

Jungla

La imagen de los barcos fondeados en la bahía, igual a sí misma a lo largo del tiempo, detenida en los dibujos tácticos navales, en las composiciones románticas de un tiempo arcádico, en las posteriores fotografías del auge industrial y de la expansión colonial, esa imagen es una metáfora recurrente con la que figurar el largo período agrario que comenzó con la llegada de los barcos y se extendió durante siglos sobre la isla.

Todo parece volver a esa imagen, percutiendo sobre su significado. Algo invisible, pero sugerido habita en ella, una especie de impasibilidad, una ausencia de turbación que acompaña siempre a estos barcos. Es una indiferencia apática, un quietismo mudo, que contrasta con la enorme angustia reprimida que reflejan, soslayando el sufrimiento de incontables generaciones de isleños durante el periodo agrario. Un periodo que se intuía eterno, por invariable, para quienes vivían de la tierra.

El denso territorio de las estaciones, la repetición agotadora de las cosechas que degradan la utopía colonial, la rigidez y polarización radical de la estructura social, la dureza de las condiciones de vida, el trabajo esclavizante, la difícil explotación de los recursos, precipitan dos sociedades claramente diferenciadas, dos comunidades enemigas en su ideario, maceradas durante ese largo periodo.

Mientras duró el espejismo colonial existió, incluso como mera posibilidad, la fuga. Deseo austral, rastro de un flujo constante hacia Sudamérica. El conocimiento y las experiencias en Cuba despertaron las esperanzas sociales de muchos, que a la vuelta comienzan a rasgar el denso velo del analfabetismo y la incultura con la que habían sido sometidos.

Eso impulsa una primera oleada de trabajadores concienciados, dispuestos a exigir condiciones, a rebatir argumentos, a desvelar la falacia de un orden feliz.

Nada puede permanecer inalterado. Es como si toda reconstrucción exigiera un escenario que se autodisuelve. El extenso periodo agrario produjo una enorme tensión acumulada entre clases sociales: desde que unos pocos se atrevieron a reclamar el equilibrio y la dignidad, la tensión reventó en forma de guerra civil.

Pero una guerra autónoma, una forma propia de la venganza, que proyecta en las islas la negrura epocal del mundo.

La jungla se acerca bajo el aspecto de una tranquila capital de provincia, con un comercio floreciente y una burguesía algo rancia, una sociedad a la vez santurrona y humilde, pero desprovista de maldad, ingenua y cambiante. La producción aumenta y los terratenientes sonrían bajo el sol en los puertos, mientras los intelectuales se debaten entre una vieja escuela acomodada y una juventud vanguardista. Nada indica lo que se avecina, dentro de esa tranquilidad aparente, y en el plazo de unos pocos días, se desatará una represión insospechada.

Barcos negros

*Las islas absolutas no tienen costa alguna,
sino paredes externas, y, además, por todos lados.*¹

I

Algunos barcos tuvieron un papel siniestro en el contexto de la represión desatada después de la rebelión militar contra el Gobierno Constitucional de la II República. Rotas las expectativas de un golpe quirúrgico que derrocará a la República en pocos días, los militares rebeldes decidieron afianzar sus posiciones en África y Canarias, asegurando la retaguardia para una eventual retirada. La máquina de represión utilizó todos sus recursos en un territorio en el que apenas encontraron resistencia. En pocos días las dependencias de las corporaciones públicas se desbordaron incapaces de absorber el flujo de detenciones. En la provincia de Santa Cruz de Tenerife se utilizaron la cárcel provincial, el fortín de Paso Alto, las cuadras del Cuartel de Caballería, los sótanos del Palacio de Justicia, el edificio de la Logia Masónica Añaza, requisado y convertido en cuartel general por paramilitares fascistas. A estos lugares se suman numerosos locales de federaciones obreras que habían sido requisados, cuarteles, teatros, institutos de enseñanza media y almacenes municipales, distribuidos por toda la provincia.

A pesar de ese despliegue de medios el acomodo y vigilancia de los detenidos y su disponibilidad ante la perversa máquina de justicia, constituía un problema que desbordó cualquier expectativa. Esto obligó a que se habilitaran, desde los primeros días del levantamiento, algunos buques que procedían de la flota de cabotaje local, utilizados ahora como prisiones flotantes. Poco después la casa inglesa exportadora de fruta *Fyffes* cedió tres barracones que habían servido hasta ese momento para almacenar los tres principales productos de la isla: piñas de plátanos, cajas de tomates y sacas de papas bonitas.

La connivencia de las compañías exportadoras de frutas con los poderes fácticos hoy resulta innegable. Su deseo de obtener ventajas del nuevo poder y de mantener la tradicional situación de seudoesclavitud con sus trabajadores, los empujan hacia la colaboración sin escrúpulos. Las compañías asisten a los militares golpistas en sus eventualidades represivas, y mientras dure la inactividad producida por las condiciones de la guerra cederán gentilmente parte de sus activos a la causa.

¹ Peter Sloterdijk, *Esferas III*, Siruela, Madrid, 2006, p. 244.

De esta forma, además de los locales de *Fyffes*, en los que se instaló un gran campo de concentración, el fabricante de cajas y cestos de tomates para la exportación Pedro Déniz, cede varias naves para una cárcel eventual. Mr. Bellamy, representante de la casa Elder en Tenerife, cónsul de Suecia, cede gratuitamente veintitrés rollos de alambre de espino para el nuevo campo de concentración. José Peña Hernández, propietario de una flotilla de cabotaje dedicada al transporte de fruta cede el barco *Adeje*. La compañía Trasmediterranea, propiedad del Juan March, empresario que estaba financiando el golpe, cede el vapor *Gomera*. El armador y productor de frutas Álvaro Rodríguez López asiste a la rebelión con dos barcos de cabotaje denominados *Santa Rosa de Lima* y *Santa Elena Mártir*. Esos cuatro buques unidos por pasarelas forma la primera prisión flotante, también conocida por la población como “archipiélago fantasma”².

Durante los años que duró la guerra algunos de esos barcos fueron sustituidos por otros, respondiendo a las necesidades de los armadores. Así a principios del año 1937 los vapores *Santa Ana Mártir* e *Isora*³, propiedad de Álvaro Rodríguez López y José Peña Hernández respectivamente, se incorporan como buques prisión, y a finales de 1937 lo hace un gran pontón traído del Puerto de La Luz y de Las Palmas llamado *Porto Pí*,⁴ habilitado como prisión hasta diciembre de 1938. En marzo de 1939 se estima que ya no ofrecen las condiciones de seguridad necesarias y la mayoría de los presos de la Prisión Militar Flotante son enviados al campo de concentración Lazareto de Gando, en Gran Canaria.

Escortados, fuimos en la falúa hasta los barcos anclados y amarrados, junto a la tercera boya. Eran cuatro. Su aspecto exterior era deplorable por lo estropeados y sucios, dando una tristísima sensación de abandono, descuido y falta de decoro y aseo, a los extranjeros que llegasen –y llegaban, en efecto–, al puerto.

Eran cuatro barcos. El primero, mas próximo al muelle y por donde se les abordaba, el Santa Elena, y seguían el Santa Rosa de Lima, Gomera y el último, Adeje. Me destinaron a éste. Tuve, pues, que pasar de uno en otro, mediante pasarelas de fortuna, por los tres primeros para llegar a mi forzoso domicilio futuro. Desde la elevada posición en que estaba, mientras cruzaba, pude ver, abajo, en las cubiertas y más abajo aún, en las bodegas, los “huéspedes” que me habían precedido desde los primeros días de sublevación [...] Hasta cerca de cuatrocientos en los cuatro buques.⁵

II

Este “archipiélago penal” en palabras de Ramiro Rivas (quizá un juego de palabras con el terrorífico *Archipiélago Gulag* de Alexander Solzhenitsyn, otra historia de represión), es un complemento al atestado campo de concentración

² Ramiro Rivas, “La Guerra Civil en Tenerife”, en *La Guerra Civil en Canarias*, Francisco Lemus Editor, La Laguna, 2000, p. 68. El *archipiélago fantasma*, como denominaba el pueblo al conjunto de barcos que hacían la función de prisiones flotantes, albergaba a más de 500 presos.

³ Cfr. Ricardo García Luis, “Antonio Montelongo Morales: La ley del saco”, en *Crónica de vencidos. Canarias: resistentes de la guerra civil*, La marea ed. Las Palmas de Gran Canaria, 2003., pp. 177-192.

⁴ Cfr. Néstor Hernández López, *Crispiniano de Paz González. Ciencia y política, pasión y prisión*, Centro de la cultura popular Canaria, Santa Cruz de Tenerife, 2009, p. 261.

⁵ Manuel Bethencourt del Río, *Diarios y cartas de la cárcel*, José Vicente González Bethencourt ed., Ediciones Idea, Santa Cruz de Tenerife, 2008, p. 83-84.

Prisión Militar Costa Sur, llamado *Fyffes*⁶ por la población, situado a media milla de la costa, frente a la playa de San Antonio.

Insularidad absoluta como en el deseo de Sloterdijk: prototipo de mundo de extrema clausura e introversión, redundando la isla. Es esta fatalidad la que nos advirtiera de la ilusoria y remota isla fuera de la vista y olvidada, en medio de una guerra, de aquella o de cualquiera; este el germen del experimento primordial que desata los peligros potenciales que acecha en él, sobre todo el utopismo intolerante, en forma de sueños políticos isleños.

Si entendemos el modo de proceder en la isla, esta réplica ha de repetir todos los rasgos esenciales mediante una correspondencia punto-a-punto. Así este “archipiélago fantasma” es una imagen condensada del otro, una extracción que por destilación homeopática lo contiene, lo radicaliza y se muestra tal vez con mayor poder de representación que el propio referente. Cualquier imagen de la isla debe contener necesariamente esta otra.

Estamos ante la aplicación cartográfica y minuciosa de una especie de arquetipo imaginario y desmedido. Ese mundo soñado se vierte en la realidad, y aunque no encaje en el molde previsto, se fuerzan los límites y se justifican las distorsiones, todo con el objetivo de representar la otra imagen, la falsificada e idealizante, que se pretende incuestionable.

