

JUAN FRANCISCO MARTÍN DEL CASTILLO

LA LUZ, 1883 - 1983

**EVOLUCIÓN TECNOLÓGICA Y
DESARROLLO PORTUARIO**

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

1998

Edición: Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas.
Centro de Estudios Marítimos del Atlántico.

Colección: "Temas de Gran Canaria". N.º 9, Octubre 1998.

Cubierta: Grúa Titán.

© Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas.

© Centro de Estudios Marítimos del Atlántico.

© Juan Francisco Martín del Castillo.

Edición al cuidado de Gabriel Cardona Wood.

Depósito Legal: G. C. 712 - 1998.

Fotocomposición e impresión: TEGRARTE, s.l. - Textos, Gráficos & Arte de Telde.

Tlfn.: 928 69 55 51 - Fax: 928 69 42 59 - La Herradura - Telde.

GRAN CANARIA.

INTRODUCCIÓN.

Al tratar este nuevo título se hace preciso recordar que la colección «Temas de Gran Canaria» no es la primera vez que numera un trabajo del Doctor D. Juan Francisco Martín del Castillo, el denominado «Medidas higiénicas y amenaza de peste bubónica en Las Palmas de Gran Canaria (1899)», fechado en 1996.

Su fervor por la investigación le ha llevado a estudiar cuestiones como el pensamiento canario, la historia científica canaria o la tecnología.

Y precisamente este arte industrial es el objeto de la presente obra, basada en su tesis «Grúas en el Puerto de La Luz y Las Palmas (1883-1983)» con la que Martín del Castillo obtuvo el Doctorado en Historia y que en palabras del propio autor, -para defender su publicación-, éste manifiesta «que no es la constante cita de La Luz en los medios informativos sino la verdadera relación entre Gran Canaria y «su puerto» que ha sido vista desde muchas ópticas, pero jamás desde el punto de mira de la novedosa historia de la tecnología».

No corresponde ahora analizar la obra, pero sí destacar que es el resultado de una laboriosísima dedicación, durante varios años, que ofrece multitud de datos, referencias y planteamientos, sacados no sin esfuerzo -de sus propias y verdaderas fuentes- de diversos archivos, de documentación de la Junta de Obras del Puerto, de periódicos y hasta de modernos medios audiovisuales. Una extensa bibliografía con la que concluye el trabajo, además de posibilitar la obtención de más conocimientos, es el inequívoco indicativo de la intensa dedicación del autor, que corrobora lo anteriormente dicho.

Juan Francisco Martín del Castillo, nacido en Las Palmas de Gran Canaria

en 1964, es Licenciado en Filosofía por la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED) y Doctor en Historia por la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Ha sido colaborador del Seminario de Estudios Históricos Canarios del Centro Asociado de la UNED en Las Palmas de Gran Canaria. Es miembro de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de Las Técnicas (SEHCYT).

Además del mentado título «Medidas higiénicas y amenaza de peste bubónica en Las Palmas de Gran Canaria (1899)», editado por la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas en 1996, cuenta con otras publicaciones como «Ciencia y Política en el Pensamiento de Juan de León y Castillo», editada por el Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria en 1993 o «Los Primeros Laboratorios de Las Palmas (1904-1926). Una aproximación», a cargo del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, en 1996, entre otras.

Habiendo llegado a conocimiento del Centro de Estudios Marítimos del Atlántico que el contenido del presente trabajo es de gran interés docente para el propio Centro, mediante su escrito de Junio de 1998, manifestó su deseo de coeditarlo con la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas, la que, accediendo gustosamente a tal propuesta ya iniciada por el Dr. Martín, acordó en Junta Directiva de 25 de Junio 1998 proceder a su publicación.

Es, sin duda, una valiosa aportación para el mejor seguimiento de una de las más importantes actividades de la sociedad canaria, la marítima-portuaria, fuente de sustento y progreso de Gran Canaria, centrada en el singular Puerto de La Luz, que tanto debe -y los grancanarios en general- a aquel Ministro y Embajador teldense, el Excmo. Sr. Don Fernando de León y Castillo, I Marqués del Muni.

Gabriel Cardona Wood.
Secretario.
Las Palmas de Gran Canaria.
Agosto de 1998.

AGRADECIMIENTOS.

En primer lugar, quiero dar las gracias más sinceras, en este momento de grato reconocimiento, a dos instituciones importantísimas: a la Fundación Universitaria de Las Palmas por una ayuda a la investigación concedida para el curso 1992/93, bajo el patrocinio del Excmo. Ayuntamiento de la ciudad de Telde, sin la cual me hubiera sido imposible comenzar el presente trabajo; y a la Autoridad Portuaria de Las Palmas, antigua Junta de Puertos, sin cuya contribución humana (en las personas de D. Domingo Dámaso y D. Alejandro García) y documental esta monografía quedaría incompleta. También quisiera agradecer a todas aquellas personas desinteresadas que, con sus consejos y advertencias, han hecho salir adelante el proyecto. Por supuesto, ninguna de ellas es responsable de los posibles errores o malinterpretaciones cometidos.

No quiero olvidarme, en este momento, del apoyo unánime de todos los componentes de mi familia, que, día a día, han visto crecer la obra y, en más de una ocasión, han soportado con paciencia el mal humor del autor.

Por último, pero no en importancia, quiero expresar mi gratitud a D. Antonio de Béthencourt Massieu, a quien van dedicadas estas páginas.

Este es el texto resumido, y bajo otro título, de la tesis doctoral defendida por el autor, en el Departamento de Ciencias Históricas (ULPGC), en mayo de 1994. Por lo tanto, han transcurrido casi cuatro años de aquella fecha; sin embargo, las conclusiones de la monografía son más vigentes ahora que incluso en aquel verano.

J.F.M.C.

ABREVIATURAS

ACCLP	Archivo de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación (Las Palmas).
AHPLP	Archivo Histórico Provincial de Las Palmas.
AJAOP(AT)	Archivo de la Junta Administrativa de Obras Públicas (Archivo Técnico). Madrid.
AJOP	Archivo de la Junta de Obras del Puerto. (Las Palmas)
CE	Comisión Ejecutiva.
CP	Comisión Permanente.
FM	Felipe Massieu y Falcón.
JLC	(Fondo Documental) Juan de León y Castillo.
JOP	Junta de Obras del Puerto.
LM	(Fondo Documental) Leopoldo Matos Massieu.
leg.	legajo.
doc.	documento.
exp.	expediente.
fol. (ff.)	Folio (folios).
P	Pleno
r.	recto.
v.	vuelto.

PRIMERA PARTE

«(...) Porque precisamente una de las formas de elección de la actividad histórica consiste en multiplicar sus elementos, en descubrir que cuando no se tienen textos puede sacarse mucho provecho del estudio agudo de los nombres de los lugares, del examen comparado de ciertos grupos de palabras, o incluso de la forma en que estén repartidos distintos tipos de sepulturas, de la expansión de un modo de construcción, de los nombres de santos que llevan las iglesias, de ritos religiosos, de formas jurídicas, de ceremonias y costumbres y qué se yo cuantas cosas más.

Hay que ser ingenioso. Ser activo ante lo desconocido. El trabajo propio del historiador es suplir, sustituir y completar.»¹.

1.- INTRODUCCIÓN: HISTORIA, TECNOLOGÍA Y ARQUEOLOGÍA INDUSTRIAL.

Este es el punto de ponernos a reflexionar sobre la metodología que vamos a utilizar en la Segunda Parte. Puesto que haremos uso, frecuentemente, de una fuente marginal dentro de la historia, justo es interrogarse por su valor y características.

Por ejemplo, y es sólo un avance, cabría meditar acerca del valor documental de los medios mecánicos (de tierra o mar) en su aporte a la interpretación histórica. A primera vista, uno quedaría perplejo ante la cuestión; sin embargo, el sentido común viene a darnos auxilio: ya que es fácil comprender que cualquier artefacto, por grotesco que nos parezca, si es utilizado por el hombre en su acción diaria, tiene un más que ganado valor histórico, no ya como simple reflejo de su capacidad espacial en el mundo, sino también, y sobre todo, como muestra de su ingenio a través del tiempo. Hablamos de técnica (*techné*), pero que por otra parte, siempre viene aparejada a una gran cantidad de factores, que se razona en múltiples direcciones.

