinos, 1,50 pesetas; y desde o hasta Mazo, 2 pesetas”.

Asimismo, el 7 de agosto de 1910 se inauguró el primer servicio de automóviles entre la Ciudad y Los Llanos, en un trayecto de 55 kilómetros.

“Esta “guagua” fue construida por la acreditada casa comercial Cars Limited de Luton, Inglaterra, garantiza 35 caballos de fuerza y posee 24 cómodos asientos transversales que permiten disfrutar del paisaje. Fue enviada directamente desde Liverpool en el vapor “Batanga”. Nada más llegar el barco a la capital palmera se procedió a realizar las primeras pruebas con un chauffeur experto de la empresa constructora. Al trayecto inaugural fueron invitadas la Gerencia, las autoridades, la prensa y otras entidades. Se podían ver en los márgenes de la carretera gran cantidad de personas para ver pasar la máquina; a su llegada a la Plaza de La Constitución, en Los Llanos, se ofreció una comida en el Ayuntamiento” (*El Pueblo*, 13 de agosto de 1910).

El estado de la carretera fue el causante de diferentes quejas por parte de la empresa y de los pasajeros, cuyos socavones provocaron más de un accidente al hundirse las ruedas del coche y el consiguiente peligro de volcar.

Por último, al existir una pequeña red de canalizaciones de agua de La Caldera, se planteó la posibilidad de construir un tranvía eléctrico que uniera Santa Cruz de La Palma y Los Llanos aprovechando la energía eléctrica movida por fuerza hidráulica. El primero en pensar en esta posibilidad canalizando las aguas de La Caldera fue Pedro de Sotomayor Fernández de La Peña, rico propietario de una parte de las mismas. Uno de los impulsores de esta idea de visión de futuro fue Luis F. Gómez Wangüemert, cuando afirma, en 1901, que los hombres de grandes negocios, los ricos de La Palma, y en especial de esta comarca (Los Llanos), deben ir pensando en la obra del tranvía eléctrico, realizable para cuando estén terminadas las importantísimas obras de ese puerto y llegue a esta ciudad la ansiada carretera.

El asunto es tratado por Cayetano de Armas Lorenzo, presidente de la Empresa Hidráulica de Aridane.

“Las aguas que fertilizan las campiñas de Argual alcanzan los 9.000.000 de litros diarios y las de Tazacorte 8.000.000. Llegan por antiquísimas acequias que tienen pérdidas entre la evaporación solar, las grietas o la que se va al mar. Son aguas suficientes para mover la dinamo que el tranvía necesita, dar luz eléctrica a Los Llanos, El Paso, Argual y Tazacorte” (Germinal, 5 de febrero de 1910).

Fue un proyecto que no llegó a cuajar por los retrasos de las obras de la carretera y la posterior Guerra Mundial.

3.5. Adelantos técnicos: la expansión de la luz eléctrica

La luz eléctrica, así lo creemos, se puede considerar una de las principales conquistas de la humanidad, siendo estrenada en Santa Cruz de La Palma apenas una década después de que Thomas Alva Edison lograra iluminar, por primera vez en 1882, un barrio de New York. De este modo, aquella pequeña ciudad atlántica se adelantó a todas las ciudades de Canarias, siendo superada tan sólo por unas pocas poblaciones americanas y europeas. El primer alumbrado público con bombillas eléctricas fue generado por una central hidroeléctrica situada en el Barranco del Río, a unos tres kilómetros de distancia de la Ciudad.

Merece la pena acercarnos, aunque sea de una manera muy breve, a la singular historia sobre la llegada de la electricidad a la isla de La Palma, resumiendo algunas de las páginas del libro que publicara en 2000, un grupo de profesores del IES Virgen de Las Nieves de Santa Cruz de La Palma: “Los orígenes de la electricidad en La Palma. El Electrón”.

El Barranco del Río es una importante depresión que se encuentra en la vertiente oriental de la Isla, cuyo bien más preciado es la abundante agua que mana de sus manantiales y fuentes menores, suministradoras del elemento líquido a la población de Santa Cruz de La Palma.

Inmersos en la era de la tecnología, un grupo de palmeros inquietos por las nuevas ciencias, deciden presentar en agosto de 1892, al ayuntamiento capitalino, una instancia exponiendo la posibilidad de establecer una empresa que tiene como objetivo principal la instalación de los aparatos necesarios para producir la electricidad con aplicación al alumbrado público; por ello, solicitan al Ayuntamiento el uso del agua del abasto público como fuerza motriz.

Después de una serie de contactos y estudios de viabilidad, se realizan los trabajos de construcción de la casa, la canalización del agua y la instalación de una turbina Pelton con una potencia de 50 cv de vapor y generador correspondiente. De este modo, el 6 de septiembre, se crea la sociedad anónima “Electrón” con 27 socios.