Cientos de hombres pasaron algún tiempo en estos barcos, en condiciones de insalubridad, de precariedad alimentaria, acuciados por la enfermedad y la tortura, y para muchos fueron sus últimos momentos. Aunque no sólo para ellos constituyó una situación de excepción: sus familiares y amigos debieron crear un intenso vínculo con ese grupo de barcos fondeados frente a la ciudad. Algunos de esos familiares iban a pasear a la playa de San Antonio y a la carretera de San Andrés para tratar de ver a los suyos; para hacerles señas iban con alguna prenda convenida, dada la dificultad de identificar a esa distancia algún rasgo.

La presencia de los barcos frente a la ciudad con su frágil y trágica carga tuvo que convertirse en una muestra de terror, en la exhibición del poder exterminador con la que aplacar cualquier simpatía o sentimiento de solidaridad. Para algunos esa prisión repetida, cotidiana, debió resultar con el paso de los días un objeto invisible, una presencia sin significado. Para otros debió representar lo contrario, la constatación diaria de la pesadilla en la que todos estaban envueltos.

...se estremeció. Era como contemplar gusanos en una panza abierta.

A la escasa luz de dos linternas se aglomeraban en la bodega de carga del mercante unos doscientos presos políticos. Dormitaban.

Por los paños hacían ronda varios soldados armados. Se hallaban en un plano más elevado que el recinto hondo conteniendo a los apretujados prisioneros. El olor que ascendía no lograba disiparlo brisa marina. Olor a excrementos, sudores, grasa de rancho, aceites rancios...⁷

⁶ Ramiro Rivas, “La Guerra Civil en Tenerife”, “A principio de diciembre [1936], 1.500 reclusos moraban en Fyffes”, p.70.

⁷ Pedro V. Debrigode Dugi, *Luchar por algo digno I. El barco borracho*. Ediciones Idea, Santa Cruz de Tenerife, 2005, p. 94. Esta novela está inspirada en los acontecimientos que vivió el escritor mientras era alférez de complemento en Santa Cruz de Tenerife en 1936.

Tales circunstancias debieron de parecer inusitadas incluso a individuos afectos al incipiente régimen. Dado el asombro que producía el tráfico marítimo entre los aficionados a la fotografía, antes y después de estos acontecimientos, que registraron gran variedad de tomas a lo largo de la historia del puerto, en tanto que exportador y escala técnica de buques en tránsito hacia África y Sudamérica, llama la atención la dificultad para encontrar imágenes del puerto y la prisión flotante, una circunstancia que se prolongó tres largos años. No existen asientos de imágenes en el Centro de Fotografía Isla de Tenerife de los años 1936, 1937, 1938 y 1939. Tampoco existe la entrada “Guerra civil” como categoría en el Archivo de Fotografía Histórica de Canarias, FEDAC en Gran Canaria, en la que introduciendo en su buscador fechas o palabras claves relacionadas con esa época, muestran una población tranquila, entregada a sus costumbres, en la que aparte de algún uniforme falangista no hay más referencias al trance que estaban viviendo.

Es este un vacío premeditado, una *ausencia* que muestra el celo con que se trató de evitar el registro de esa situación de excepción. Una política enquistada, que persiste aun hoy: basta con revisar las ediciones históricas y conmemorativas de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, donde no es posible encontrar imágenes ni comentarios explícitos sobre la guerra, y que hasta hoy se limitan a reproducir loas nostálgicas de los tiempos heroicos de la marina mercante y a decorar la historia del turismo, sin reparar un momento en otras circunstancias.

Es cierto que el celo sobre las imágenes corre paralelo al celo con que se administra aún hoy los registros militares y civiles sobre las circunstancias de la represión en tiempos de la guerra civil. Sin embargo las tomas fotográficas, además de las registradas por la administración con carácter estadístico y documental, también responden al libre deseo individual, lo que hace suponer que pudieran existir imágenes no sujetas al control de archivo, sino a la administración mezquina de la memoria colectiva.

Un día, en que había anclado dentro del puerto un buque de pasaje inglés de alto bordo, vimos a una falúa ocupada por dos o tres hombres y una mujer, seguramente extranjeros, que venían hacia nosotros, de oeste a este, con intención de pasarnos por popa. Así lo hizo dirigiéndose hacia un carbonero que descargaba amarrado a la boya al este de nosotros. Pero, a medio camino, es decir casi exactamente a mitad de distancia entre nosotros y el carbonero, la falúa viró y, entre los dos vapores, despacio, tornó hacia el sur. Mientras tanto, la única señora que la ocupaba y que permanecía en pie, como los hombres, en medio de la falúa, sacó una máquina fotográfica y con una rapidez admirable, sacó varias fotografías de los barcos y de nosotros mismos, que, en traje propio para el baño de sol, nos habíamos puesto en pie para ver lo que pasaba. La cosa fue hecha con tal rapidez y osadía – teniendo en cuenta el peligro de acercarse a nosotros– que supusimos que los centinelas no se habían dado cuenta de ello o le concedieron poca importancia.⁸

⁸ Diarios y cartas de la cárcel, *Op cit*, p. 54.

Poco a poco empezamos a conocer imágenes de esta tragedia, sobre todo retratos, pues apremia la necesidad de honrar a las personas. Pero también existe otra necesidad, urge conocer circunstancias, lugares y hechos, y cualquier imagen es imprescindible para esa labor. La fotografía tiene un papel esencial, sobre todo después de que el franquismo se empleara a fondo para borrar todo vestigio físico.

Mientras Auschwitz o Mauthausen se mantienen en pie como memoriales a las víctimas del genocidio nazi, el franquismo trató de deshacerse de todo rastro que lo relacionara con el genocidio en Canarias. Los rebeldes acabaron con la vida de mil seiscientas personas en Santa Cruz de Tenerife, la mayoría arrojándolas al mar cuando aún estaban vivas, encerradas en un saco con la sola compañía de una piedra, en la llamada fosa de San Andrés, en una calculada operación de depuración, terror y limpieza junto a un número indeterminado de fosas sin localizar en el interior de la isla.

No es el único caso. Entre los seiscientos desaparecidos y los responsables de su muerte se interpusieron, tiempo después, cuando ya había concluido la II Guerra Mundial, miles de toneladas de escombros y piedras, con los que se trató de bloquear para siempre Sima Jinámar, en Gran Canaria. También existen otros pozos que sufrieron la misma suerte por la zona de Arucas.

Todo esto sucedió después de que se establecieran los *Principios de Núremberg* (guía creada durante los Procesos de Núremberg para determinar que se entiende por crimen de guerra), donde se especificaba que las responsabilidades genocidas del fascismo europeo no iban a quedar impunes. Canarias es una excepción dolorosa y vigente de ese acuerdo. La injusticia y el horror no tuvieron aquí ni memoria ni castigo.

III. LOS BARCOS⁹

1. Carguero *Santa Rosa de Lima*, de 446 toneladas, construido en las gradas del astillero de *Corcho e Hijos*, en Santander. Botado el 11 de septiembre de 1919 bajo el nombre de *Sotileza*. El 28 de marzo de 1924 lo compra la *Compañía Marítima Canaria*, filial de *Elder & Fyffes* con sede en Santa Cruz de Tenerife. Con el cambio de matrícula cambia también de nombre pasando a llamarse *Guanche*. En

⁹ En la elaboración de esta relación se ha utilizado información procedente de: Archivo *Tráfico Marítimo Puerto de Corme*, [en línea], World Wide Web Document, URL: <<http://www.jrvarela.net/cormebarcostrafico.htm>>. Archivo *Navieras y barcos españoles*, [en línea], World Wide Web Document, URL: <http://www.buques.org/Navieras/Navieras_E.htm>. Archivo *Astilleros de Cadiz*, [en línea], World Wide Web Document, URL: <<http://astilleroscadiz.buques.org/Construcciones/Echevarrieta/ConstruccionesEchevarrieta.htm>>. *John H. Marsh Maritime Research Centre*, Ciudad del Cabo, Sudáfrica, [en línea], World Wide Web Document, URL: <<http://rapidhttp.co.za/museum/jmmrc.html>>. "*Sotileza*", *Vida Marítima*, [en línea], World Wide Web Document, URL: <<http://www.vidamaritima.com/2008/07/sotileza.html>>. Juan Carlos Díaz Lorenzo, *Al resguardo de Anaga. De los correillos al "fast ferry"*, Ed. Puertos de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife, 2004. Juan Carlos Díaz Lorenzo, *Al resguardo de Anaga. De la mar y los barcos*, Ed. Puertos de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife, 2004. Historiales de los buques en el *Miramar Ship Index*. [en línea], World Wide Web Document, URL: <<http://www.miramarshipindex.org.nz/>>.

1934 la *Compañía Marítima Canaria* se incorpora a la flota de Álvaro Rodríguez López pasando este buque a denominarse *Santa Rosa de Lima*. Es el primer barco que se fondea para albergar al creciente número de detenidos, desde el día 20 julio de 1936. A él se amarran los otros tres barcos que constituyen la Prisión Militar Flotante frente al puerto de Santa Cruz de Tenerife. Es el más grande y ocupa el segundo lugar en el conjunto de la prisión flotante, pues se accede desde el *Santa Elena Mártir* cruzando por pasarelas entre los barcos. En sus bodegas son recluidos unos 150 hombres, a los que sólo se les permite subir a cubierta para hacer sus necesidades. La mala alimentación, las condiciones insalubres, las penalidades y vejaciones pronto minarán la salud de la población reclusa provocando algunas muertes. En 1939, concluida la Guerra Civil, fue vendido al armador bilbaíno Luis Otero y rebautizado como *Tercio San Miguel*. En 1940 embarrancó en la costa francesa, reflatándose sin consecuencias. En 1945 lo compra el armador vigués Vicente Suárez, rebautizándolo *Conchita Suárez*, Con este nombre continuó haciendo cabotaje por los puertos del norte de España hasta que se desguazó en Zumaya en 1975.

2. Carguero *Santa Elena Mártir*, de 370 toneladas, construido por *Smith's Dock* en North Shields, Gran Bretaña. Botado el 19 de julio de 1909 y bautizado como *Quaysider*. En 1913 fue adquirido por la *Compañía Marítima Canaria* y rebautizado *Tacoronte*. En 1934 se incorpora a la flota de Álvaro Rodríguez López pasando a denominarse *Santa Elena Mártir*, uno de los "Santas" como popularmente se conocía a estos barcos.¹⁰ Albergaba a unos 150 hombres hacinados, la comida era escasa e insana, y aunque los penados bombeaban agua salada para mantener el barco lo más aseado posible, las condiciones de higiene eran deplorables y el peligro de epidemias era tan evidente que las autoridades militares abrirán el campo de concentración de *Fyffes* donde trasladan a muchos detenidos. A pesar de ese traslado siguen sin capacidad para cerrar la prisión flotante. Al final de la Guerra Civil viajó entre los puertos norteafricanos y el sur de la península. En 1949 lo compra la *Naviera Valenciana* y es rebautizado como *Rada de Barcelona*, y en 1956 es adquirido por la *Naviera Astur* que lo rematricula bajo el nombre de *Bahía de Cádiz*. Es desguazado en 1973.