No es este el lugar para hacer, precisamente, un compendio histórico de la tecnología² y mucho menos para elaborar una teoría filosófica, sesuda y detallista³, acerca de las valoraciones que ha merecido el discurso tecnológico en el devenir de la historia. No obstante, nuestra exposición está necesitada de unos marcos conceptuales mínimos en que reconocerse.

De esta necesidad, pues, emprendemos el camino. Saliendo al paso de la primera cuestión que abordamos, esto es, cuál es el valor de las fuentes documentales, circunscritas a medios técnicos (o tecnológicos), en la fragua del discurso histórico. Tentados estamos de responder que todo el que el ingenio y capacidad de la persona que investiga en la historia pueda y quiera darle. Pero hay otro nivel de respuesta, mucho mayor elaborado y, por ello mismo, a la busca de una argumentación más convincente y racionalizada.

Este nivel del que hablamos es el de los resultados obtenidos hasta la fecha con la participación de fuentes documentales que tenían como eje central temas relacionados con la técnica. Hay, por ejemplo, estudios monográficos dedicados a comarcas enteras⁴, que elaboran sus conclusiones a partir de dichas fuentes; otros, en cambio, buscan una racionalización teórica de estas mismas monografías, a la espera, seguramente, de dar una solución definitiva al asunto⁵.

La respuesta práctica de los resultados conseguidos en estas publicaciones nos obliga a pensar en que no es el simple prurito del investigador el que hace de palanca para la búsqueda y aprovechamiento de fuentes tecnológicas para la historia. Estos resultados, nuevamente, ponen sobre el tapete el papel de las «ciencias auxiliares» en el quehacer histórico.

Ya que si la *Arqueología Industrial*, como se la viene denominando desde hace una década, es una *ancilla* de la historia, no lo es en el mismo grado que la Diplomática o el estudio concienzudo de los tipos en las épocas históricas. Estas dos últimas «ciencias» ceden su contribución a la historia en un plano de por sí secundario, solamente esperando un reconocimiento indirecto de los investigadores. Mientras, la joven Arqueología Industrial parece buscar un universo propio dentro de la historia; tal vez una significación por sí misma, no marginada ni por las fuentes ni por los historiadores o el público lector. Un primer aviso de ello, lo tenemos en el resurgimiento del estudio de las fuentes relativas a cualquier evento tecnológico en el pasado. Y decimos «resurgimiento», porque el debate se abrió con la antigua polémica sobre la ciencia española⁶.

Discutimos, por lo tanto, de grados y diferenciaciones en la apreciación global: ¿es la Arqueología Industrial un proceso único de visualizar el campo de la historia tecnológica o, por el contrario, un modo más de enfatizar un aspecto mediatizador de la historia? O, ¿es la Arqueología Industrial un método, preciso y contorneado, de promover, hacer y difundir el estudio de la Historia de la Ciencia? Estas son las cuestiones que debe plantearse, en primer lugar, un historiador que vaya a trabajar con «fuentes tecnológicas».

El método.

Por lo que respecta a la metodología, y desde el punto de vista de los resultados, nuestro trabajo se configura a partir de un presupuesto de partida: la innegable y, a todas luces, historiable instrumentalización del mundo por parte del hombre.

Innegable porque una de las cualidades que han hecho evolucionar al ser humano, tanto espacial como intelectualmente, es la capacidad de manejar a su antojo el medio. Ya los griegos reconocían que el interaccionar del cerebro y la mano⁷ hacía que el aprovechamiento del mundo fuera mejor y, por supuesto, mayor el aprendizaje rendido. Por otra parte, gracias a esta cualidad, el hombre ha sido partícipe de nuevos conocimientos, alcanzando un dominio de la naturaleza y sus entresijos, que le distinguen sobre el resto de las especies sobre la tierra. E *historiable* porque la secuencia de nuevos y ricos conocimientos, adquiridos a través del recurso a la capacidad inventiva e instrumental del hombre, puede ser dispuesta en una cadena de grandes eventos: así, el *boom* de la mirada científica del siglo XVII sobre lo grande (el Cosmos⁸) y lo pequeño o diminuto⁹, que tantas buenas teorías y globalizaciones empíricas nos ha legado, se fundamentó, principalmente, en la recursión a las modernas y pulidas lentes holandesas¹⁰.

En resumen, la metodología que utilizamos pone de relieve el factor tecnológico e instrumental en el quehacer humano, lo cual remite, en fin, a la misma historia.

Las fuentes.

Las fuentes consultadas en el presente trabajo son muy variadas, pero la mayoría extraídas de los fondos del Archivo Histórico Provincial de Las Palmas y también de los del Archivo de la Junta de Obras del Puerto. Por descontado, son fuentes documentales en las que priman valoraciones de tipo administrativo o, si

se quiere, de generalidades relacionadas con la economía interior del Puerto de La Luz y Las Palmas.

Estas fuentes, al margen de esta característica general, cuentan con otros rasgos diferenciadores; entre ellos, el de tener innumerables noticias acerca de aspectos técnicos de las obras, edificaciones y demás fenómenos urbanísticos de la infraestructura portuaria (planos parciales o generales, proyectos realizados o no, etcétera). Otro de los rasgos a tener en cuenta es la naturaleza física de estas fuentes: son, por lo regular, apreciaciones, apuntes, bosquejos, planificaciones que se han incluido como ilustración de otro tipo de documentaciones más elaboradas en la redacción.

Por fin, se encuentran las actas de las sesiones de la Comisión Ejecutiva o Permanente y el Pleno de la Corporación, ambas de la Junta y consignadas en sus correspondientes libros, que constituyen una herramienta imprescindible en el manejo conjunto de todas las fuentes. En este trabajo, por razones evidentes, hacemos reiterado uso de ellas.

2.- LAS GRÚAS EN LA HISTORIA.

En este caso, y dada la temática a tratar, la fuerza del discurso obliga a no menospreciar un acercamiento, aunque sea con levedad y sin mayor aparato matemático, a las bases físicas del mecanismo denominado «grúa»; no obstante, más adelante veremos como esos principios elementales son aprovechados por el ingenio humano para la invención de artilugios tecnológicos a su servicio.

Nociones básicas: Estática y sistemas en equilibrio.

Comencemos por definir, en términos mecánicos, qué es lo que se entiende por una «grúa», sea ésta moderna o antigua. En pocas palabras, una grúa es una *máquina simple*, i. e., un mecanismo que obedece a un rudimentario procedimiento: una fuerza que es aplicada y otra que contrarresta a la anterior y, en medio de las dos, el punto de apoyo o, propiamente, fulcro.

Esta máquina simple responde a dos descripciones no menos elementales: una es la palanca, y la otra es la polea. Las dos coinciden en la confirmación de que ambas son sistemas en equilibrio, puesto que siempre tienen un centro de grave-

dad que lo posibilita. Por lo tanto, son medios estáticos¹¹. Sin embargo, difieren en su mecanismo, pues la palanca es la razón proporcionalmente inversa de una fuerza aplicada y otra fuerza de carga; en cambio, la polea suma a lo anterior el hecho de que la fuerza aplicada se multiplica por el número de cuerdas paralelas de que dispone el mecanismo.

Definiciones y fórmulas precisas. - La acción conseguida con la disposición de una palanca o una polea se denomina *ventaja mecánica* (V.M.). Esta, a su vez, y en el caso particular de los sistemas de palanca, es la relación entre la fuerza aplicada o actuante (F_A) y la fuerza de carga (F_C), de tal modo que se puede representar:

$$(1) \quad V.M. = F_C / F_A$$

Por otra parte, hay tres tipos de palancas, definida por el distanciamiento de unas fuerzas sobre otras con respecto al punto de apoyo o fulcro; con lo cual la fórmula (1) puede ser reinterpretada de la siguiente manera:

$$(2) \quad V.M. = X_C / X_A$$

donde « X_A » y « X_C » son las simbolizaciones algebraicas de las distancias de la fuerza aplicada y de carga.