A continuación se sella el acuerdo entre la empresa y el Ayuntamiento para el suministro de energía eléctrica, realizándose la primera prueba el 28 de diciembre de 1893 y el 31 de diciembre se inauguró el alumbrado público a lo largo de la calle Real, luego ampliado a otras calles, plazas y edificaciones principales de la población.

Desde el mismo instante del establecimiento del alumbrado público comienza una nueva etapa de crecimiento en la empresa “El Electrón” que, muy pronto verá como su primera central se va a quedar pequeña ante el aumento de la demanda tanto pública como privada. Es entonces cuando, en la noche del 3 de noviembre de 1904, se establece el nuevo servicio producido por una subcentral, mediante sistema de acumuladores, emplazada en el amplio local construido al efecto en la calle de Las Palmas (la actual Avenida del Puente).

En el periódico *Germinal*, 10 de noviembre de 1904, se describen las características técnicas de los nuevos aparatos instalados por la Sociedad Española, el

“Acumulador Tudor de Madrid y los tipos de corrientes, cuadros y acumuladores de la subcentral, datos suministrados por el montador de las máquinas Francisco Mataloni; así encontramos que la población se surte en parte con corriente monofásica y en parte de corriente continua. La corriente alterna producida por la dinamo instalada en el Barranco del Río hace mover un motor construido por la casa *Maschinenfabrik* (Suiza), la que a su vez pone en movimiento la dinamo de corriente continua que sirve para la carga de los acumuladores. La batería se compone de sesenta elementos del tipo Tudor E 20, en recipientes E 48, para una capacidad garantizada de 600 amperes-hora. El

motor monofásico es de 1.000 voltios y la dinamo de 100 voltios y 150 amperios, y se mueve con una velocidad de 1.350 revoluciones por minuto”.

El nuevo contrato con el Ayuntamiento se firma el 8 de noviembre

“para llevar a cabo el encendido toda la noche, hasta una hora antes del amanecer, en unas pocas lámparas a modo de guías, cuya potencia no podrá exceder de 1.000 bujías. La subvención vigente de 7.500 pesetas anuales que el Ayuntamiento satisface para el alumbrado público se amplían, en ese momento, a 8.220 pesetas anuales, efectuándose los pagos por mensualidades vencidas de 685 pesetas cada una” (Martín, M. y otros, 2000).

A pesar de todo, también hubo numerosos problemas derivados de fallos en el suministro, bombillas fundidas, farolas rotas, precios elevados y deficientes servicios que provocaron las críticas de los particulares afectados y del propio Ayuntamiento. Éste llega a amenazar a la empresa en varias ocasiones con no renovar el contrato, y la otra con retirar el suministro. Lo cierto es que el contrato caducaba el 30 de junio de 1907, pero al mes siguiente se firma el nuevo, obligando a la empresa a encender el alumbrado público en relación con la hora de la puesta del sol indicada en el almanaque de los obispos de Canarias y a apagarlo a las veinticuatro horas a excepción de un número de lámparas equivalentes a 1.000 bujías que lucirán hasta una hora antes del amanecer. Estas lámparas las designará el Ayuntamiento, sirviendo de base la hora del reloj de la Parroquia del Salvador.

“En el contrato se establece que en dos de los tres días de Carnaval, domingo de Piñata, Nochebuena, víspera de la Fiesta de La Naval y San Francisco, así como en todas las noches en que hubiera festejos o regocijos públicos oficiales, incluidos los lustrales de La Bajada, se encenderá todo el alumbrado de las calles y plazas mientras duren los actos hasta media hora después de su terminación. De igual manera, debía darse todo el alumbrado en los casos de incendios, captura de criminales o cualquier siniestralidad imprevisible (Martín, M. y otros, *Ibidem*). El precio es de 7.000 pesetas por fluido eléctrico y 550 por lámparas y demás material. La duración del contrato consta desde el 1 de enero próximos con una duración de cinco años” (El Presente, 12 de junio de 1907).

Para reducir los gastos por alumbrado, así como para dar más descanso a los empleados, «*los establecimientos de tejidos de la Ciudad acuerdan cerrarlos desde el 1 de*

septiembre en el toque de oraciones, pero el compromiso lo rompieron algunos y el día 3 ya abrieron todos hasta las 10 de la noche como era habitual» (Germinal, 7 de septiembre de 1907).

