

MIEDO Y MELANCOLÍA

FEAR AND MELANCHOLY

GONZALO HERNÁNDEZ SÁNCHEZ*

RESUMEN

Análisis esquemático de la situación socioeconómica de La Palma y su futuro inmediato.

Palabras clave: economía local; carreteras; desarrollo; La Palma.

ABSTRACT

Schematic analysis of La Palma's socioeconomic situation and its immediate future.

Key words: local economy; roads; development; La Palma.

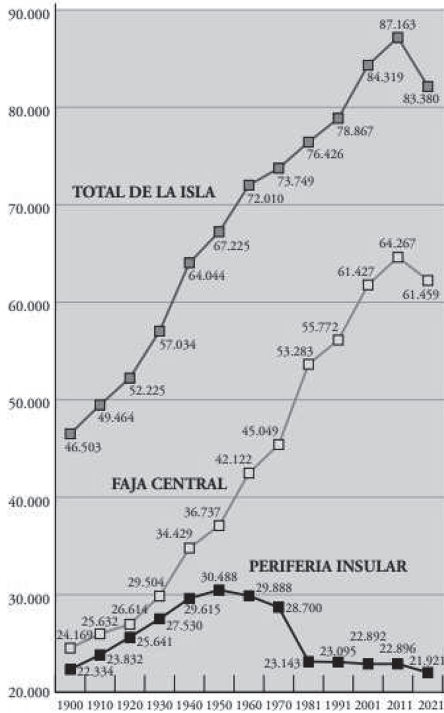
Desde la incorporación al reino de Castilla hasta finales del siglo XX la isla de La Palma fue la tercera isla del archipiélago por población y economía, hoy es la quinta de todas ellas. Cuando has tenido la oportunidad de pasear por las calles de La Habana tienes la extraña y agradable sensación de encontrarte en tu casa, es más, para quien le viene añadida la condición de ser natural de la isla de La Palma, a poco que te dejes llevar por la imaginación estarías esperando en cualquier momento al doblar una de las calles de la ciudad vieja de desembocar en la calle Real de Santa Cruz de La Palma¹.

Esta maravillosa sensación te viene acompañada de la realidad decadente de lo que procede de una anterior riqueza, de un tiempo mucho mejor del que ahora solo queda los vestigios. Cuba fue el destino de miles de palmeros, de canarios y de cualquier rincón de España que desde mediados del siglo XIX allá fueron a hacer fortuna, pues era tan España como cualquiera de sus provincias, es más, era posiblemente la más rica de sus provincias, allí mezclados procedentes de todos sus rincones, Cuba se convirtió en el mejor crisol de España.

* Garafía, 1960. Correo electrónico: gon56@live.com.

¹ Véase este mismo tema más desarrollado en: HERNÁNDEZ SÁNCHEZ (2014).

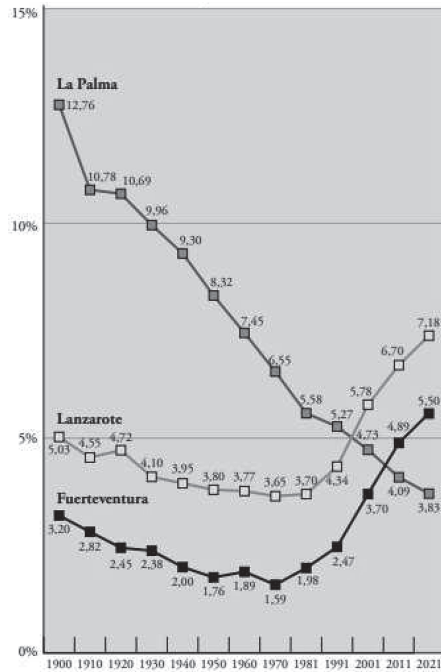
Población en la isla de La Palma (1900-2021)



Fuente: ISTAC

Faja Central: Santa Cruz de La Palma, Breña Alta, Breña Baja, El Paso, Los Llanos y Tazacorte. Periferia Insular: Puntallana, Los Sauces, Barlovento, Garafía, Puntagorda, Tijarafe, Mazo y Fuencaliente

Porcentaje de población en el total de Canarias (1900-2021). Comparativa La Palma, Lanzarote y Fuerteventura



Fuente: ISTAC

Durante siglos quien emigraba de su terruño, fuera por motivos económicos, religiosos o políticos, lo hacía sabiendo que era para siempre, que nunca volvería a la tierra que le vio nacer. Así ocurrió con el poblamiento del nuevo mundo español, fuera mediante el tributo de sangre o cualquier otro mecanismo, quien abandonaba su tierra lo hacía para siempre. Las comunicaciones son el motor de la economía, del comercio, su mejora supone ventaja para quien la posee, en las navegaciones de los portugueses y españoles por las especies siempre el objetivo era reducir el tiempo en el que una mercadería llegaba a su destino.