Las poleas, debido a su efecto inversor o multiplicador, pueden hacer cambiar el sentido de una fuerza, dirigiéndola a otro sector, pero también pueden facilitar el desplazamiento perpendicular de una carga pesada a causa de la reducción de la fuerza aplicada. En este caso, la ventaja mecánica es la razón sumatoria del número de cordajes paralelos a los que va sujeto la polea a la cual, en fin, va atada la carga en cuestión.

$$(3) \quad V.M. = EC_p,$$

donde « C_p » define las cuerdas en paralelo.

El desarrollo histórico y tecnológico.

Pretender pergeñar una historia de las grúas a través del tiempo es poco menos que enfantizar el puesto de la ingeniería mecánica en el desarrollo de la tecnología --cosa, por lo demás, inevitable si acometemos un estudio como éste-- . Pero, curiosamente, también implica una nueva lectura de los sistemas de representación geométrica e, incluso, matemáticos de los valores mecánicos en discu-

sión cuando se plantea un problema físico elemental. Tal fue el acierto del ingeniero antiguo por excelencia, Arquímedes de Siracusa (287 - 212 a.C)¹²; el cual conjugó, sabia y atrevidamente, conceptos de índole mecánica para la representación de problemas matemáticos, dejando a un lado la lectura geométrica que, a fin de cuentas, era lo habitualmente practicado (por ejemplo, en los *Elementos* de Euclides)¹³. En su obra de demostración del método¹⁴, dirigida a otro no menos famoso astrónomo de la antigüedad, Erastóstenes¹⁵, lleva esta tesis mecánica al paroxismo, convirtiéndola en un trasunto de teoría de la demostración. En breve, de las diez asunciones de los sistemas en equilibrio deduce las 15 proposiciones de que cuenta *El método*¹⁶.

No obstante, antes de las consecuciones teórico-empíricas del gran siracusano, entre las cuales hay que destacar notables trabajos en hidráulica e hidrostática (el legendario *Kokhlías* o «tornillo de Arquímedes» y el principio de las densidades), hay que hacer recordación de las grandes obras de akkadios y egipcios, que por su magnitud y recursos, son ejemplos preclaros de ingeniería¹⁷. Aunque, por lo que se ha llegado a estudiar, desconocían, en toda su extensión la aplicación práctica de los principios mecánicos de las palancas y las poleas, sobre todo, estas últimas¹⁸. Como sabemos, trabajaban merced a grandes rodillos de madera al efecto de provocar desplazamientos horizontales y primitivas palancas para levantar los grandes pesos que removían.

Ya en el mundo medieval, pero especialmente en el renacentista, las sucesivas invenciones en el sector de la navegación hicieron posible la aplicación moderna, y un tanto perfeccionada, de las palancas y poleas¹⁹. Así, la antigua forma de navegar, cual era la de la «vela latina», con un único palo y un solo trapo, da paso al bauprés y a la masiva utilización de cordajes que disminuyen el esfuerzo humano en el manejo de la embarcación. Sin embargo, y como se verá en el punto siguiente, esta eficiente aplicación de los principios de la estática en la navegación no fue aprovechada para el desarrollo de los medios con los que valerse en las tareas de carga (o descarga) en las ínfimas instalaciones portuarias existentes. Resulta desde el punto de vista histórico, hartamente extraño este nulo aprovechamiento.

En cambio, en el medio terráqueo, se irán sustituyendo, en medida creciente, los medios mecánicos estáticos, que aunque exigen un menor esfuerzo, sin embargo provocan un mayor desgaste a la larga, amén de otras dificultades. De este modo, en los siglos XV y XVI van a desarrollarse sistemas hidráulicos precisos y hasta innovadores para solucionar la problemática²⁰. En España, son

paradigmáticos los trabajos exitosos de Juanelo de Turriano²¹, con sus lúcidas disposiciones técnicas de modelos hidráulicos. En esto, también, se sigue la corriente internacional del uso de módulos de agua para menesteres dispares.

A partir de la segunda mitad del siglo XVII, merced a Galileo y, especialmente, al Cartesio, se produce una mayor rigORIZACIÓN en los cálculos físicos²²; quizá una vuelta a la limpieza conceptual del academicismo platónico y una reutilización de los métodos arquimedianos en la disciplina práctica²³. Es una época de representaciones (*intuito*) o visualizaciones (gr. *eidolo* > lat. *imago*) del poder de la matemática en el mundo²⁴, el cual abandona progresivamente la división del medio físico (lunar/sublunar) por una tipificación exenta por completo de la teoría clásica de los elementos. En fin, son tiempos propicios para el desarrollo de la *Theoría* y la discusión de los modelos cósmicos (Copérnico vs. Tycho Brahe); como también para el descubrimiento de los recursos matemáticos de los conceptos de «límite» (Leibniz), de «derivada» (Descartes) y de «lo infinitésimo» (Leibniz y los Bernoulli)²⁵.

El siglo dieciocho se abre, tras esta «puesta al día» de las concepciones antiguas realizadas por la centuria anterior, como un período de disfrute pragmático de las herramientas ofrecidas por los autores clásicos. Las leyes físicas aportadas por los *Principia* (1689) de Isaac Newton son las que harán de móvil para la paulatina aplicación de lo recientemente descubierto. Aunque escriben grandes teóricos en estos momentos (Laplace y Lagrange, por ejemplo), éste será un tiempo preferentemente de ingenieros e ingeniería. Así, en la segunda mitad de la centuria se comenzarán a fundar Escuelas y Colegios de Ingenieros por casi toda la Europa Central y, a cuenta de ello, nuestro gran ingeniero, Agustín de Betancourt, debe hacerse acreedor al mayor de los homenajes históricos, puesto que él fue la figura que instituyó tales centros en España y Rusia²⁶.

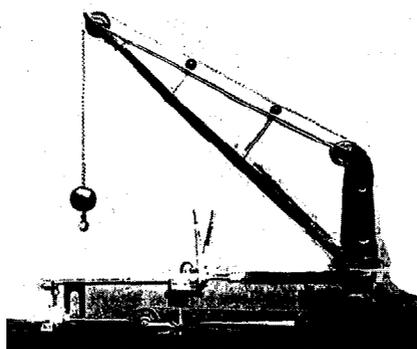
Entre las grandes obras de ingeniería, se acomenten diversas empresa de origen y finalidad hidráulica (molinos, herrerías, canales, acequias)²⁷, para las cuales se diseñan innovadores artefactos y máquinas. Se proyectan y construyen puentes, con un rigor casi moderno, en el más actual de los sentidos.

Pero, sin duda, el gran desarrollo tecnológico del Setecientos es la *máquina de vapor*, debida al ingenio de James Watt²⁸. Su uso va a convertirse en norma universal, y tanto que es casi protagonista directo de la Revolución Industrial de matriz británica²⁹. A este respecto --y acercándonos de nuevo al mundo de las

grúas—, se combinarán los bastones o martinetes (palancas), los cordajes o engranajes (poleas) y el vapor para desarrollar las «máquinas de la revolución»: el ingenio textil, el ferrocarril y la columna de agua de las minas.

En definitiva, el Setecientos es un siglo de grandes aportaciones a la ingeniería mecánica e hidráulica. Por así decir, puso los cimientos de la ingeniería contemporánea. Mientras tanto, el valor del diecinueve reside en la proliferación, casi de orden geométrico, del modelo «a vapor»; destacando la aparición de grúas (ya con esa denominación³⁰) con este medio como fuerza motriz. Hacia sus finales, el siglo XIX casará con el mundo reciente, con un despertar inusitado de las formulaciones tecnológicas, desde los automóviles hasta las típicas demostraciones eléctricas³¹. El espectador de estos acontecimientos, los verá con la viva emoción de la marca del Progreso, que es la nueva encarnación del ideal humano del desarrollo incesante³².

Para terminar, hemos de decir que, en cuanto a las grúas, el verdadero impacto lo reflejó William G. Armstrong con sus modelos hidráulicos, auténtico vértice del que parte la moderna proyección de estos instrumentos, de los que hablaremos más adelante.