Lamentablemente, en la casa del Electrón del Barranco del Río se produjo, hacia las diez y media de la noche del sábado 25 de enero de 1908, un trágico suceso cuando una enorme piedra, producto de un desprendimiento, cayó del risco sobre la casa abriendo un gran boquete en el techo que aplastó a los jóvenes Francisco Pérez Batista y Carmen Pérez Rodríguez, muriendo al instante, de un total de diez que jugaban a “la brisca” con la baraja. De inmediato se produjo un gran apagón en la Ciudad.

Las relaciones entre Ayuntamiento y la empresa “El Electrón” rozaban el conflicto constantemente; esta vez por deuda que el Ayuntamiento ha contraído con la empresa y que, según las cuentas del “Electrón” son las siguientes:

Hasta 1905	9.745,61 ptas.
Cinco mensualidades de 1907	3.087,50 ptas.
Seis mensualidades de 1908	3.729,72 ptas.
Dos mensualidades de 1909	1.243,24 ptas.
Otras cantidades, impuestos de consumo	1.341,66 ptas.
Total.....	19.147,73 ptas.

FUENTE: Tierra Palmera, 31 de marzo de 1909.

La otra población de La Palma que estrenó luz eléctrica durante la primera década del siglo XX fue Los Sauces, gracias al ingeniero mecánico Isidro Ortega que concibió el proyecto de instalar una planta eléctrica aprovechando la fuerza hidráulica del molino que posee Pedro Lugo García, desde la temprana fecha de 1902.

No obstante, se debió esperar dos años más antes de llevar a cabo la iniciativa de gestión de la instalación mediante una suscripción voluntaria para adquirir las farolas, colocadas en calles, plazas y alameda.

“Luchando para que el proyecto sea una realidad encontramos al médico Antonio Martín González, el alcalde Anselmo Herrera Rodríguez y primer teniente de alcalde Simón de Paz Martín. El acto de inauguración tuvo lugar en la noche del 12 de septiembre de 1904, con gran número de personas paseando por las iluminadas calles” (Fénix Palmense, 17 de septiembre de 1904).

Muy poco duró este tipo de alumbrado. La definitiva iluminación eléctrica no llegó a Los Sauces hasta 1928 y a San Andrés un año después.

3.6. Desarrollo de la ingeniería telegráfica y telefónica

La posición geoestratégica de Canarias, a camino entre Europa y América, fue una circunstancia favorable en el primer proyecto de instalación del amarre del cable telegráfico, con una travesía partida en dos tramos, uno de 1.429 km entre Cádiz y Canarias, y una segunda de 6.516 km entre Canarias y el cabo de Maisi, en la isla de Cuba. El cable que llega a Canarias baja paralelamente a la costa de África y en línea recta hasta entrar en las aguas del Archipiélago, por encima de Lanzarote y Fuerteventura, saliendo de ellas entre la isla de La Gomera y la de El Hierro, después de haber recalado en los puntos convenientes para establecer el servicio telegráfico en las islas de Tenerife y Gran Canaria.

El proyecto definitivo se desarrolla a partir de 1880, siendo una realidad tres años después, al terminarse de colocar el cable submarino entre la playa de Los Silos (Tenerife) y Bajamar (La Palma). Sobre las circunstancias históricas de la instalación y comunicación telegráfica en la isla de La Palma, podemos consultar diversos artículos que publica el periódico palmero “La Patria” en el último trimestre de 1883.

El 23 de noviembre de 1883 se telegrafió el primer telegrama en Canarias y tuvo como protagonistas a las islas de Tenerife y La Palma. La euforia del telégrafo se celebró con las máximas expectativas en la esencia de la festividad durante mucho tiempo.

El comienzo de la nueva centuria viene dado por el especial interés en comunicar telegráficamente los pueblos de la Isla. Al principio, los problemas técnicos eran constantes, con lo cual se interrumpía la comunicación y las consiguientes quejas, como sucedió en 1901, desde marzo hasta mayo.

Recordemos que a partir de 1894, Los Llanos y El Paso se hallaban comunicadas con Santa Cruz de La Palma por línea telegráfica, aunque *«debemos esperar a 1902 para la instalación definitiva en Los Llanos de una estación telegráfica»* (El Heraldo de La Palma, 15 de marzo de 1902). Su funcionamiento distaba mucho de ser eficaz, siendo fundamental importar el material necesario para la instalación de la línea y, de este modo, poder confirmar su pleno rendimiento después de ser inaugurada el 8 de julio de 1903, *«cruzándose varios telegramas significativos del entusiasmo por tan fausto motivo»* (El Heraldo, 11 de julio de 1903).