3. Buque de tipo mixto de pasaje y carga *Gomera*, de 447 toneladas, construido por los astilleros *Caledon Ship & Eng. Co. Ltd.* de Dundee, Inglaterra, para la *Compañía Vapores Correos Interinsulares Canarios* filial de *Elder Dempster & Co.* Entregado el 8 de marzo de 1912 con el nombre de *Gomera-Hierro*. Formaba parte de un grupo de 3 pequeños correos gemelos junto a los vapores playeros *Lanzarote* y *Fuerteventura* que cubrían las líneas secundarias para la compañía. La flota la completaban otros tres buques de mayor capacidad de desplazamiento:

¹⁰ Ricardo García Luis, Juan Manuel Torres Vera, *Vallehermoso. El Fogueo*, Gobierno de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria, 2000, p 98. "Venían en los barcuchos esos –después vino la transformación, los barcos negros [en referencia al color de sus cascos] León y Castillo, La Palma; después vinieron los "Santas", ¿comprende?-, en *El Águila, el Sancho, Barquillos de cabotaje; un barco salía de Santa Cruz a la 9 de la noche y se venía llegando aquí a las 12 ó la una del medio día.*

Viera y Clavijo, León y Castillo, y La Palma. Los seis buques constituyen un hito en el desarrollo de las comunicaciones entre islas, salvando también los problemas de comunicación interior en cada isla y la conexión con las provincias africanas de Cabo Juby, Río de Oro y la Güera. En 1929 la compañía adquiere el vapor *Vojvodina* que pertenecía a la naviera yugoslava *Boka Brod*, recibió el nombre de *Hierro* lo que permitió que el buque *Gomera-Hierro* pasara a denominarse *Gomera*. En 1930 la *Compañía Vapores Correos Interinsulares Canarios* es absorbida por la *Compañía Trasmediterranea*, los buques mantienen sus nombres y tripulación. El día 23 de julio de 1936 este buque traslada desde Tenerife hasta San Sebastián de la Gomera a las fuerzas de infantería y de la Guardia Civil que se enfrentarían a la resistencia republicana de Vallehermoso, enfrentamiento popularmente conocido como el *Fogeo*. Días después es integrado en el grupo de cuatro barcos que constituyen el primer núcleo de la prisión flotante. Las nuevas circunstancias contrastan con la imagen de “servicio social” que se habían ganado a lo largo de décadas los correillos. Unos cien hombres se amontonaban en sus bodegas. Aparecen enseguida los primeros casos de tifus. Después de la guerra continuó operando entre las Islas y el Sahara. En 1965 embarrancó en un banco de arena a unas ocho millas al sur de El Aaiún. La reparación del buque se estimó inviable, por lo que fue vendido para desguace en Barcelona.

4. Carguero *Adeje*, de 253 toneladas, construido en 1918 por *Fernández de Beraza & Co.* en Bilbao. Su primer nombre fue *Aingeruzar*, en 1922 pasó a nombrarse *Pablo de Azpitarte*, propiedad de la *Sociedad Olazábal y Azpitarte*. Adquirido en 1924 por José Peña Hernández para su empresa *Cabotajes Insulares* y rematriculado en Santa Cruz de Tenerife como *Adeje*. Junto al motovelero *San Miguel* y el carguero *Isora*, también propiedad de José Peña Hernández, participan del desarrollo del cabotaje frutero entre el sur de Tenerife, el Puerto de la Cruz, Santa Cruz de La Palma, Tazacorte, San Sebastián de la Gomera y Santa Cruz de Tenerife. En 1936 es incorporado a la prisión flotante. Es el último en sumarse de este primer grupo de cuatro barcos, también el más pequeño. En 1938 es vendido al armador Álvaro Rodríguez López aunque continúa fondeado como prisión flotante hasta el final de la Guerra. Sin embargo, el carguero no volverá a su servicio de cabotaje, le esperan otros acontecimientos durante la Segunda Guerra Mundial.

5. Carguero *Santa Ana Mártir*, de 549 toneladas, construido en Cádiz en los astilleros *Echevarrieta & Larrinaga* en 1919. Bautizado *Amir*, se incorpora a la flota de la *Compañía Marítima Canaria* de *Elder & Fyffes*, mantiene este nombre hasta que se integra en la flota de Álvaro Rodríguez López en 1934. Pasa a denominarse *Santa Ana Mártir*. A principios de 1937 es fondeado en la bahía de Santa Cruz como prisión flotante. En los últimos días del mes de enero se convirtió en escenario aterrador de una “saca” masiva de presos “gubernativos”¹¹, posiblemente de la

¹¹ Ramiro Rivas, “La Guerra Civil en Tenerife”, p.70. Los cautivos se dividían en tres categorías: los que cumplían condena, los que estaban en vías de ser juzgados por los continuos consejos de guerra (ambos eran minoría y normalmente estaban a salvo de las frecuentes sacas) y los clasificados

única que existe constancia documental. Un grupo de presos es trasladado al barco desde *Fyffes* e introducidos por la escotilla de popa en la bodega, en medio de fuertes medidas de seguridad. El resto de penados del barco que están encerrados en la bodega por proa llegan a pensar que los van a hundir, no comprenden que es lo que sucede hasta que entran en contacto con el nuevo grupo por medio de señales en morse a través del casco del barco. Descubren que son trece hombres y sus nombres, los escriben sobre papel vaso que guardarán celosamente con el fin de conservar la memoria. Están seguros de lo que va a suceder. Este es el último contacto que se tiene de ellos. Sacaron a cuatro la primera noche, y en tres noches sacaron a doce. Sólo escapó uno que era un falangista detenido por error. Entre ellos se encontraba el poeta Domingo López Torres.¹² En 1939 el barco es vendido a los armadores Otero & Cardenal, el buque es rebautizado como *Tercio de Montejurra*, y en los años siguientes se dedicará a otra aciaga labor.

6. Carguero *Isora*, de 316 toneladas, construido en la ría de Bilbao en los talleres de *Mutiozabal & Fernández* en 1920. Bautizado con el nombre *Axpe*, en 1922 fue adquirido por José Peña Hernández para su empresa *Cabotajes Insulares*, rematriculado en Santa Cruz de Tenerife como *Isora*. A lo largo de catorce años se dedicó al cabotaje frutero interinsular, una labor intensa que solventaba la falta de infraestructuras para el transporte terrestre de las cosechas así como la conexión de las plantaciones de las islas de la provincia con el puerto de Santa Cruz. En junio de 1937 es amarrado a la prisión flotante. En 1938 es vendido a Álvaro Rodríguez López. Este y otros barcos que pertenecieron a la flota de Álvaro Rodríguez López van a jugar un papel insólito, aunque resulta difícil imaginar una situación tan funesta para estos barcos como la vivida durante la guerra civil. Vinculados a una empresa de capital alemán *Sofindus*, importante consorcio que gestionaba a través de testaferreros 53 barcos bajo bandera española, con una capacidad combinada de 55.000 toneladas de gran importancia estratégica en la guerra que estaba a punto de estallar, van a constituir el remate de la más pavorosa marina mercante en Canarias.

7. Otro barco unido al destino de un grupo de presos de la prisión flotante es el *Viera y Clavijo*, aunque no formó parte de la misma, el traslado y posterior fuga de algunos deportados a otros territorios de África colonial española en este vapor cruza su historia con la de las víctimas de la represión. Buque de tipo mixto de pasaje y carga de 826 toneladas, el primero de los seis correíllos de la *Compañía Vapores Correos Interinsulares Canarios*, filial de *Elder Dempster & Co.*, fabricado en 1911 por los astilleros *Caledon Ship & Eng. Co. Ltd.* de Dundee, Inglaterra. Como ya hemos dicho en relación a otro de los correíllos, el *Gomera*, el *Viera y Clavijo* forma parte de una flota de vapores que asisten al despunte económico del archipiélago y su conexión con África desde la segunda década del siglo XX.

como "gubernativos", que no estaban acusados de ningún delito concreto y eran presos preventivos a disposición de la autoridad militar. Son ellos los que sufrieron la mayor parte de las desapariciones, que ya ascendían a más de mil en febrero de 1937.

¹² Cfr. Ricardo García Luis, *Crónica de vencidos*, pp.177-192.

El 17 de agosto de 1936 son concentrados treinta y siete detenidos en el carguero *Adeje*, de la prisión flotante. Han sido seleccionados por ser, a criterio de una comisión evaluadora, los más peligrosos, y van a ser deportados a Río de Oro y La Güera, colonias de la denominada África Española. Son presos que no tienen abierto ningún procedimiento penal, aunque se les considera leales a la República, y por tanto agitadores. Entre ellos se encuentran el poeta Pedro García Cabrera, que escribió su *Romancero Cautivo*¹³ (1937) a partir de las experiencias de la represión y posterior deportación, y José Rial Vázquez, que bajo el seudónimo José Sahareño publicará en Valencia, en 1937, el libro *Villa Cisneros. Deportación y Fuga de un grupo de antifascistas*¹⁴. De ambos libros se extrae una experiencia estimulante de uno de los pocos casos de tenacidad a los que acompaña la fortuna, una aventura que supuso aire fresco para la resistencia moral no sólo en Canarias, sino también para los republicanos de todo el país.

Esa misma noche son trasladados al Vapor *Viera y Clavijo*, que junto a los vapores *León y Castillo* y *La Palma* cubrían este trayecto de manera ordinaria, con ataques en el Puerto de La Luz en Las Palmas, en Puerto Cabras Fuerteventura, Cabo Juby, Río de Oro y La Güera en el Sahara. Después de breves estancias en Gran Canaria y Fuerteventura en las que pudieron comprobar el estado de represión generalizado en que vivía la población, son desembarcados algunos en Río de Oro, el resto continúa hasta casi la frontera con Mauritania, destino La Güera.