"Modelo a escala de una grúa hidráulica".

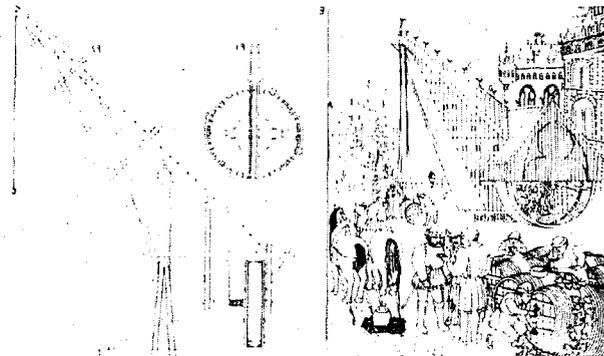
3.- LAS GRÚAS EN LOS PUERTOS.

Una vez conocida, sucintamente, la pequeña gran historia de los medios mecánicos o grúas, propiamente dichas, pasamos a estudiar la importancia de ellas y las instalaciones marítimo-portuarias, desde la edad moderna hasta la contempo-

raneidad. Obviamos la cita expresa de los tiempos antiguos debido a que, según los testimonios, no existía, en modo alguno, lo que podríamos llamar un «puerto moderno» (1500 en adelante)³³, con un cierto grado de eficacia y regularidad en el manejo y desplazamiento de la carga, aunque no en el sentido actual³⁴.

Por supuesto, la era moderna es la etapa histórica en la cual el desarrollo comercial se hace mediante el recurso a la navegación³⁵, donde se hizo verdad aquel dicho de que los mares se convirtieron en canales para el tráfico de mercancías. No es este el lugar, precisamente, de recordar las notables vías de comercio, en las que España jugaba un papel preponderante, a causa de su calidad de potencia mundial. Con todo, baste rememorar las plazas y puertos de Sevilla y Cádiz en estas lides, verdaderos puntos de arranque y conexión comercial³⁶.

Pero en el apartado tecnológico, que es el que interesa a esta monografía -- si bien es verdad que la bonanza económica es propensa a la búsqueda de nuevos recursos técnicos--, hay que decir que poco han cambiado los puertos del siglo XVI respecto de lo que se podía ver en la antigüedad, salvado el hecho relevante del índice comercial y el pragmatismo reinante entre la burguesía dedicada al tráfico marítimo. Las mercancías seguían siendo descargadas recurriendo a la barcaza o pequeño bote de apoyo, en el que se apilaban los bultos, para luego transportarlos a puerto, que aún no contaba con la presencia de muelles o desembarcaderos³⁷. Por consiguiente, rara es la grúa que pueda documentarse en estos puertos, y, si la hay, es un artefacto movido gracias a un mecanismo accionado por una noria³⁸. No obstante, a partir de esta centuria comienzan a extenderse, preferentemente en la costa mediterránea, una pléyade de obras y tratados (la mayoría de ellos de autor anónimo), referente al diseño y construcción de puertos³⁹. Destacan, por su prontitud, los de Luis Baptiste Alberti y los de Vitruvio, aunque en España fueron utilizados otros distintos y con títulos un tanto extravagantes.



E. Una grúa de puerto, movida por una noria, que funcionaba en la ciudad belga de Brujas. El deslizador de delante se usaba probablemente para transportar toneles en tierra. Según un calendario flamenco de principios del siglo XVI.

F. Una grúa de noria (1) del siglo XVIII. Este tipo de grúas se usó durante siglos. Vitruvio describió un aparato similar. (2) La noria.

Primitivas grúas de puerto (siglos XVI y XVIII), accionadas por norias.

Fuente: Sigvard Strandth, Máquinas. Una historia ilustrada, Madrid: Ed. Raíces, 1988, pág. 93.

En suma, hasta la práctica culminación del mundo moderno no podemos hablar de «obras artificiales» (es decir, lo que hay que recordamos de una infraestructura portuaria sin ser el dique principal)⁴⁰ ni, por ende, de medios mecánicos de tierra o mar.

Las grúas contemporáneas.

Hay que esperar, pues, hasta principios o mediados del siglo XIX para poder aprovechar documental e históricamente esas «obras artificiales» a las que aludíamos hace un instante. Sin embargo, hay una gran novedad a constatar: si antes eran las instalaciones portuarias del *mare nostrum* las que, por así decir, imponían el modelo a seguir en todo lo concerniente a métodos y prácticas portuarias; en estos momentos, la cuestión cambia rotundamente, siendo los países de la costa atlántica, sobre todo, los que marquen la nueva etapa⁴¹. Los famosos *docks* británicos darán la pauta en la historia, puesto que, unidos al poder económico en alza, enraizado en la Revolución Industrial, y el auge imperialista del estado victoriano, son el emergente modelo de infraestructura portuaria⁴².

Los recursos y medios experimentan una expansión inusitada, aparte de

que estamos en una época histórica de gran expectación por los avances de la moderna técnica, al amparo del movimiento institucional asociativo de las asambleas científicas, brotado por casi todo el territorio inglés y que granjean para el imperativo baconiano de la aplicación práctica de los conocimientos hallados la virtud de un artículo de fe para el hombre moderno. No es de extrañar, a este fin, que descuellen más los genios «artesanos» --en expresión de Stephen F. Mason--, que los científicos «teóricos». Las soluciones específicas y operativas abrazadas por los nuevos y aventureros *scientists* anglosajones son la base de la recuperación tecnológica británica frente a las capacidades de los continentales (alemanes y holandeses), al menos en la primera mitad del diecinueve⁴³.

Este espíritu pragmático hizo mella en las asociaciones de perfil experimental o empírico. Una de ellas, y la que con mayor seguridad se distinguirá por ello, es la *British Association for Advancement of Sciences*⁴⁴, que concurrirá a la competencia internacional con un número muy alto de contribuciones originales y útiles para la industria. Así, y es sólo un botón de muestra, gracias a sus esfuerzos la máquina de vapor tradicional será sucesiva y escalonadamente perfeccionada con vistas a diversas funciones y tareas⁴⁵, incluida la portuaria, donde ya comienzan a verse grúas de vapor.

Las grúas hidráulicas: William G. Armstrong.

Justamente, uno de los científicos volcados a la práctica, y que luego habría de tener una gran relevancia futura, salió de los salones de la *British Association*. Nos referimos al ingeniero militar y constructor de armas, Sir William George Armstrong, quien, en 1846, inventó un mecanismo, el *acumulador hidráulico*, antecedente tecnológico e histórico de las grúas modernas.

En las primeras elaboraciones, este acumulador respondía a un modelo simple, que funcionaba del siguiente modo: el depósito de agua a presión (llenado continuamente por una bomba al efecto), provocaba que la máquina pudiera disponer de grandes potencias durante cortos espacios de tiempo. Precisamente, lo idóneo para las prensas hidráulicas.

No obstante, el ensayo crucial fue llevado a cabo en el muelle del puerto de Newcastle upon Tyne, en donde fue utilizado el acumulador como grúa de carga. Esta grúa era ya una aplicación práctica perfeccionada del mecanismo simple antes descrito, puesto que Armstrong introdujo algunas innovaciones: en concreto,

dos brazos cilíndricos, igualmente hidráulicos, cada uno con una función específica. El primero estaba encargado del levantamiento de la grúa, posibilitando la carga y descarga; y el segundo, tenía por tarea el movimiento circular de la grúa por medio de una cremallera. Todo un hallazgo para la época y del cual van a surgir todos los modelos recientes de estos medios mecánicos.

Grúas recientes.

Al realizar este estudio comprendimos que examinar la historia de un puerto a través de los instrumentos útiles habidos en él era similar a la consecución de una investigación arqueológica seria y con rigor de aquéllos⁴⁶. Esto, que hemos convenientemente explicitado en páginas anteriores, nos devuelve a una cuestión pertinente: ¿cuál ha sido el gran avance, digamos que el definitivo sin género de dudas, en el desarrollo de las grúas contemporáneas, en especial a partir de la segunda década de este siglo? Sencillamente: la movilidad y la subsecuente multifuncionalidad.