Otros pueblos y pagos de La Palma quieren beneficiarse de los servicios del telégrafo; por ello, solicitan en reiteradas ocasiones la instalación de una oficina telegráfica, siendo rechazadas por diferentes motivos. Tzacorte es uno de estos casos en los que

“la autoridad correspondiente de Correos y Telégrafos las desestiman por falta de población —se comunicó que Tazacorte no tenía 2.000 habitantes—, hecho que hizo movilizar a un grupo de tazacorteños en 1908 por considerar errónea la respuesta, pues el pago, en esos momentos, superaba las 3.000 almas” (Eco de La Verdad, 8 de septiembre de 1908).

Con la euforia asimilada por la consecución de este importante hito se ultiman, a finales del XIX, los proyectos para comunicar por teléfono —el otro nuevo invento— las poblaciones de Santa Cruz de La Palma, Mazo, El Paso y Los Llanos.

“Muchos esfuerzos dieron sus frutos el 17 de junio de 1894, cuando se realiza la primera comunicación telefónica por cable. Nuevamente La Palma, y más concretamente Santa Cruz de La Palma, es pionera y le cabe la honra de haber sido la adelantada de Canarias en comunicarse con los pueblos del interior por medio del teléfono” (El Grito del Pueblo, 23 de junio de 1897).

Al iniciarse el siglo XX, el teléfono era ya una realidad consolidada en países como Gran Bretaña, Francia o Alemania; sin embargo, en España fue durante mucho tiempo propiedad estatal, valiéndose de los funcionarios del cuerpo de telégrafos y regulando el resto de las concesiones de carácter privado. El éxito alcanzado fue relativo por la extendida costumbre en el uso del telégrafo.

La isla de La Palma inicia el siglo con nuevas instalaciones de cable y la rehabilitación de la ya existente entre Santa Cruz de La Palma y Tazacorte. Las quejas se multiplican en la prensa por el abandono total de la zona Norte, imposibilitada para el disfrute de las nuevas infraestructuras con las que se dota la Isla. Apenas se ha dado cobertura a una población insular, rutinariamente acostumbrada a las dificultades de las comunicaciones.

Estos son motivos suficientes para que

“en noviembre de 1908 se reúnan en Los Llanos, en los locales de la “Sociedad Aridane”, distinguidas personas de esa localidad para tratar de constituir una sociedad por acciones de 100 pesetas para establecer una red telefónica destinada a unir Los Llanos con El Paso, Tazacorte y el Puerto, persiguiendo el objetivo último de continuar con futuras ampliaciones en el resto de la Isla” (La Razón, 12 de noviembre de 1908).

HEMEROTECA

Fondos de la Sociedad La Cosmológica:

Diario de Avisos.

El Grito del Pueblo.

La Voz del Obrero.

El Fiscal.

Acicate.

El Heraldo de La Palma.

El Heraldo.

Voz del Paso.

La Solución.

La Defensa.

Crónica Palmera.

Germinal.

Fénix Palmense.

El Popular.

El Insular.

El Porvenir Obrero.

El Presente.

El Eco de La Verdad

El látigo.

Isla de La Palma.

La Razón.

Tierra Palmera.

Luz y Vida.

El Nudo.

El Pueblo.

Tzacorte.

Protocolos de Manuel Calero Rodríguez (1901-1903), distrito de Santa Cruz de La Palma. Archivo Pérez Vidal.

BIBLIOGRAFÍA

ALCARAZ, J. Y OTROS. La tardía modernización de la sociedad. Historia de Canarias. Periódico La Provincia, pp 660, 1991.

BATISTA, J.A. Y HERNÁNDEZ, N. San Andrés y Sauces... una mirada a su pasado. Tenerife, 2001.

BRAUDEL, F. La Historia y las Ciencias Sociales. Madrid, 1984.

BRITO, O. La encrucijada internacional. CCPC. Santa Cruz de Tenerife, 1989.

CUBAS, C.R. Y OTROS. La Palma a través de los informes consulares británicos (1873-1914). I Encuentro geografía, Historia y Arte. Santa Cruz de La Palma, pp. 115-130, 1993.

La lenta modernización económica en la isla de La Palma (Islas Canarias) a principios del siglo XX

HERNÁNDEZ, J.A. El transporte exterior en La Palma (1965-1990). S/C de Tenerife, 1991.

MARTÍN, M. La Historia de Santa Cruz de La Palma. CCPC. Arafo. Tenerife, 1999.

MARTÍN, M. Y OTROS. Los orígenes de la electricidad en La Palma. El Electrón, 2000.

RODRÍGUEZ, A. La tradición insular del tabaco. Santa Cruz de Tenerife, 2000.

Antes de cerrar la página deseamos agradecer la consulta de la prensa y los fondos documentales a las entidades la Sociedad La Cosmológica y el Archivo Pérez Vidal de Santa Cruz de La Palma, y a Iván por la traducción al inglés del resumen y las palabras clave.