Los deportados son entregados a la *Mia*, la guardia mora para su custodia. Realizaron trabajos forzados durante siete meses construyendo algunas carreteras en la península de Río de Oro. Durante ese tiempo fueron reclamados varios deportados como encartados en procesos judiciales para declarar en Tenerife.

Una de las claves de esta historia es que los detenidos reciben noticias del fusilamiento de los que vuelven a las Islas. Aunque no era necesario ese regreso para ser ejecutado. Algunos de los que fueron confinados a La Güera serían fusilados o declarados “desaparecidos” en la colonia más alejada del Sahara español.

El buque-correo es durante las primeras semanas portador de alegrías, en su mayoría cartas y envíos de los familiares, pero en el trayecto de vuelta, transporta pánico, y reclamaciones de deportados.

La tropa y algunos suboficiales estrechan vínculos con los detenidos, un acercamiento propiciado por la compasión, al ver a estos hombres forzados, sometidos y desterrados. La situación se hace insoportable, y la tropa y los deportados se rebelan declarando lealtad a la República y tomando el fuerte de Villa Cisneros, resultando muertos el alférez que mandaba la guarnición y un soldado.

¹³ Pedro García Cabrera, “Romancero Cautivo” (1936-1940), *Obras Completas*, Vol. I, Gobierno de Canarias, Santa Cruz de Tenerife, 1987, pp. 127-164.

¹⁴ José Rial Vázquez, *Villa Cisneros. Deportación y fuga de un grupo de antifascistas* (1937), Tierra de fuego ed. La Laguna, 2007.

Su única posibilidad de ser libres pasa por el secuestro del vapor de línea. Sin barco les esperaba lo desconocido, la travesía del desierto sin el equipamiento apropiado, la perspectiva era enfrentarse en un territorio desconocido poblado por tribus o el combate con la *Mia*, bien armada, montada y conocedora de los pozos.

El *Viera y Clavijo* es el buque que va unido al destino de los deportados. Apareció en el golfo, y tras una limpia maniobra se hicieron con el barco. Gran parte de su tribulación se unió a la suerte de los sublevados. El 17 de marzo de 1937 se dibuja el tenue perfil de la costa de Senegal, después de tres días de navegación.

La deportación y posterior fuga logró que algunos de los treinta y siete deportados iniciales escaparan de una muerte segura, si su único destino hubieran sido permanecer en la prisión flotante de Tenerife.

El periodo comprendido entre julio de 1936 y febrero de 1937, es el de máxima intensidad en la triste historia de las llamadas “sacas” efectuadas en Tenerife, en la que presos “gubernativos” son desaparecidos de manera sistemática. A pesar de que algunos de los deportados a las colonias africanas fueron llamados como encartados a procesos en Tenerife y posteriormente fusilados, el resto, al igual que los que desaparecieron en La Güera, y de no haber estado protegidos en Río de Oro en momentos dramáticos por un oficial, hubieran sido posiblemente víctimas en un proceso de limpieza ideológica completamente desbocado.

Una siniestra “limpieza” orquestada por un grupo inquisitorial de militares, curas y familias burguesas, que se resuelve en una ráfaga de venganzas y en un sistemático deseo de borrar toda forma de oposición. Al aliento de una guerra, inspirados por el nazismo y aislados en una isla oceánica, como si el mar les sirviera de muro y de foso para esconder el horror, trataron de refundar una sociedad a su medida, en la que por mucho tiempo no existió otra moral que la de los culpables de asesinato social.

La Habanera

La Habanera (1937) del director alemán Detlef Sierck, conocido como Douglas Sirk¹⁵ en su posterior periodo americano, constituye un interesante

¹⁵ Todo indica que Douglas Sirk se vio obligado a trabajar en esta cinta para la UFA, una película de propaganda maniquea tan lejana a sus intenciones estéticas, un encargo envenenado que debió convencerlo de su necesidad de huir. La otra razón para huir era aún más urgente: su esposa era judía y la política nazi no miraba con buenos ojos los llamados matrimonios mixtos. El mismo año en que se rueda *La Habanera*, 1937, tras muchas dificultades para salir del país, Sirk consigue

documento del uso publicitario del cine en la Alemania nazi. Además de instrumento de propaganda y adoctrinamiento de la población germana, así como pretendido instrumento ejemplarizante de la cultura aria frente al mundo, la película, por estar rodada en la isla de Tenerife a finales de 1936 y principios de 1937, gracias a la connivencia entre los regímenes de Hitler y Franco, contiene imágenes de la isla en uno de sus periodos más oscuros.

Frente a los inevitables paisajes que servirán como contrapunto a los nevados campos del norte de Europa, aparecen lugares y situaciones de gran valor histórico, dada la escasez de documentos de la época. La boda del cacique de la isla en la ficción se celebra en la Iglesia de San Francisco. El plano de la misma descende previamente en un barrido desde la torre y la fachada del Palacio de Justicia anexo, que en ese preciso momento jugaba un papel infame como parte del sistema represivo fascista. El Palacio de Justicia se había convertido en un centro de torturas por el que pasaban un gran número de encarcelados procedentes de todos los centros de detención. Era el lugar desde el que, sirviéndose de vejaciones, se conseguía abrir procesos a los presos políticos. Todo indica que la brutalidad era extrema, hasta el punto de que están documentados varios “suicidios” en esos días desde sus balcones. Una imagen grotesca para cualquiera que pudiera percibirla al completo, la de los presos vejados en los sótanos y despachos del Palacio de Justicia mientras en la calle el aparato de propaganda nazi ideado por Goebbels rodaba una escena para una film de corte racista, creado para prevenir subliminalmente a la población alemana del contacto con los españoles.

Todo los elementos parecen reunidos en esa escena: la religión intocable que da cobijo al cacique, la justicia falseada que oculta en sus tripas todas las formas de la injusticia, la propaganda totalitaria y racial, una realidad que se descompone pero que se maquilla en el celuloide, una ficción que pretende establecerse sobre realidad.

Sin embargo la escena que mayor interés documental tiene para nosotros es la resolución de la tensión entre los protagonistas, realizada frente al carguero *Adeje*, atracado en el puerto con la ciudad como fondo. Sabemos por los *Diarios y cartas de la cárcel* de Manuel Bethencourt del Río, inquilino permanente del buque prisión,¹⁶ que fueron desalojados, él y el resto de ocupantes del barco *Adeje*, el diez de septiembre de 1936 hasta el uno de febrero de 1937, casi cinco meses que pasaron detenidos en *Fyffes*. En algún momento de esos cinco meses se rodó esta

escapar de Alemania y reside primero en Holanda y luego en Francia, para más tarde exiliarse en los Estados Unidos, donde comenzará la parte más conocida de su obra como director de cine. Una de sus primeras películas americanas es un alegato antinazi, *Hitler's Madman* (1943). Hoy es considerado uno de los grandes maestros del melodrama clásico. Su influencia fue esencial para que Fassbinder encontrara el tono de sus mejores películas. Sirk fue un hombre culto y pacífico, conoció a Kafka y fue amigo de Max Brod, trabajo con Max Reinhardt y en su primera etapa dirigió obras de teatro de Brecht, Ibsen o Büchner.

¹⁶ Manuel Bethencourt del Río, *Diarios y cartas de la cárcel*, desde el nueve de agosto de 1936 hasta el once de marzo de 1939, p. 22.

escena en la que el barco-prisión aparece amarrado en un puerto abarrotado aún por sacas de papas y caja de tomates. En el deambular del protagonista por el puerto queda registrado también el barco *Ario* de la *Naviera Pinillos*, síntoma de la germanofilia imperante. Este aparentemente inocuo escenario tropical para la máquina de propaganda nazi adquiere un sentido local extremo. Ese sentido solo es apreciable desde el conocimiento de lo que estaba ocurriendo en la isla. Esa realidad ocultada funciona como un tercer subtexto por debajo de la narración natural de la historia, a la que el sistema de propaganda nazi había sumado un estrato subliminal de corte racista; un tercer nivel que presenta un escenario de persecución, padecimiento y aniquilación en la figura del barco-prisión *Adeje* y en la imagen de la ciudad oprimida por sí misma.

Estamos ante una de esas imágenes-cristal en las que el tiempo adquiere una cualidad plástica. La escena muestra, a quien pueda ver, que la connivencia del cacique y la seductora aria se funda sobre un escenario de terror social que quedaría confirmado a lo largo de los años siguientes a escala planetaria.

La mayoría de los historiadores parecen estar de acuerdo en que el cine se convirtió en la herramienta primordial de la propaganda nazi, instrumento de aleccionamiento y control de la población en el que entrelazaban, manejando técnicas como el montaje paralelo, la degradación o la mitificación de los personajes, toda una enciclopedia ideológica cuya función era sumergir al espectador en una realidad indiscutible, de raíces míticas y horizontes perpetuos. Se mostraba una verdad que no podía ser cuestionada, y donde toda persona que pretendía cuestionar esas verdades era representada como un ser indigno, malvado e inmoral. El programa nazi no dejaba nada al azar: desde el antisemitismo hasta el antieslavismo, desde el uso de la economía y el odio como publicidad hasta la total censura informativa y las purgas antimarxistas, el darwinismo social, más tarde convertido en higienismo, la regeneración del arte, el nacionalismo localista como bandera (recuérdese la presencia nazi en todas las fiestas populares, relacionando así la tradición y la ideología), y sobre todo el uso público del rumor, de la mentira repetida hasta que sea aceptada como verdad.

Una hipótesis interesante del contenido subliminal de esta cinta, *La Habanera*, es que la metáfora exótica “busca adoctrinar a la juventud alemana sobre los peligros de contaminarse particularmente con los apasionados y misteriosos morenos españoles e italianos, que para esta época se habían convertido en aliados culturales y diplomáticos de los arios. [...] para prevenir que soldados y miembros de organizaciones sociales y culturales alemanas no se dejaran atraer por el exotismo erótico y romántico de estos nativos, evitando así un nuevo tipo de catástrofe demográfica racial y más generaciones de alemanes mixtos.”¹⁷

¹⁷ Sandra Pujals, “Gérmenes, trópico y sudor: La Habanera de Detlef Sierck (Sirk) y Puerto Rico como metáfora racista en la visión cinematográfica nazi, 1937”, *Revista Baquiana*, n° 41-42, Miami, 2006.