Los recientes sistemas de grúas hidráulicas han asistido a todo tipo de obras y menesteres. Pero, la añadida automovilidad ha hecho posible que, una misma máquina, ayudara a distintos cometidos en diferentes lugares en poco tiempo. Todo lo cual eleva su rendimiento efectivo y el ahorro inversor.

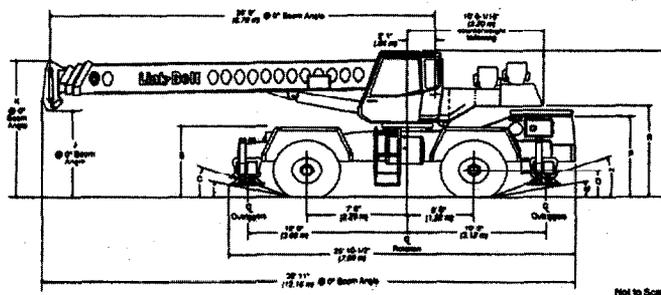
En lo tocante a puertos, han aparecido dos grandes tipos de grúas: las de pórtico y, en especial, las móviles telescópicas. Hablemos de cada una de ellas por separado.

Las *grúas de pórtico* son los medios mecánicos de que se valen, en preferencia, las infraestructuras portuarias para remover las grandes cargas depositadas en contenedores a lo largo del muelle. En esencia, son grandes máquinas hidráulicas que se mueven con tracción eléctrica sobre líneas de raíles a tal efecto dispuestas. *El gran ascenso de este tipo de mecanismos tuvo el punto de partida en la progresiva implantación del container como medio seguro y limpio de guarecer la carga, a mediados de la década de los 60.*

Las *grúas telescópicas* representan la gran revolución de la industria del sector. Según la literatura especializada, debemos la consecución de este medio a la tecnología japonesa⁴⁷. El gran impacto de estas grúas obedece a la perfecta maniobrabilidad de la máquina, sólo equiparable a su capacidad de movimiento.

Por otra parte, la potencia del sistema telescópico no desmerece a cualesquiera otros, aunque éstos gocen de un seguro anclaje. Las grúas telescópicas, últimamente, alcanzan capacidades de carga impresionantes (máquinas que logren elevar y remover las 500 toneladas ya no es difícil de hallar)⁴⁸.

En resumen, las grúas recientes son móviles, de fácil manejo y aúnan potencia con seguridad, tanto como las fijas⁴⁹.



"Grúas móviles recientes de nueva generación (croquis). Fuente: *International Cranes*, vol. 1, n.º. 3 y 4 (1993).

4.- LAS GRÚAS EN LAS ISLAS CANARIAS.

Llegados a este punto, se hace necesaria la concreción local de la temática expuesta. Para ello, recurriremos a las fuentes documentales y literarias más indicadas cuando de puertos y, en general, del medio marítimo canario hablamos. Nos retrotraemos a la edad moderna porque, sin la debida perspectiva histórica, no podríamos avanzar en la diacronía comparativa, tan patente y crucial a una monografía como la que llevamos adelante.

Los puertos canarios en la Edad Moderna.

Es lo propio que no se puede datar ninguna instalación portuaria en nuestras islas, en el sentido contemporáneo, hasta bien entrado el siglo diecinueve. Todo lo más --y es a lo que, precisamente, haremos referencia--, hallamos puertos sin construcción artificial alguna, y, por supuesto, faltos de muelle; solamente, entradas, abrigadas en los recodos del litoral, por donde los barcos acceden a los núcleos poblacionales para hacer aguada o disponer el intercambio de mercancías⁵⁰.

En la etapa prehispánica, la situación reinante era la definida por una austera «soledad insular»⁵¹. Como es sabido de antiguo, los primitivos pobladores de este Archipiélago no eran, lo que se dice, unos marinos avezados; si ni siquiera se acercaban a los litorales, cuanto menos a practicar labores marítimas, para ellos, al parecer, por completo desconocidas. No obstante, ello no es óbice para que a las islas llegasen gentes de otras partes del mundo, la mayor de las veces con la fuerza de la fe, pero también abundaron los que hicieron suya la razón de la violencia⁵². Sea lo uno o lo otro, la motivación evangelizadora o la violentamente colonizadora, habrá que esperar a la Conquista para asistir a la creación de los primeros puertos en el Archipiélago. En un principio, la función de estos entrantes en el litoral estaba en dependencia de los objetivos militares que los conquistadores tenían en mente: habilitar zonas de recurso y desembarco, en donde la tropa pudiera sentirse a gusto, algo así como una retaguardia operacional⁵³.

Más luego, esta primera motivación de los puertos cayó, obviamente, en el olvido (aunque no para los belicosos foráneos⁵⁴), y la principal función de las entradas marinas pasará a ser, en lo sucesivo, la de servir de punto de apoyo del desarrollo marítimo y comercial en el Atlántico. Puesto que el Archipiélago goza de una privilegiada y tradicional posición geográfica, se intentará, por todos los medios, sacar provecho de ella. Naturalmente, el comercio con las Indias Occidentales, aunque monopolizado por la plaza de Sevilla y, bastante más tardíamente, por el puerto de Cádiz, necesariamente había de transcurrir por nuestras islas, lo que, sagaz y convenientemente, fue utilizado por el comerciante insular⁵⁵. Este, en muchas ocasiones, se correspondía con un tipo humano burgués; sin embargo, su origen no era en todos los casos hispano⁵⁶.

Es bastante conocido el buen efecto de las familias extranjeras sobre el arraigo y desarrollo del tráfico comercial, en un medio tan desligado como el de este Archipiélago. Ingleses, irlandeses⁵⁷, algún que otro escocés⁵⁸, portugueses, holandeses o flamencos, por no citar más que unas cuantas, son las nacionalidades de estos hombres que hicieron carrera en estas islas, a veces dejando más que el dinero en ellas, ya que contraían, habitualmente, matrimonio con las paisanas, fomentando el mestizaje de tradiciones y patrones culturales.

Empero, a nuestro parecer, es la centuria del Setecientos la que culmina el proceso de implantación portuaria. Porque es en este período secular cuando se definen, claramente, las instalaciones portuarias existentes en el Archipiélago Canario, al menos las más sobresalientes por desarrollo comercial, por relevancia

geopolítica o por futura promisión de buenos rendimientos económicos. Nos referimos a los siguientes puertos: Garachico, Santa Cruz de Tenerife, La Orotava y el de La Luz. Dada la especial razón histórica de cada uno de ellos, les dedicamos un apartado separadamente.

El puerto de Garachico.

Este puerto fue el más importante de la era moderna en las Canarias. Entre 1500 y 1750, por tanto casi durante tres centurias, impondrá el paso del tráfico marítimo en las islas. Ello es debido al cultivo y comercio azucarero, unido a la exportación vinícola (malvasía)⁵⁹. Sin embargo, toda esta espléndida situación se vino abajo de un sólo golpe, a causa de un horrendo cataclismo ocurrido en 1706.

En las palabras del escocés George Glas, que, en 1764 y en Londres editó una estupenda y jugosa, *Description of the Canary Islands*⁶⁰, se aprecia el lamento por este hecho:

«Garachico, anteriormente el mejor puerto de la isla, pues formaba una bahía en forma de herradura, pero fue destruido en el año de los terremotos (pues así llaman los nativos al año 1704), y se llenó con los torrentes de lava ardiendo que fluyeron hasta él desde un volcán»⁶¹.

Aunque, el británico asume la tristeza local por el terremoto, e incluso el error de su datación cronológica, no hace lo mismo con el galopante pesimismo que se apodera de la sociedad isleña apresurándose a decir:

«Garachico es aún una ciudad de categoría, y bastante grande, con varias iglesias y conventos de ambos sexos. Se dedica a un pequeño comercio de vinos y aguardientes, que generalmente son enviados desde allí en barcas, o grandes barcos abiertos, a Santa Cruz o Puerto de la Orotava»⁶².