El siglo XIX vio el nacimiento de la revolución industrial que aportó el motor que transformó el mundo, el motor de vapor, ferrocarriles y barcos podía ir y venir llevando mercaderías y pasaje a niveles masivos. Ahora era posible ir a Cuba en el asombroso plazo, para ese momento, de tan solo veinte o treinta días. Ahora era posible que tras trabajar duramente en la isla caribeña se regresara con mayor o menor fortuna a su isla para reanudar su vida en una mejor posición económica.

Las comunicaciones, como siempre, ¿cuándo no?, determinaban el progreso del comercio a nivel mundial y precisamente Santa Cruz de La Palma estaba conectada estratégicamente en la mejor autopista que tenía España, la que conectaba mensualmente con el vapor, la España peninsular, nuestras islas y con destino final en Santiago y La Habana de Cuba.

Santa Cruz de la Palma, que para 1900 era la octava población del archipiélago, estaba en la misma vía que Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. De esa época nos vanagloriamos con todo merecimiento de ser pioneros en la luz eléctrica, en la prensa, y toda clase de adelantos y precisamente de esos tiempos nos quedan hasta la diversión de los Indianos que venían presumiendo de fortuna cuando regresaban a la isla. Llegó el año 1898 y con él el omega de una gigantesca obra que empezó cuatro siglos atrás. Para España fue una tragedia en su alma, pero para sus tripas fue un alivio.

Las guerras, aun ganándolas, suelen ser la ruina de las naciones, y la de Cuba no era menos y suponía una sangría económica y humana que desangraba España. Solventada la guerra, a los pocos años continuó y aún aumentó la emigración a Cuba, pues esta isla también se benefició del cese de hostilidades y de la inyección económica de su nuevo tutor, los Estados Unidos. Así fue hasta la crisis del 29 que azotó la economía americana y de rebote la cubana, pero peores tiempos le esperaban a nuestro país pues solo tragedias trajeron los años treinta. Esta vez no solo se le partió el alma a España, también se le partieron el corazón, las tripas y todo su ser, llegó la guerra civil.

Para los años cincuenta los palmeros y canarios en general descubrieron una nueva tierra de promisión, también más allá del mar, la entonces poco poblada y riquísima Venezuela ofrecía oportunidades a los miles de hombres que con sus puños quisieran ganarse el progreso que en sus islas era imposible conseguir. Primero en motoveleros clandestinos pero rápidamente de manera legal y ordenada fueron miles los isleños que embarcaron en trasatlánticos como el Virgen de Begoña, Veracruz o Santa María, que llevaron y trajeron a los emigrantes en los años cincuenta y mediados de los sesenta. Otros motores permitían ahora, en la mitad de días que lo que se tardaba en llegar a Cuba con los vapores, atravesar el océano y llegar a la tierra ameri-

cana. Venezuela fue el nuevo motor de arranque de la economía insular por más de dos décadas. Todos los venezolanos recuerdan la fecha en la que el presidente Herrera Campíns comunicaba la devaluación del bolívar, 4,30 bolívares dejaban de ser un dólar para siempre, ese día todo se terminó o se le dio fecha a algo que ya se había terminado, desde entonces para acá solo calamidades le han caído a ese bendito país, al que tanto debemos, era el año 1983 y ya Venezuela no era el potente motor que tiraba de la economía de las islas. España había entrado en Europa, ese era el nuevo motor.

Décadas antes, en los años sesenta otros motores hacían caminar el mundo otra vez. El motor de reacción catapultó a la aviación comercial, que se desarrolló en esa década. Ahora ya no se contaba en días el tiempo empleado en el desplazamiento, sino en horas.