Para no perjudicar las fluidas relaciones de Franco con el gobierno alemán, la UFA optó por crear una torpe metáfora de lo español con todos sus tópicos: mantillas, volantes, abanicos, toreros, bailaoras y guitarras, transplantada a la isla de Puerto Rico como escenario geográfico. Una manera de mostrar lo español sin hacerlo directamente, a través del inconcreto ropaje de lo latino. Tenerife es una solución cómoda, localizado a medio camino entre las dos. Sin embargo, la mezcla en el guión de lo español junto a los tópicos de una isla antillana, consigue sin pretenderlo representar la asfixiante atmósfera política de la isla real que sirve de escenario.

Como en una parodia de sí misma contemplamos a un cacique dueño y señor de la isla y el proceder del aparato de represión y control con la que la administra, posiblemente una representación acertada, casi reconstrucción documental, de lo que fue la vida isleña hasta ese momento. Pero el poderío científico, la racionalidad centroeuropea, la ecuanimidad y los valores de libertad y justicia con la que pretendían autorrepresentarse los germanos en esta cinta, queda muy alejada de la realidad. Si en la película el objetivo de los arios, además de contribuir al rescate de los suyos, es impedir la infelicidad de los mismos a manos de los taimados y sucios morenos, también se pretendía contribuir a la justicia social y enfrentarse el aparato despótico oligarca. La realidad fue bien distinta. Como sabemos, los nazis en la isla sirvieron de inspiración y apoyo a las clases dominantes en la opresión de la población trabajadora y en la aniquilación de sus representantes.

Llama la atención la insistencia con la que se exhibe el paisaje típico escandinavo como contrapunto al polvoriento y asfixiante paisaje tropical isleño. La protagonista, “la rubia sueca que ha recibido su castigo por rebelarse contra su “hábitat” natural, por renegar de su patria y por dejarse arrastrar por una atracción por lo prohibido, una raza inferior”¹⁸, en su melancolía, rememora la nostalgia de Suecia, la pureza intocada de la nieve, los paisajes invernales, algodonosos y ensoñadores, jugar con la nieve “mágica”, ir en trineo, todas ellas alusiones a la superioridad de los elementos representativos de la cultura y de la vida en los territorios del norte. Son los panoramas que subrayaba el nazismo como característicos del mejor de los mundos posibles.

El uso de esta iconografía demuestra la eficacia del paisaje a la hora de producir imágenes abstractas de identidad y cultura, puestas al servicio de un régimen de poder, óptimas para ser insertadas como herramientas subliminales en un sistema de control totalitario.

La película termina en el muelle donde está atracado el *Adeje*, pero esta vez no se molestaron en filmar un nuevo plano: utilizan el mismo que al principio abre la historia. Ambos funcionan como paréntesis cerrados, puesto que incluso han girado el plano, en medio de los cuales se ha desarrollado este sórdido relato, cargado de múltiples niveles de lectura, que a pesar de la perversa máquina que lo compone y dirige termina por significar algo más real, dando cuenta de la trágica situación que vivía la isla subtropical que le sirvió de escenario.

¹⁸ *Ibid.*

Es un ejemplo de cómo una realidad soterrada termina supurando y mostrándose incluso cuando la intención era eliminarla por completo.

Encristalados

“Todo sucede como si la isla hubiese desplazado su desierto hacia fuera de sí misma. Lo desierto es el océano alrededor”.¹⁹

I

Uno de los rastros más elocuentes de la polarización de las convicciones políticas en el estrecho espacio de la isla en los años previos a la guerra civil, ha sido señalado por C. B. Morris y Andrés Sánchez Robayna en el ámbito de la literatura:

Dentro del microcosmos de Tenerife, Manuel Verdugo se sintió obligado en 1929 a recurrir a la palabra *supresión*, para contestar en verso a la pregunta que le hizo *La Tarde* “¿Qué opina usted de los jóvenes actuales?”:²⁰

Yo diría a los jóvenes actuales,
Con riesgo de pasar por imprudente:
“¡No amarguéis mi existencia tan cruelmente;
acabad con la causa de mis males!”
[...]
El remedio eficaz es el siguiente:
menos patadas; menos atletismo
y supresión total de “vanguardismo”²¹

El devenir histórico ha subrayado de manera funesta este último verso, que aunque pudiera leerse en clave ligera en los años previos a la guerra civil, no es menos cierto que se produce en el marco reflexivo de la poesía donde el valor de las palabras es medido con precisión. Estos versos forman parte de la escenificación del cisma social en la cultura literaria, reflejo de una polarización ideológica general, centrada aquí entre el grupo de intelectuales viejos, al que pertenecía el poeta Verdugo, respetado por la burguesía mercantil, y un grupo de jóvenes vanguardistas que convulsionaba con sus audaces propuestas a una sociedad gazmoña. De los acontecimientos posteriores se concluye que lo que se

¹⁹ Gilles Deleuze, “Causas y razones de las islas desiertas”, en *La isla desierta y otros textos*, p. 18.

²⁰ C. B. Morris y Andrés Sánchez Robayna, *Domingo López Torres, Obras Completas*, ACT Cabildo de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife, 1993, p. 22.

²¹ “¿Qué opina usted de los jóvenes actuales? Manuel Verdugo, el poeta elegante e inspirado, no quiere que le hablen de vanguardismo ni en broma” *La Tarde*, 26 de febrero de 1929.

produjo fue una cruzada reaccionaria para la supresión total del “vanguardismo” social y cultural.

Es de suma importancia comprender la forma autónoma que tomó la Guerra Civil Española en Canarias, soslayada en las primeras investigaciones históricas, hasta el punto de negarla, por la inexistencia de un frente de guerra. Esta circunstancia ha colaborado a tejer un manto de silencio y olvido con el que se ha tratado de encubrir los hechos ocurridos en las islas.

Es evidente que la guerra en las islas estuvo íntimamente ligada al desarrollo de la guerra en el resto del país. Lo prueban los 60.000 hombres reclutados en Canarias,²² trasladados a los frentes de guerra en la península, también los recursos locales esquilados para sostener la maquinaria bélica, que provocaron la ruina del archipiélago. Sin embargo existen matices específicos de la guerra civil en Canarias que nos muestran un panorama mediatizado por la condición de islas africanas, por el alejamiento, que funcionó como tierra quemada que impide al acceso a la información y a la solidaridad, y la estructura social articulada en torno a una arraigada oligarquía isleña.

El rasgo principal de la guerra en Canarias es evidente y conocido: el genocidio. Después se derivan de esa realidad las consecuencias inevitables: represión, desconocimiento de la verdad y miedo generalizado.

Esta circunstancia se ha tratado de atenuar incluyendo a los desaparecidos canarios en la reprobación general de desmanes por parte de ambos bandos, tratando de diluirlo en el conjunto de las acciones de guerra. Esto es lo mismo que afirmar que el genocidio judío durante la II Guerra Mundial o el genocidio armenio durante la Gran Guerra fueron las consecuencias de un enfrentamiento bélico, y no decisiones premeditadas para la exterminación de civiles.

El hecho de que desaparecieran de 2. 211 víctimas²³ en una retaguardia aislada en la que nunca hubo frente de guerra, ni víctimas entre los rebeldes, a manos de una estructura de represión orientada al exterminio de un grupo social progresista, no puede sino ser considerada como crimen de lesa humanidad.

No debemos tampoco pasar por alto que casi las tres cuartas partes del conjunto de víctimas de la guerra en Canarias corresponden a la represión en la provincia de Santa Cruz de Tenerife, sin que esto suponga minimizar los aproximadamente 600 muertos y desaparecidos en la provincia de Las Palmas de Gran Canaria en circunstancias similares. El dato revela la saña y eficacia de la máquina de depuración para hacer desaparecer a la disidencia reunida a la fuerza en la prisión militar Costa Sur (*Fyffes*) y la prisión militar flotante, al tiempo que

²² *La Guerra Civil en Canarias*, p.42.

²³ Según computo de victimas canarias presentada por Plataforma de Víctimas de Desapariciones Forzadas por el Franquismo en los juzgados.

aterrorizar al resto de la población. Tenerife llegó a merecer el sobrenombre que le atribuyeron en la antigüedad de *isla del infierno*.

Existió en la ciudad de La Laguna una junta presidida por el Comandante General Dolla, compuesta por miembros del clero y miembros de influyentes familias aristocráticas y burguesas de la isla que decidieron el destino final de cientos de presos. Su misión consistía en elegir a los que deben ser sacrificados, los que estorban en el camino o los que se distinguían por su valor, su inteligencia o sus ideas. Es difícil imaginar a estos hombres reunidos bajo la presencia tutelar de un crucifijo, representantes muchos de ellos de la moral cristiana, actuando como si fueran dioses, concediendo la muerte o la vida.

Sus ejecuciones siempre fueron un acto meditado que perseguía remodelar la trama social a la medida de la oligarquía local. El objetivo era administrar el terror, burocratizar el asesinato, actuando sobre personas con cierta significación social.

“Las visitas del general Dolla, el nuevo Comandante Militar, a la prisión traían consecuencias mortales para los presos”.²⁴ Se actuaba habitualmente a altas horas de la madrugada. Una patrulla se presentaba en la prisión y reclamaba una lista de personas de las que no se volvía a saber nada. En otras ocasiones, como eran presos “gubernativos” sobre los que no recaía ningún proceso judicial, los ponían en libertad y las *patrullas del amanecer* les esperaban a la salida y los conducían a unas barcas desde las que los arrojaban al mar encerrados en sacos con piedras.

La sofisticación de la máquina represiva en Tenerife recurre a la técnica denominada “Nacht und Nebel” (noche y niebla), perfeccionada por el nazismo en Alemania. “Consiste, principalmente, en desaparecer sigilosamente el rastro de las personas destinadas a ser asesinadas, mediante la rotación del preso por distintas cárceles, hasta el momento considerado oportuno. Simultáneamente propalan un halo de inciertas noticias equívocas, terrores, torturas y agonías de madrugadas húmedas para confundir y paralizar tanto la reacción familiar como la del ambiente público”.²⁵

Este procedimiento para la eliminación de cualquier individuo “extraño” al nuevo régimen, era sigiloso, imprevisible y carecía de rastro, y al mismo tiempo era un procedimiento implacable de coerción, sin apenas fisuras. Y por esas fisuras mínimas sólo se filtraban las noticias que conducían al miedo: la desaparición de familiares, amigos y vecinos. Esas noticias eran luego enterradas por un silencio: los cuerpos que no aparecían, a diferencia de lo que ocurrió en otros lugares de España.