Y, precisamente, esto último nos pone en la pista de varias cosas: una, la aceptación universal del hecho de que el puerto de Garachico ha dado paso a los puertos de Santa Cruz y de La Orotava en el relevo de importancia comercial; y otra, que es la relativa a la definición de la navegación interinsular. En cuanto a lo primero, importa resaltar que, pese a todo, la ciudad de Garachico mantenga el

pulso comercial, aunque sea a menor escala. Sobre lo segundo, hay que hacer notar que tres son los niveles de navegación, dentro del mismo tipo, entre las islas⁶³: 1º) el «cabotaje interinsular», o aquel referido a la conexión marítima punteando varias islas; 2º) el «cabotaje menor», que es el varificado por Garachico con Santa Cruz o La Orotava, y definido por la interconexión de los puntos marítimos pertenecientes a un mismo litoral insular; y 3º) el «cabotaje mixto», que es el practicado por las embarcaciones cuando, después de hacer varias paradas en una isla, salen al encuentro de los puertos de diferentes islas hermanas. Curiosamente, el fenómeno histórico de la economía cíclica de las Canarias ha hecho posible que la fracción oriental, en determinadas circunstancias, haya prestado su contribución a la occidental (de normal, productos cerealísticos), y cuando no, se producía el efecto inverso, propiciando esta especial situación, la extensión de la navegación de cabotaje interinsular o mixto, según fuera el caso.

Retomando la cuestión, el puerto de Garachico ha corrido muy mala suerte, ya en el mundo contemporáneo. Atrás quedan las bonanzas geográficas de un emplazamiento impar; de igual manera, las palabras de esperanza de Glas se ahogan en el tiempo; sólo hay ruina...

«Al recorrer las desiertas y silenciosas calles de Garachico, se creería uno al día siguiente de la erupción que, en 1706, destruyó esta ciudad, antaño la más floreciente del Archipiélago. Durante su época de esplendor, su puerto era frecuentado por navíos de todas las banderas, debiendo su fortuna al célebre vino de malvasía, que se cosechaba en esta parte de la isla. Garachico tuvo suntuosos palacios, muelles, iglesias, plazas públicas, y sus habitantes le dieron el nombre de *Puerto Rico*. La lava se llevó todo aquello en unas horas»⁶⁴.

Este es el patético dictamen del viajero y escritor Jules Leclercq, ofrecido en su *Viaje a Islas Afortunadas* (1879). Posteriormente, transcurridos tan sólo cinco años (1884), la decepción se ahonda en los ojos del viajante, que conocedor de antiguos esplendores, se halla ante una muestra de la trágica combinación de la violencia natural y el secular abandono humano. Este es el testimonio de Adolphe Coquet, dejado en letra impresa (*Una excursión a las Islas Canarias*⁶⁵):

«Han pasado cerca de dos siglos desde esa catástrofe y todavía se ven en las montañas, como al día siguiente del desastre, las huellas de las corrientes de lava. Estamos en presencia de una ciudad muer-

ta, de otra Pompeya. Por todas partes, se ven casas abandonadas, grandes conventos desiertos, techos hundidos y paredes en ruinas»⁶⁶.

Esta es, gráficamente, la evolución del puerto de Garachico, una vez acontecida la tragedia de 1706. A ella habría que aplicar el calificativo de espeluznante, por la naturaleza del desarrollo económico y comercial habido anteriormente y, también, por la desidia que se apoderó de la población de Tenerife con respecto a una ciudad portuaria que, a buen seguro, se merecía algo mejor.

El puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Este es el otro gran puerto histórico de la isla hermana de Tenerife. Debe su importancia comercial a dos factores, que se nos antojan, decisivos. En primer lugar, la ocupación del hueco económico dejado tras la desaparición del abrigado puerto de Garachico. Y, en segundo, el auténtico exclusivismo ejercido en el tráfico con respecto a otras islas (Gran Canaria y La Palma).

Sobre la oquedad, brutalmente abierta por los sucesos de 1706, el profesor Rumeu de Armas nos aclara lo siguiente:

«Hay un hecho desgraciado que marca el momento inicial de la carrera: la ruina del puerto rival de Garachico por una erupción volcánica en 1706; si hasta entonces Santa Cruz de Tenerife había crecido a un ritmo normal; si hasta entonces había compartido con Garachico el comercio total de exportación e importación de la isla, a partir de la fecha indicada Santa Cruz de Tenerife *monopolizó* en absoluto, ya para siempre, el comercio insular y aun a veces regional»⁶⁷.

El segundo de los aspectos es bastante más complejo, desde un punto de vista económico, aunque no en lo histórico. Puesto que hay noticias de aquel tiempo que explican razonablemente el hecho. De una parte, estaba en pleno auge el comercio exportador de la orchilla⁶⁸, y de otra, el singular rol de la isla de Tenerife en las líneas comerciales de la nación inglesa. De nuevo, George Glas resume magníficamente la situación:

«Tenerife es el centro del comercio con Europa y las colonias británicas en América... Este aspecto del comercio se lleva a cabo casi todo en buques extranjeros, especialmente ingleses»⁶⁹.

Es decir, el puerto de Santa Cruz es, a ojos de un testigo calificado, una instalación principal porque juega un papel crucial, no ya tanto por la calidad y volumen de sus exportaciones, como por constituirse en *connection point* de las colonias inglesas con la metrópoli. Claro está, ello deriva de una particular consideración del tráfico comercial; no obstante, el hecho no deja de tener relevancia económica y política.

Pero, sigamos con el relato del escocés. Del puerto de Santa Cruz, en lo *estrictamente técnico*, nos informa de algo inaudito para un tiempo y un lugar como es las Canarias del siglo XVIII.

«Desde el medio de la ciudad hay un rompeolas, construido con grandes gastos para hacer más cómodo el desembarco»⁷⁰.

No podemos discernir con total exactitud qué entiende Glas por un «rompeolas», pero, aún así, podemos intuir que sería algo parecido a un amasijo de grandes piedras lanzadas al mar, sin mayor concierto que el que conocimiento empírico brindara. Quizá, casi con toda seguridad, haga referencia al popular muelle santacruzero, del que nos refiere algo Rumeu de Armas⁷¹, y que tanto costó levantar. En fin, la descripción definitiva del puerto y su operabilidad, ofrecida por el marino escocés, es del siguiente trazo:

«En el lado sudeste de la isla, está la bahía o puerto de Santa Cruz, el más frecuentado de todas las Islas Canarias. (...) Los barcos anclan a una distancia de un cable de la playa, a seis, siete u ocho brazas de profundidad, o a media milla, con veinticinco o treinta brazas. Cuando algún barco se encuentra durante algún tiempo en esa ruta es necesario señalar con boya sus cables, pues en ciertos lugares el terreno es engañoso, y en consecuencia podrían ser rozados y estropeados...»⁷².

Como ya es costumbre en este apartado, dedicado a las instalaciones portuarias canarias, haremos una referencia a la situación del puerto santacruzero en el período de la cochinilla (1830 en adelante). Aunque, sólo recordar una circunstancia política importante: a partir del R.D. de 27 de enero de 1822, Santa Cruz de Tenerife se convierte, *de iure*, en la capital de la provincia de Canarias. Este hecho hay que tenerlo bien presente cuando analicemos los testimonios de Leclercq sobre el puerto.

Pues bien, la personal acuidad del gallo repara, cómo no, en el inexistente muelle.

«Cuando Tenerife tenga un muelle que haga su puerto seguro, no cabe duda de que esta isla, situada en la ruta de América del Sur, se convertirá en el punto de racalada de todos los barcos que se dirijan a aquellos países, pero la incuria española es tan grande que pasará mucho tiempo antes de la terminación del muelle de Santa Cruz»⁷³.

A lo que suma, ya en un tono más sarcástico:

«La construcción de este muelle dura desde hace tres siglos; como mucho, se lanzan doce bloques de piedra al año, bien poco si se piensa que en el punto a donde, hasta ahora, se ha llegado, el mar no tiene menos de ciento cuarenta metros de profundidad»⁷⁴.