Este nuevo medio fue el que permitió y permite el desarrollo de un concepto de desplazamiento humano en masa, un movimiento justamente inverso al de la emigración: el turismo. Hasta entonces el viajar a otros países estaba reservado a élites de la ciencia y curiosos acaudalados.

En la Europa occidental el desarrollo económico permitió que toda la masa laboral, amén de quienes se jubilaban, gozaran de vacaciones anuales y remuneradas. Haciendo el camino contrario al emigrante, el turista se desplaza a otro país por un tiempo limitado, un par de semanas con el objetivo de disfrutar simplemente de un tiempo de descanso merced a la ventajosa posición económica de su país respecto al destino elegido. El turismo nacido en esa época es hoy un negocio global del que España es una de las potencias mundiales con millones de turistas que la visitan, cifra de la que participan las islas Canarias de manera destacada con una decena de millones de visitantes que se reparten entre las islas de Tenerife, Gran Canaria, Lanzarote y más recientemente Fuerteventura, y de la que nuestra isla está ajena con unas cifras testimoniales.

En el ensayo *La isla amputada* (2014), expuse que el que la isla de La Palma permaneciera al margen del negocio turístico desde sus inicios a finales de los sesenta no era ajeno al desordenado sistema de comunicación interna que nuestra isla presentaba en esas fechas y que hoy sigue lastrando su desarrollo.

Al mismo tiempo que el motor de reacción desarrollaba la navegación aérea mundial, otro motor más modesto transformaba la economía: el automóvil llegó en masa en los años sesenta a la población española. Si la navegación a vapor se contaba en días y con la navegación aérea se cuenta el tiempo en horas, la circulación automóvil, desarrollada en masa también en los sesenta, se hace en minutos.

Hoy en nuestro mundo el sustento laboral, cultural, educativo, médico, etc. ha de estar en un radio de veinte o treinta minutos de nuestra residencia, ese tiempo marca la zona de confort de los ciudadanos, ese tiempo es el que determina la viabilidad de un negocio, de un comercio, de un simple restaurante. El turismo permite el sostenimiento de la economía canaria, es más, es su principal sostén, para nuestras islas ya no existe Venezuela ni mucho menos Cuba, ahora es precisamente la vecina Tenerife la que actúa como válvula de escape para la prosperidad de quienes quieren progresar. No solo en la zona metropolitana sino también en el sur tinerfeño, son muchos los palmeros que se han asentado y muchos también quienes laboran en la isla de la Palma pero ejercen su inversión inmobiliaria en Tenerife, en previsión de que en un futuro alguien de la familia necesite esa vivienda para sus estudios, como lugar de residencia para motivos médicos o compras de importancia en sus centros comerciales o como simple inversión.

La isla de la Palma poco a poco se ha convertido como si de un barrio residencial de la isla de Tenerife se tratara. Nuestra isla pasa lentamente a ser un lugar para residir y donde hay un nivel económico medio alto, pero en el que la actividad económica es modesta y en gran parte subvencionada en parte de ella y testimonial en otra gran parte, sin el dinamismo económico que sí se encuentra en la vecina Tenerife, que mantenga y aumente el progreso económico de su población. En torno al reciente cambio de siglo, la isla de la Palma vio cómo grandes obras públicas se desarrollaban en su territorio, destacando el túnel nuevo de la cumbre, el puente de los Tilos o las circunvalaciones de Los Llanos y de Santa Cruz de la Palma.

La apertura del puerto de Tazacorte fue una gran alegría y una gran inversión, a la que asistieron todas las autoridades, incluidos todos los alcaldes (bueno, todos no, fueron todos menos uno). El puerto de Tazacorte, lejos de percibirse como una oportunidad al tener más capacidad de atraque, fue y es visto en la isla como un competidor que no aportará sino que mermará el otro puerto insular. Hoy sigue sin tener actividad comercial y de pasajeros, solo de pesca y navegación recreativa. ¿Motivo?: misterio o miedo.

Mención aparte merece la construcción del enorme edificio terminal del aeropuerto insular, totalmente desproporcionado y que queda al menos como testigo del desastre de la planificación. ¿Cuántos puentes se podrían haber construido en la isla con esa inversión millonaria?