La aportación local a este sistema de aniquilación es hacer desaparecer a los penados en el mar. Algunas “sacas” en el norte de la isla “fracasaron” como

²⁴ *La Guerra Civil en Canarias*, p.70.

²⁵ Leopoldo O’Shanahan, *Horror, errores y falacias sobre la Guerra Civil en Canarias*, Ediciones Baile del Sol, Tenerife, 2004, p. 16. A propósito de las desapariciones del diputado Luis Rodríguez Figueroa y Guetón Rodríguez de la Sierra-Melo.

desapariciones pues los cadáveres eran arrastrados de nuevo hacia la costa. Sin embargo se perfeccionó el sistema utilizando el canal entre las islas de Tenerife y Gran Canaria por el que circula parte de la Corriente del Golfo que previsiblemente arrastraría todo lo que pudiera salir a flote. El lugar elegido para ahogar a los penados fue la bahía de San Andrés, también conocida como *Fosa de San Andrés*.

El barco.

De casco negro, panzudo, permanentemente inmóvil a una distancia de media milla del embarcadero general.

Circuló el rumor de que muchas madrugadas la resaca marina echaba en los terraplenes playeros de El Cabo, sacos rellenos: sacos que la deriva impulsaba hacia el barrio bajo al sur de la capital.

Decían que los fardos contenían cuerpos sin vida de gente ejecutada sin proceso, en "sacas" efectuadas sin verificación, por escuadras de individuos con uniforme azul.

El material de relleno de los sacos lo proporcionaban las calas y bodegas del barco.²⁶

El número de víctimas que fueron ahogadas en el mar es impreciso, en tanto que la operación de terror incluía hacer correr informaciones contradictorias.²⁷ Aunque se sabe que la mayoría fueron desaparecidos en el mar, sólo unos pocos se encuentran en fosas en el interior de la isla, pero de unos y otros jamás se encontraron sus cuerpos. Otros represaliados, víctimas de injustos procesos judiciales, fueron condenados a muerte y fusilados, enterrados de manera "legal" en cementerios.

Esta "evaporación" de las víctimas señala hasta qué punto pretendían exterminar a la población que no encajaba en su utopía. Era uno de los lemas del General Mola, cerebro e instigador del alzamiento: acabar con todos los que no piensan como nosotros. Pero no bastaba asesinarlos, era necesario sacar fuera de la isla sus cuerpos, diluir para siempre el rastro de sus vidas. Pretendieron crear un nuevo principio, un año cero. Antes no ocurrió nada, y si ocurrió algo ya no existe, pues no queda memoria de ese antes.

Fue una manera de exorcizar cualquier atisbo de modernización social que pudiera poner en peligro sus emporios, personificando las ideas y aniquilando sus cuerpos, a la vez que instauraban un régimen de terror que paralizara durante generaciones al resto de la población.

El anonimato al que fueron condenados los desaparecidos obligó a la población a aferrarse a las pocas identidades que de manera fragmentaria conocían entre los depurados. Esas identidades funcionaron, entre evidencias y

²⁶ Pedro V. Debrigode Dugi, *Luchar por algo digno I. El barco borracho*, p. 82.

²⁷ En los años del franquismo circulaba una amarga historia en la que un grupo de falangistas cantaba en un tugurio de ciudad, en los años de la guerra, una siniestra canción con la que se ufanaban de dar muerte a un joven llamando Saturnino González Falcón: "*Donde está Nino Falcón, matarile rile rile, donde está Nino Falcón, matarile rile ron. En el fondo del mar matarile rile rile, en el fondo del mar matarile rile ron.*" Sin embargo nuevas investigaciones sitúan su cuerpo en una fosa común en el cementerio de San Juan de La Laguna.

leyendas, como hilos que ayudaban a mantener vivo el recuerdo de los familiares y los amigos de los que no se sabía nada, excepto la certeza de una ausencia.

II

La primera referencia que recuerdo sobre las víctimas de las “sacas” la conocí cuando aún era un niño y el franquismo no había concluido. Alguien narraba la proeza del fuerte y noble Guetón en el momento de su ejecución. Investigaciones actuales sitúan el cuerpo de Guetón Rodríguez de la Sierra-Melo en una fosa común aún sin excavar del cementerio de San Juan en La Laguna, junto a diez desaparecidos más. Sin embargo el relato que oí en mi infancia cuenta que Guetón cuando iba a ser arrojado al mar, con unas piedras ya atadas a sus pies, se abrazó a uno de los verdugos falangistas y se hundió con él para siempre, vengando la vileza que se había cometido contra él y su familia. Con el correr de los años y la desaparición por muerte natural del franquismo, pudimos recuperar la imagen de Guetón como actor en la película *El ladrón de los guantes blancos* (1927), junto al cineasta Rivero, y más tarde en fotografías de los años de bohemia y alta cultura junto a Óscar Domínguez, una pareja canalla de jóvenes burgueses, viviendo intensamente los años del París surrealista. Entendí entonces la lógica de la compensación en el relato de su aniquilación.

La imagen creativa, alegre y comprometida de esa generación contrasta con la oscuridad y terror que cayó sobre ellos, una sinrazón que aún no hemos podido restituir. Sus fantasmas forman parte de una sociedad que no consigue encarar su responsabilidad, que prefiere evitar lo que sin duda ha sido su mayor tragedia, incapaz de mirar hacia el pasado, de analizar lo que ocurrió y de extraer conclusiones, que es la única manera de otorgarle un sentido nuevo, obteniendo un aprendizaje de aquella locura. De ahí el empeño por mantener tantos años los símbolos franquistas, aferrados al breve relumbrón en clave provinciana de un imaginario papel estelar en el inicio de esa guerra, que ha sido exhibido una y otra vez para tratar de eclipsar esa otra historia mucho más sórdida y vergonzante, una historia que por desgarradora parece imposible aceptar.

El continuado homenaje a las huestes fascistas mientras se mantiene en el olvido a toda una generación, comprometida y solidaria como no ha habido otra, no hace más que redundar en la imposibilidad de una sociedad completa.

Encristalados es una metáfora utilizada por el poeta desaparecido Domingo López Torres, que parece anticipar el estado en el que quedarán atrapados los cuerpos y las biografías de los desaparecidos, por acto de la represión franquista, y bajo la aquiescencia continuista de un régimen post-franquista. Todo en Domingo López Torres es anticipador: su ingenua esperanza en un mundo nuevo, la reivindicación de un sesgo social para las artes, su manera de entender el poder subversivo de la cultura, también la sensación de estar suspendido, en vilo, dentro de un desastre.

Incluso la forma brutal de su muerte que, como en un *déjà vu*, le concede el mismo lugar que él había anticipado. En la bahía de Santa Cruz, en 1930, un desgraciado accidente náutico presagia la aniquilación de la esperanza de una isla oceánica. Se ahogan, en accidente de barca, los poetas Julio Antonio de la Rosa y José Antonio Rojas²⁸; López Torres, que los acompañaba, logra salvarse. Siete años más tarde y en el mismo lugar es asesinado Domingo López Torres, ahogado en el mar, junto a cientos de desaparecidos más.

Las generaciones han pasado frente a su tumba invisible, sonriendo y jugando, pero sin verlo. El devenir los ha mantenido *Encristalados*, y por eso aún siguen aquí, entre nosotros, esperando.

Etappendienst-servicio en red

A pesar de lo aisladas y distantes que pudieran parecer las islas desde el momento en que se declaró la guerra civil, tanto por la indefensión que debieron sentir sus habitantes, expuestos a los desmanes rebeldes, como por la clausura de facto de sus puertos, convertidos en zonas de influencia bélica, unos pocos pudieron sentir que formaban parte del tablero de juego que se estaba preparando a nivel internacional. Claro que esta impresión estaba reservada casi exclusivamente a unos pocos residentes alemanes en las islas, conocedores del papel estratégico que se debía asignar a Canarias en una más que probable confrontación futura.

De hecho algunos de los acontecimientos que tuvieron lugar en los años de la guerra civil anticipaban situaciones que habrían de desenlazarse más tarde, en el contexto de la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo, durante los años de la guerra española los militares que recibían el apoyo alemán en su insurrección desconocían la motivación de los cuerpos consulares alemanes en Canarias. Además del abrazo ideológico y de los odios comunes compartidos por el falangismo y el nazismo, las simpatías de los dirigentes de la colonia alemana en Canarias estaba alimentada por un interés particular, en ese momento aún secreto.

Algunas referencias sobre el papel que jugaron las relaciones hispano-germanas en esos años puede ayudarnos a completar la imagen que estamos tratando de construir. Una imagen trágica de aislamiento y humillación reflejada en los barcos prisión sobre un mar de cadáveres. Una imagen que se completa ahora con la de un grupo de nazis plenamente integrados en la sociedad isleña que

²⁸ Julio Antonio de la Rosa y José Antonio Rojas junto a Domingo López Torres, Juan Ismael, Pedro García Cabrera, Guillermo Cruz y Andrés de Lorenzo-Cáceres construyeron el efímero proyecto poético *Cartones* (1930) revista de vanguardia truncada por este accidente.

por fin pueden desplegar su misión secreta, alimentar a un cardumen de *U-boot*²⁹ sumergidos en ese mismo mar, al acecho de los convoyes aliados en el Atlántico.

La información que cierra esta imagen, aunque de manera algo barroca, casi grotesca por excesiva e imprevisible, es la utilización para fines logísticos por parte de los alemanes de los mismos barcos que sirvieron de prisiones flotantes en Tenerife durante la guerra civil. Su nueva vida no es menos desoladora: ahora son enviados al mediterráneo oriental y norte de África para abastecer al DAK (*Deutsches Afrikakorps*) de Rommel.

Aunque que España declaró su neutralidad a comienzos de la Segunda Guerra Mundial es conocido su alineamiento bajo cuerda con las Potencias del Eje. De hecho la neutralidad española fue una propuesta estratégica alemana, que tenía la intención de utilizar ese estatuto en beneficio del régimen nazi.

Otros temores, como la indefensión ante un ataque naval del archipiélago por parte de las potencias aliadas, obligaron a Franco a reprimir sus aspiraciones bélicas, con las que pretendía ampliar y asentar su influencia colonial en el norte de África. La consigna fue reservar la neutralidad española hasta que la guerra estuviera decidida a favor de los alemanes, momento en que pasaría a alinearse con los países beligerantes.