La descripción termina con una pintura más negra, si cabe, puesto que alcanza a la valoración socioeconómica de la urbe capitalina: «Aunque Santa Cruz tiene el rango del capital de las Canarias, no posee nada que pueda retener por mucho tiempo a un extranjero. Es una ciudad triste y aburrida, sin industria y casi sin comercio»⁷⁵.

El puerto de La Orotava.

Hay otro puerto tinerfeño, sin duda, beneficiado por la destrucción de Garachico. Este es el «puerto en miniatura» de la Orotava, en expresión de Jules Leclercq⁷⁶. De él nos dice, directamente, Glas que «es un buen puerto en verano, o desde principios de mayo hasta fines de octubre; pero en invierno, los barcos se ven obligados a soltar amarras y echarse a la mar, por temor a ser sorprendidos por un viento de noroeste, que provoca una fuerte marejada sobre esta costa»⁷⁷.

El puerto en sí está dedicado, en esta segunda mitad del Setecientos, al comercio de vinos, como lo reconoce el propio escocés; no obstante, de los informes de Glas hay uno que, en específico, nos muestra ilustradoramente las labores de carga marítima en el mundo moderno --a falta de medios mecánicos, como ya sabemos-- mediante el recurso a las barcazas. En concreto:

«En lugar de desembarco se encuentra cerca de la mitad de la ciudad, donde hay una pequeña cala o abrigo entre las rocas. Las gran-

des barcas cargan allí vinos. etc., y los llevan a los barcos en la ruta más afuera. Cada una de estas barcas lleva generalmente consigo quince o veinte marineros, que suben los vinos a bordo, y los estiban con asombrosa rapidez y destreza»⁷⁸.

Ya en el siglo XIX, este puerto, de la misma manera que todos los tinerfeños, recayó en una profunda crisis, levemente salvada por el cultivo regional de la cochinilla. Con todo, el reflejo de Leclercq es elocuente por sí mismo: «(...) Pero el odio ha matado la prosperidad del Puerto, que se ha quedado triste y silencioso. Los ingleses lo han abandonado, y los barcos extranjeros sólo aparecen, de vez en cuando, a recoger algún cargamento de cochinilla»⁷⁹.

El puerto de La Luz.

Dejamos para el último lugar el puerto que, tal vez, menor importancia hubo de tener en el Archipiélago durante la Edad Moderna. Sin embargo, estas cosas habrían de tornarse en los siglos venideros.

De las descripciones más antiguas (Torrioni, ponemos por caso), sólo detallar que la bahía de La Luz se concibe como una entrada más, bien que con un grado superior de seguridad, a la isla de Canaria. Andando el tiempo, la percepción no es que varíe sustancialmente, pero, como reconoce Glas, ya hay un movimiento de mercancías en sus alrededores.

«Del otro lado del istmo hay una espaciosa bahía arenosa, llamada por algunos Puerto de la Luz, y por otros Puerto de la Isleta, debido a unas altas rocas o islas, en la entrada de la bahía hacia el nordeste. Esta es una buena ruta de navegación para barcos de cualquier tonelaje, con todos los vientos, excepto los del sudeste, a los que está expuesta... El lugar de desembarco se encuentra en el mismo recodo de la bahía, en donde generalmente el agua está tranquila, que un barco puede estar anclado de costado en la playa, sin riesgo alguno... Desde aquí a lo largo de la playa y hacia el este, a distancia de una legua, se encuentra la ciudad de Las Palmas, capital de la isla»⁸⁰.

Aunque, verdaderamente, es de reconocer que la Gran Canaria y, en general, el grupo oriental de las islas no disfrutaron del desarrollo comercial que tuvo el occidental, lo que, en términos portuarios, se tradujo en una menor abundancia de noticias históricas sobre ellas. No obstante, el siglo XIX modificará, de una manera absoluta, este estado de cosas. Al progresivo declinar del comercio occidental,

irá sustituyéndole el despertar económico de la isla de Gran Canaria, que pasa a ser la cabeza comercial del Archipiélago. Dice Leclercq en 1879: «inmediatamente se nota que en Las Palmas es donde se concentra la actividad industrial y comercial de Canarias»⁸¹. Pero este asentimiento del viajero francés, lleno de rotundidad, se fraguó históricamente a base de dar una buena cobertura portuaria a los nuevos productos de exportación (la cochinilla), y, asimismo, a las líneas de vapores internacionales --ingleses y alemanes-- que se acercan, por fin, a las islas.

El puerto tradicional de Las Palmas --esto es, el desembarcadero que lleva el mismo nombre que la ciudad--, no es justamente lo que un buen marino espera encontrar después de una larga travesía. Pero, en cierto modo, suplió hasta finales del siglo decimonono la ausencia de una auténtica instalación portuaria. De viejo, se conocían las buenas condiciones para abrigo y refugio de embarcaciones de la bahía de las Isletas, luego denominada de La Luz⁸², pero su utilización obligaba a desplazamientos importantes de las mercancías, para allegarlas definitivamente al casco urbano, todavía relativamente distante de este puerto costero.

Así, pues, la sociedad grancanaria se vio en la disyuntiva de la elección entre un medio u otro. En definitiva, optar por la constante remodelación de un puerto completamente desprotegido de los efectos y embates del mar, como es el de Las Palmas; o, por el contrario, hacerse con un nuevo puerto en La Luz, aunque ello ocasionase un gran desembolso al Estado, de difícil pronóstico dadas las magnitudes de un proyecto semejante.

Digamos que la solución, al menos para las décadas centrales del siglo (1850-1875), fue la que consigna Jules Leclercq en su *Viaje*.

«Pero desembarcar en Las Palmas no es cosa fácil, el oleaje sacudía nuestra lancha con una brizna de paja, por lo que hubo que maniobrar con los remos durante media hora larga. Es raro que la mar no esté agitada ante Las Palmas, cuya rada es totalmente abierta... A una legua de Las Palmas, hay un puertecito más abrigado, llamado *Puerto de La Luz*, en el que se refugian los barcos en caso de mal tiempo»⁸³.

Es decir, resignación ante el desembarcadero de Las Palmas y asunción de que La Luz estaba ahí, a la espera de una ulterior inversión en infraestructuras. Más o menos, ese fue el dictamen técnico del ingeniero Juan de León y Castillo, aunque con una gran variante con respecto al criterio de la opinión pública reinan-

te en aquella época: él cifraba, con toda certidumbre, en el Puerto de La Luz el futuro de la ciudad y, por ende, de la isla³⁴. Pero es que, amén de ello, planificó, por lo menos en lo tocante a las grandes líneas maestras, cómo debería acontecer el crecimiento y desarrollo de esta instalación, atreviéndose a vaticinar la creación de una «ciudad portuaria» con una red propia de comunicaciones, conectada a la gran urbe por una vía principal que, por aquellas fechas, ya existía, aunque en pésimo estado.

Claro está, este perfecto plan urbano y portuario, residente en la mente del ingeniero en la década de los 60 a 70 de la centuria pasada, pedía a gritos una dotación económica, sólo posible mediante el recurso a la financiación estatal. Y así fue, pero no sin la aparición de ciertas trabas administrativas y algún que otro recelo ministerial, gracias a la mediación del prócer Fernando León y Castillo, hermano del anterior, que se sumó complacido a la iniciativa, y tanto que, en las postrimerías de su período vital, la hizo suya en exclusividad. Su apoyo a la idea del ingeniero obró significativamente, debido a su cargo político al frente del Ministerio de Ultramar, consiguiendo la denominación de Puerto de Refugio para el de La Luz, tanto como la financiación necesaria.

En resumen, tras un breve lapso de fallidas licitaciones, es en 1883 cuando la *Swanston y Cía.* acepta el reto de la construcción del diseño original del ingeniero León y Castillo; y el Puerto de La Luz abre una nueva página en la historia, una página repleta de grandes posibilidades y cuajada de sabrosos aconteceres, que es lo que examinamos en la Segunda Parte de esta monografía.



*Juan de León y Castillo, en la vejez (1912).
(Foto: Archivo de la Casa-Museo de León
y Castillo, Telde).*

NOTAS

¹ Lucien Febvre, *Combates por la historia*, Barcelona: Ariel, 1982⁵, pág. 133.