La orografía insular, sus enormes barrancos, es parte esencial de la belleza natural de la que por algo también es llamada «Isla Bonita», pero es también un lastre para el normal desarrollo económico de toda la isla, no solo de una parte de la que podría cumplir ese requisito de estar a veinte o treinta minutos de tu sustento económico, vital o recreativo.

Esas grandes infraestructuras han paliado algo pero en absoluto han logrado que la isla aproveche todo el potencial de toda su geografía con una eficaz red de comunicación que abarque a toda la isla.

La red de carreteras insular mezcla intermitentemente vías que son propias de cualquier territorio desarrollado con tramos que perviven de épocas en las que los vehículos necesitaban arrancar con manivela. El proceso de estancamiento en media isla y de retroceso en la otra media hace que cualquier obra o iniciativa sea percibida permanentemente desde hace ya demasiado tiempo no como un complemento que beneficia al conjunto, sino como una amenaza a lo propio.

Durante siglos se buscó sin éxito alguno la Fuente Santa, sepultada por el volcán de San Juan, hasta que de manera sorprendente fue descubierta nuevamente por el equipo liderado por el ingeniero Carlos Soler, para regocijo de todos y, por lo que veo, tristeza de otros. Esta es la fecha, una década ya después, en que nadie sabe qué hacer con ella. En cualquier otro lugar del mundo se hubiera construido un hotel balneario, por cierto uno de los sectores del turismo con más nivel económico, pero en nuestra isla no. ¿Motivo?: otro misterio, como lo es la circunvalación de Barlovento terminada hace años, los mismos que lleva cerrada.

En la costa de Fuencaliente se construyó un hotel de primera en un maravilloso lugar, su conexión con el valle de Aridane a través de la línea costera que beneficiaría a ambos está durmiendo el sueño de los justos.

En los últimos lustros se han detenido las grandes obras de comunicaciones siendo sustituidas por otras de presupuesto mediano, a su vez divididas en fases de ejecución que eternizan su finalización, para consumo local, que van desde todo tipo de miradores a centros de interpretación, que garantizan el sostenimiento del sector de la construcción insular dejando en segundo lado su utilidad o viabilidad económica.

En mi natal Garafía el tramo Roque del Faro-Santo Domingo puede desarrollar un tráfico adecuado a nuestro tiempo, por contra las conexiones con Barlovento o con Puntagorda siguen siendo una rémora no ya para su desarrollo sino para su supervivencia vital, mientras tanto tenemos que consolarlos con un monumento de inspiración maya, ¿o acaso es azteca?, justo enfrente de uno de los más importantes yacimientos del mundo aborigen, y un edificio más propio de instalaciones militares que de un lugar sacrosanto en el imaginario garafiano frente a la ermita de San Antonio del Monte.

En estos días en que se escriben estas líneas, la madre naturaleza nos ha recordado con toda su crudeza los efímero y frágil del esfuerzo humano. El

volcán de Cumbre Vieja ha sepultado años de trabajo y sacrificio en uno de los más bellos parajes de nuestra isla, el valle de Aridane. ¿Cómo no sentir miedo y nostalgia por lo que se ha perdido? Es una reacción totalmente humana ante una enorme contrariedad a su voluntad de desarrollar su vida en mejores condiciones en su isla. El miedo es una reacción natural ante el estancamiento y retroceso de la economía palmera, que no acaba de integrar todo el potencial de todo el territorio insular y que continúa como si de una olla a presión se tratara, dándole salida con la válvula de escape, la emigración, otrora a Cuba y Venezuela y ahora a Tenerife.

Es el sino del hombre volver a intentar vencer las dificultades que la naturaleza nos presenta y que ahora se han acrecentado en nuestra isla con esas coladas que forman una negra cicatriz que añadir a la dura geografía palmera. Continuará, o deberá continuar.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

HERNÁNDEZ SÁNCHEZ, Gonzalo (2014). *La isla amputada: de cómo la isla de La Palma, durante siglos tercera con el mismo fuero que las dos primeras, ha pasado a ser la quinta isla del archipiélago canario*. [S. l.: Gonzalo Hernández Sánchez].

Cómo citar este artículo / Citation: Hernández Sánchez, Gonzalo. Miedo y melancolía. *Cosmológica*, n. 2 (Santa Cruz de La Palma, 2022), pp. 457-463.

Fecha de recepción: 21 de febrero de 2022

Fecha de aceptación: 15 de abril de 2022