El posible abastecimiento de submarinos y unidades de superficie de la marina alemana en aguas españolas, tal como se habían realizado con éxito en la primera guerra mundial, formaban parte de la estrategia naval alemana desde 1919, en previsión de lo que parecía un inevitable enfrentamiento futuro con Francia y Gran Bretaña. El Alto Mando de la Marina Alemana organizó a partir de 1934 una sofisticada red de abastecimiento para sus unidades a escala mundial llamada *Etappendienst*.

La amistosa neutralidad de España cumple un papel muy importante en dicha red, especialmente las Islas Canarias. Todo indica que el archipiélago serviría como plataforma para el establecimiento del hipotético imperio colonial que Hitler pretendía establecer en África central, de la que se pensaba extraer materias primas con las que alimentar su máquina de guerra.

“Canarias sería una de las bases destinadas a proteger las comunicaciones entre las futuras colonias y el III Reich contra un ataque norteamericano”.³⁰

Cuando la *Etappendienst* dispersó sus fondos para evitar su inmovilización por parte de los bancos franceses o británicos en caso de guerra, se enviaron a España un millón y medio de marcos, y un millón de marcos más a la Islas Canarias, que servirían para abastecer de combustible y víveres a las tripulaciones de sus unidades en tránsito a este lado del Atlántico en caso de guerra.³¹ El presupuesto asignado a Canarias fue confiado al cónsul honorario alemán en Santa Cruz de

²⁹ *U-boot*, del alemán *untersee-boot*, submarino.

³⁰ Juan José Díaz Benítez, *La Armada española y la defensa de Canarias durante la II Guerra Mundial*, Anroart Ediciones, 2008, Las Palmas de Gran Canaria, p.11.

³¹ *Cfr.* Manuel Ros Agudo, *La guerra secreta de Franco*, Crítica, Barcelona, 2002, p. 81.

Tenerife, Jacob Ahlers, influyente hombre de negocios, que ya había prestado servicios a la marina de su país durante la Primera Guerra Mundial. Otro miembro destacado en las islas de la *Etappendienst* era el ex-teniente de la *Kriegsmarine* y encargado de las comunicaciones aéreas de la *Lufthansa* en el Atlántico Sur, Otto Bertram, en Gran Canaria.

La Guerra Civil Española suponía un contratiempo para la implantación de *Etappendienst*. Los mandos de la *Kriegsmarine* habrían preferido una España estable y con suficientes recursos, que diera cobertura a sus operaciones. Sin embargo la nueva situación proporcionaba un marco proclive, aunque tendrían que asegurar puntos de abastecimiento para paliar la previsible falta de combustible y alimentos tras la guerra española. En este contexto, el *Abwehr*, servicio de información militar, la *Etappendienst*, y la sección española del ministerio de asuntos exteriores alemán, tejieron una red de intereses en la que Jacob Ahlers era el hombre decisivo.

En 1938 se produjo un intento de infiltración nazi en la única refinería de petróleo de España, emplazada en Santa Cruz de Tenerife, CEPSA, cuando Jacob Ahlers trató de comprar un porcentaje elevado de las acciones de la empresa a través del financiero español Juan March, gran benefactor de todas las causas del fascismo. El único objetivo de esa compra era asegurar el suministro de combustible a los submarinos alemanes, y esa pretensión revela hasta dónde estaban dispuestos a llegar los alemanes en su idea de preparar con minuciosidad una guerra global que aún no existía.³²

El cónsul honorario alemán en Tenerife Jacob Ahlers y el vicecónsul Guillermo Rahn, eran nacionalsocialistas: nazis convencidos.³³ En los primeros días de agosto de 1936 Jacob Ahlers suministró componentes alemanes para la fabricación de armas a los rebeldes al mando del General Luis Orgaz Yoldi en Tenerife. En esos primeros días de rebelión también llamaron la atención nuevas y relucientes armas italianas que llegaron a la isla meses antes en un barco inglés al Puerto de la Cruz. Incluso una partida fue trasladada en un barco de Álvaro Rodríguez López para armar a grupos falangistas en La Gomera, donde se preveía algún conato de resistencia³⁴.

Las potencias fascistas europeas conocían la rebelión militar antes del 18 de julio. Todo estaba decidido: por un lado Jacob Ahlers y los suyos resguardaban un millón de marcos, fondos para la *Etappendienst* en Tenerife, en previsión de una guerra mundial inevitable, deseada y cercana. Por otro lado los militares y fascistas españoles tenían una retaguardia segura en las islas. Por último la oligarquía canaria podía ejecutar con tranquilidad su plan para deshacerse de los “indeseables” que ponían en riesgo su poder y estabilidad.

Llega el 18 de julio del 36 (...) el halago que les ofrecía a los alemanes de aquí su maravilloso espectáculo del Consulado Alemán centro y eje del movimiento, jera denigrante el espectáculo del Consulado convertido en hervidero

³² *Ibid.*, p. 84-86.

³³ Leopoldo O'Shanahan, *Horror, errores y falacias sobre la Guerra Civil en Canarias*, p. 99.

³⁴ Ricardo García Luis, Juan Manuel Torres Vera, *Vallehermoso. El fogueo*, p. 140.

*de militares y fascistas recibiendo y dando órdenes y todos los alemanes entusiasmados brazo en alto!*³⁵

También ayudaban a la causa el cónsul en Gran Canaria Walter Sauermann, el citado Otto Bertram, delegado de *Lufthansa*, Edmund Nieman, agente naval, o Walter Vogel, encargado de la casa *Wöermann*, que era la consignataria alemana en el Puerto de La Luz para todo el Atlántico Sur.³⁶ La misión encomendada a los consulados en las islas exigía cuadros de máxima confianza, elementos elegidos entre los partidarios más fanáticos, individuos que respondieran sin vacilaciones a los dictados de Berlín.

*Los miembros del consulado y respectivas esposas fueron investigados en relación a su pureza de sangre. (...) Para ello vinieron de Berlín miembros del RSHA (Reichssicherheit-shauptamt) Departamento Central de Seguridad del Reich, pertenecientes a la sección AMT VI SD-Ausland, encargada del servicio de seguridad exterior, dirigido por Reinhard Heydrich, jefe de la Policía de Seguridad y de la Gestapo desde 1936. Este dato reafirma la importancia inusitada de los consulados alemanes en las Islas.*³⁷

A pesar de la atmósfera favorable para los intereses alemanes, no fue posible satisfacer la demanda de bases de abastecimiento exclusivas, infraestructuras que centraban la atención del Alto Mando de la Marina de Guerra Alemana en los años previos a la Segunda Guerra Mundial. Las exigencias nazis no eran escasas: desde una petición directa de Hitler, que deseaba instalar su base en la isla de Gran Canaria, donde le pedía a Franco la cesión de su soberanía a Alemania, hasta las operaciones encubiertas, organizadas por el mariscal Goering en agosto de 1938, bajo la tapadera de una expedición de pesca comercial por encargo del empresario alemán afincado en Fuerteventura Gustav Winter. En esta labor de reconocimiento se exploraron las costas de las Islas Canarias y de las colonias españolas de Río de Oro y La Güera, en busca de lugares apropiados para las operaciones secretas de suministro.

Cuando estalló la II Guerra Mundial todas estas iniciativas quedaron reducidas al apoyo tácito de las autoridades franquistas, que desarrollaron una actitud incompatible con la declarada neutralidad española, respaldando operaciones a través de empresas navieras administradas por testaferros españoles. Esta logística portuaria contó con la tolerancia absoluta de las autoridades, e incluso fue apoyada, en funciones de transporte, por buques de la Armada Española.

*“Las autoridades españolas se mostraban favorables a satisfacer los deseos alemanes por convicción propia y sin presiones externas. (...) La clase dirigente franquista albergaba hacia Alemania sentimientos no disimulados de admiración, simpatía ideológica y gratitud por la ayuda pasada”.*³⁸

³⁵ *Op. cit.*, descripción de Leopoldo O’Shanahan y Bravo de Laguna en una carta enviada en 1945 sobre el entusiasmo nazi el día de la rebelión fascista, p. 100.

³⁶ *Cfr.* Juan José Díaz Benítez, “La Armada española llevó tripulaciones submarinas nazis y torpedos a Canarias”, diario *La Provincia*, Las Palmas de Gran Canaria, 06.6.2010.

³⁷ *Horror, errores y falacias sobre la Guerra Civil en Canarias*, p. 100-101.

³⁸ Manuel Ros Agudo, *La guerra secreta de Franco*, p. 81.

A lo largo de 1940 y durante los seis primeros meses de 1941 el agregado naval en Madrid, Meyer-Döhner, negoció con las autoridades españolas varios intercambios de gasolina procedentes de petroleros alemanes refugiados en puertos españoles, a cambio del gas-oil que necesitaban sus submarinos. Primero trató con el gobierno español la posibilidad de que el gas-oil fuera suministrado en Tenerife utilizando a CAMPSA como almacén seguro, pero los sobre costes de las condiciones alemanas hicieron fracasar la operación, proponiendo un nuevo acuerdo esta vez con CEPSA y también en Tenerife. Las autoridades españolas sabían que ese combustible estaba destinado a abastecer futuras misiones *U-boot* en Las Palmas.

En el verano de 1940 Hitler decidió incrementar la campaña submarina en el Atlántico con el fin de estrangular a Gran Bretaña, antes de lanzarse a una invasión que se preveía como la campaña más arriesgada de las emprendidas hasta ese momento. La organización *Etappendienst* en Canarias proporcionó combustible y torpedos a las unidades alemanas que operaban en el océano, que de esta forma evitaban un largo y peligroso viaje hasta el mar del Norte para avituallarse. “En esta etapa el papel estelar correspondió al petrolero *Corrientes*, fondeado en Las Palmas. Consiguió que repostaran nada menos que seis sumergibles entre marzo y julio de 1941 sin ser descubiertos por los británicos”³⁹. Estos seis sumergibles registrados en la *Kriegsmarine* como U-124, U-105, U-106, U-123, U-69 y U-103, hundieron cuarenta y dos buques aliados en las semanas posteriores a su abastecimiento en Canarias, destruyendo 221.243 toneladas de desplazamiento frente al África occidental y ecuatorial.⁴⁰

Estas operaciones habrían sido imposibles sin el apoyo expreso del Ministerio de Marina, que puntualmente informaba al comandante naval de Canarias en vísperas de las operaciones. Aunque la colaboración española no se limitó a permitir estas actividades en sus puertos, en numerosas ocasiones buques de la Armada Española fueron utilizados para trasladar torpedos alemanes y víveres.

*El 29 de octubre [de 1941] se radiaba al comandante general de Cádiz un mensaje relacionado con el transporte de alimentos para los mismos submarinos: “Cónsul alemán en esa entregará a V.E. mil cien cajas de víveres para embarcar en [el minador] Marte las cuales van consignadas a Cónsul alemán en Las Palmas”. El cuerpo consular germano en España fue utilizado por la organización Etappen en muchas ocasiones para camuflar el destino final de sus transportes de alimentos. La Armada española hizo gustosa el resto del trabajo.*⁴¹

³⁹ *Ibid.*, p. 102.

⁴⁰ Juan José Díaz Benítez, *La Armada española y la defensa de Canarias durante la II Guerra Mundial*, datos que figuran en los cuadros 4 y 5, p. 101.

⁴¹ *La guerra secreta de Franco*, p. 103.

Cabeza de hierro

Aún hace falta conocer el destino de algunos buques utilizados como prisión flotante cuya faena posterior parece confusa, cuando las autoridades militares decidieron prescindir de ellos en tanto que no ofrecían suficientes medidas para contener a los presos, que podrían amotinarse y hacerse con el buque, o huir y tomar otros barcos en el puerto.

Terminada la guerra parte de los presos fueron desplazados al campo de concentración de Gando, en Gran Canaria, y otros, junto a varios centenares de presos de *Fyffes*, fueron deportados a batallones de trabajo en Marruecos. Los barcos quedaron amarrados a disposición de sus propietarios, pero todo había cambiado. Ahora las condiciones económicas en las islas eran muy diferentes a las que había antes de iniciarse la Guerra Civil.

Hemos anticipado la gran infiltración nazi en Canarias y su trama al servicio de la *Etappendienst*, trama que se ramifica ahora hacia la marina mercante española que también participó en operaciones encubiertas de asistencia a las necesidades estratégicas del Eje.

En la primavera de 1941 Erwin Rommel había iniciado su ofensiva en dirección a Egipto: las operaciones del *Afrikakorps* necesitaban el aprovisionamiento de los convoyes italianos y alemanes que los británicos interceptaban desde Malta. El Alto Mando Naval Alemán pensó en utilizar pequeños mercantes españoles que bajo bandera neutral pudieran completar el abastecimiento de las tropas alemanas en Libia.

Utilizaron a *Sofindus*, un conglomerado de empresas alemanas en España, a través del cual fundan una nueva estructura empresarial. Esa nueva empresa, llamada *Comercial Marítima de Transportes-Transcomar*, les permite salvar las limitaciones de la legislación española relativa a capitales extranjeros. La empresa figuraba a nombre testaferros españoles tras los que se ocultaba el verdadero propietario: el gobierno alemán.

Los barcos –siempre con bandera española–, quedarían a disposición del Mando Naval alemán. Su destino final era el transporte de alimentos, armas y municiones en la zona comprendida entre Brindisi, El Pireo, el Egeo y Trípoli.⁴²

Adquirieron diez pequeños costeros que fueron enviados al Mediterráneo Oriental, en la denominada operación “Hetze”; los buques navegan al principio bajo bandera española, abasteciendo al *Afrikakorps* de Rommel y a las guarniciones de las islas Griegas, contradiciendo de facto la neutralidad declarada por el gobierno español. “En sólo diez meses llevaron al norte de África unas 125.000 toneladas de

⁴² *Ibid.*, p. 121.

suministros. Estos viajes se realizaban con tripulación mixta en principio, si bien con posterioridad se les cambió de bandera y las tripulaciones fueron alemanas”.⁴³

Estos primeros barcos incluidos en la operación “Hetze” fueron *Alma*, *Celsius*, *Isora*, *Reaumur*, *María Amalia*, *Ostia*, *San Juan II*, *San Isidro Labrador*, *San Eduardo* y *Vicente*.⁴⁴ Todos son viejos conocidos, y no hay sorpresa en la revelación de sus nombres y de su oscuro pasado. Algunos de esos barcos habían sido utilizados en Tenerife como prisiones flotantes. Cinco de los diez barcos de la operación “Hetze” formaban parte de la flota de cabotaje de Álvaro Rodríguez López, el armador más importante de esa época en Canarias. Si no es una sorpresa, en tanto que la *Etappendienst* en Canarias fue una importante base logística, si lo es el hecho de la supuesta dispersión de esos barcos tras la guerra civil. Los datos nos indican que son vendidos a armadores peninsulares para seguir en el cabotaje, una vez que las medidas de corte autárquico adoptadas por el régimen franquista, y el periodo de profunda crisis abierto tras la guerra, lesionaran los intereses económicos de la burguesía local. Sólo ahora conocemos una verdad muy distinta.

Esos barcos fueron testigos mudos de dos guerras, fueron prisiones en la guerra civil y luego alimentaron la demencia bélica del nazismo. Es fácil verlos navegar hacia un sombrío final, acarreado la destrucción y la muerte, signos de la negrura de una época, de una siniestra marina mercante.

El carguero *Alma* no es otro que el conocido por muchos presos de Tenerife como *Adeje*, que vemos en la *Fig. 19* con la identificación del buque pintada a babor, que informaba de su pertenencia a una marina mercante neutral en la II Guerra Mundial. En la chimenea aún se aprecia el distintivo de su propietario, Rodríguez López. Meses después de ser fletado por *Transcomar* es abanderado por el gobierno alemán bajo el nombre de *Nikolajew*. Se llamaba *Alma* cuando fue hundido a la altura de Naxos, en el mar Egeo el 22 de noviembre de 1943 por una mina lanzada por el sumergible británico *HMS Torbay*.

El barco *Isora* (después de formar parte de la flota de *Cabotajes Insulares* de José Peña Hernández, y luego incorporado a la compañía de Álvaro Rodríguez López, mientras era utilizado como buque prisión) es fletado por los alemanes, que lo bautizaron *Cherson* y después *Isis*. Una referencia a la teosofía nazi que recuerda el nombre nativo del buque, *Isora*, de atroz recuerdo entre los supervivientes y los familiares de los desaparecidos en Tenerife. El barco realiza viajes desde junio de 1942 entre Creta y Tobruk. El 23 de febrero de 1944 fue torpedeado por el submarino británico *HMS Unsparing*, a tres millas de Navarino (actual Pilos), en el mar Jónico, siendo posteriormente rematado por la aviación aliada.

El *Reaumur* es otro viejo conocido de la prisión flotante. Denominado *Amir* mientras perteneció a la flota de la *Compañía Marítima Canaria* de *Elder & Fyffes*,

⁴³ José Ángel del Río, *Al servicio de Alemania I*, [en línea] . World Wide Web Document, URL: <<http://www.vidamaritima.com/2009/08/al-servicio-de-alemania-1.html>>

⁴⁴ *Ibid.*

luego pasó a ser el *Santa Ana Mártir*, bajo cuyo nombre, como si fuera una premonición, se torturaron a cientos de hombres en el puerto de Tenerife, siendo propiedad de Álvaro Rodríguez López. Más tarde se le llamó *Tercio de Montejurra*, en Bilbao. Adquirido por *Transcomar*, rebautizado como *Rigel* y más tarde como *Sewastopol*, recibió varios cañonazos que no consiguieron hundirle el 29 de mayo de 1943, en el canal de Skyathos, procedentes del sumergible griego *Katsonis*. Fletado por el ministerio de transportes alemán y rebautizado *Reaumur* es alcanzado por dos artefactos disparados desde el submarino británico *HMS Sickle* que lo hundieron el 6 de junio de 1944 en el Egeo.

El carguero *San Juan II* de 552 toneladas, fue construido en Cádiz en los astilleros *Echevarrieta & Larrinaga* en 1919. Fue bautizado *Gadir* para la *Naviera Vasco-Valencia*, y en 1934 es adquirido por Álvaro Rodríguez López y rebautizado como *Santa Úrsula*. Poco después vuelve a cambiar de nombre, pasando a llamarse *San Juan II*, aunque sigue vinculado a la misma flota. Es adquirido por *Transcomar* que en 1943 le cambia el nombre dos veces, primero será el buque *Feodosia*, para a los pocos meses bautizarlo como *Suzanne*. El 14 de julio de 1944 es torpedeado por el submarino británico *HMS Vivid* en la bahía de Livadia, isla de Tilos, en el mar Egeo.

El carguero *San Isidro Labrador*, de 257 toneladas, construido por *Williason & CO.*, Workington en 1904 para la *Compañía Marítima Canaria*, filial de *Elder & Fyffes*. Fue bautizado *Guanche*. Posteriormente operó como pequeño frutero de cabotaje entre el litoral de Tenerife, La Palma, y La Gomera, transportando fruta al puerto de la capital para *Hamilton & CO.*, bajo el nombre de *Carmen*. Más tarde pasa a llamarse *San Sebastián*, y en 1929 es adquirido bajo el nombre de *San Isidro Labrador* para ser incorporado a la flota de Álvaro Rodríguez López. Adquirido por *Transcomar*, fue torpedeado el 5 de abril de 1943 por el submarino griego *Katsonis* cerca de la isla griega de Kythnos cuando realizaba un viaje por cuenta del Ministerio de Transporte alemán.⁴⁵

⁴⁵ En la elaboración de esta relación se han utilizado información procedente de: José Ángel del Río, *Al servicio de Alemania I*, [en línea], World Wide Web Document, URL: <<http://www.vidamaritima.com/2009/08/al-servicio-de-alemania-1.html>>. *Barcos españoles hundidos en la SGM*, [en línea], World Wide Web Document, URL: <<http://www.webmar.com>>. Historiales de los buques en el *Miramar Ship Index*. [en línea], World Wide Web Document, URL: <<http://www.miramarshipindex.org.nz/>>.

Jungla

Adrián Alemán, 2010

Primera edición impresa para el catálogo de la exposición SOCIUS [pp. 42-63].
Editado por el Gobierno de Canarias. Santa Cruz de Tenerife, 2010.

ISBN.: 978-84-7947-580-2

La presente edición en formato PDF se publica como copia de autor para descarga libre

Publicada bajo licencia Creative Commons
<<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/es/>>