² Cosa, por lo demás, que ya se ha hecho: *cfr.* VV. AA., *A History of Technology*. Oxford: O.U.P., 1955-1979, 6 vol.; T.K. Derry y T. I. Williams, *A Short History of Technology from the Earliest Times to A. D. 1900*, Oxford: O.U.P., 1961 (trad. cast., *Historia de la Tecnología*, Madrid: Siglo XXI ed., 1977, 3 vols.; por ella citaremos); Melvin Kranzberg y Carroll W. Punsell, Jr. (eds), *Historia de la tecnología. (La técnica en Occidente de la Prehistoria a 1900)*, Barcelona: Gustavo Gili, 1981, 2 vol.; Otto Mayr, *Authority, Liberty and Automatic Machinery in Early Modern Europe*, Baltimore-Londres: The John Hopkins University Press, 1986. También en España, se han emprendido, por lo menos, repertorios bibliográficos relacionados con la temática, véase: A. Bonet Correa y J.E. García Molero, *Bibliografía de Arquitectura, Ingeniería y Urbanismo en España (1498-1880)*, Madrid-Verduz: Turner-Topos Verlag, 1980, 2 vols.; VV.AA., *Bibliografía histórica sobre la ciencia y técnica en España*, Valencia: 1973, 2 vol.; María Luz López Terrada, José Pardo Tomás, Vicente L. Salavert Fabiani, «Bibliografía sobre la ciencia y la técnica en España, 1988», en: *Asclepio*, vol. XLI, nº. 2 (1989), pp. 177-224; Alberto Elena y Ana Martínez-Albertos, *Bibliografía española de Historia de la Ciencia y de la Tecnología (B. E. H. C. Y. T.), II 1989*, Madrid: Universidad Autónoma, 1989. Por último, parece haber en el contexto universitario español una preocupación por llegar a niveles de conocimiento más concretos, por medio de monografías o estudios más generalizados; *cfr.* Juan José Alzugary, *Ingenieros egrerios*, Madrid: Eds. Encuentro, 1989; Luis Azurmendi Pérez, *Molinos del Mar*, Santander: 1985; Horacio Capel, J. E. Moncada y O. Moncada, *De Palas a Minerva. La formación científica y la actividad espacial de los ingenieros militares en el siglo XVIII*, Barcelona: Ed. del Serbal/CSIC, 1988; Mariano Esteban *et al.*, *Estudios sobre historia de la ciencia y de la técnica*, Valladolid: Junta de Castilla y León, 1988, 2 vol; J. Fernández Pérez y I. González Tascón (eds.), *Ciencia, técnica y Estado en la España Ilustrada*, Zaragoza: MEC, Secretaría de Estado de Universidades y SEHCYT. 1990: etc.. etc.

³ Tal es el caso, y sólo por citar a un clásico alemán, de: Friedrich Georg Jünger, *Perfección*

⁴ y *fracaso de la técnica*. Buenos Aires: SUR, 1968 (original: 1949).

- ⁴ Cfr. Mario García Bonafé, *Arqueología industrial de Alcoy*, 1980; Carlos Salmerón Bosch, *Trenes del Ebro: Un estudio de arqueología industrial*, 1989; *idem*, *Els ferrocarrils catalans IV: Arquitectura i arqueología industrial*, 1991; Manuel Girona Rubio y José Vial Vecence, *Arqueología industrial en Sagunto*, Valencia: Eds. Alfons el Magnanim; *Arqueología industrial en Bizkaia*, Deusto: Universidad (Printeksa), 1988; *Arqueología industrial en Guipuzcoa*, Deusto: Universidad (Printeksa), 1990; *Arqueología industrial en Alava*, Deusto: Universidad (Printeksa), 1992.
- ⁵ Cfr. *La arqueología industrial i la reforma educativa*, Barcelona: Universidad Autónoma (Servei de Publ.), 1989; Concepción Campos Luque, *Arqueología industrial: notas para un debate*, Málaga: Universidad (Servicio de Publ.), 1992.
- ⁶ Cfr. Ernesto y Enrique García Camarero (eds.), *La polémica sobre la ciencia española*, Madrid: Alianza, 1970. También ver: A. Lafuentes, «Las polémicas sobre la ciencia», en: J.L. Peset y col., *Pasado, presente y futuro de la Universidad Española*, Madrid: Fundación Juan March, 1985, pp. 51-67.
- ⁷ Cfr. Benjamin Farrington, *Mano y cerebro en la Grecia Antigua*, Madrid: Ayuso, 1974.
- ⁸ Véase el estupendo y documentadísimo libro de Norwood Rusel Hanson, *Constelaciones y conjeturas* (Madrid: Alianza, 1978), en el que se nos detalla el problema histórico de esta «mirada científica» sobre el Cosmos.
- ⁹ Véase: Robert Hooke, *Micrografía, o algunas descripciones fisiológicas de los cuerpos diminutos realizadas mediante cristales de aumento con observaciones y discusiones sobre ellas* (1665), Madrid: Alaguara, 1989 (la estupenda edición corrió a cargo del profesor Carlos Solís).
- ¹⁰ El excelente libro de Svetlana Alpers (*El arte de describir. El arte holandés en el siglo XVII*, Madrid: Hermann Blume, 1987; véase la nota bibliográfica de A. Elena sobre esta obra en: *Sylva Cluis*, n.º 4, abril 1988, pp. 72-74) nos habla, aparte de la temática relacionada con el título, del cambio de visión producido por estas lentes en los científicos e intelectuales de la época.
- ¹¹ Cfr. Joseph W. Kane y Morton M. Sternheim, *Física*, Barcelona: Ed. Reverté, 1987, cap. IV («Estática»), pp. 62ss.
- ¹² Cfr. (referencia generales) Stephen Mason, *Historia de las Ciencias*, Madrid: Alianza, 1984-1986, t. 1, pp. 62-63; A. G. Drachmann. «Las Civilizaciones clásicas», en la *Historia de la tecnología* de Kranzberg y Punsell, cit., vol. 1, pp.60-79, esp. 64-65. Contribuciones más pormemorizadas son: M. Clagett, «Archimedes», en: *Dictionary of Scientific Biography*, N. Y.: 1970, t. I, pp. 213-231; el ya clásico estudio de E. J. Dijksterhuis, *Archimedes*, Copenhagen-New York: 1956; Sigvard Strandh, *Máquinas. Una historia ilustrada*, Madrid: Ed. Raíces, 1988, pp. 26ss.; y el más actualizado de Ivo Schneider, *Archimedes. Ingenieur, Naturwissenschaftler und Mathematiker*, Darmstadt: 1979.

- ¹³ Esa era la tendencia generalizada entre los matemáticos de la época, emanada de la escuela pitagórica; *cfr.* O. Neugebauer, *The Exact Sciences in Antiquity*, Cambridge: 1957²; Juan Argüelles, *Historia de las matemáticas*, Madrid: Akal, 1989.
- ¹⁴ Arquímedes. *El método*, Madrid: Alianza, 1986 (trad. de María Luisa Puertas y Luis Vega).
- ¹⁵ Sobre la figura de Eratóstenes, véase: Benjamin Farrington, *Ciencia y filosofía en la antigüedad*, Barcelona: Ariel, 1981, pp. 156, 158-159.
- ¹⁶ *Cit.*, pp. 37-39.
- ¹⁷ *Cfr.* Gordon Childe, *Los orígenes de la civilización*, Madrid: F. C. E., 1981, 15ª reimp., léanse con provecho los capítulos VIII y IX. También: R. J. Forbes, «Tecnología mesopotámica y egipcia», en la *Historia de la tecnología* de Kranzberg y Punsell, *cit.*, vol 1, pp. 38-59 (construcción: 48-52).
- ¹⁸ Véase la estupenda obra de Sigvard Strandh, *Máquinas*, ya *cit.*, pp. 15 ss., esp. 22-23 (imagen gráfica del trabajo de rodillos y palancas).
- ¹⁹ *Cfr.* Stephen Mason, *op. cit.*, t. 1, pp. 135ss.; Derry y Williams, *Historia de la tecnología*, *cit.*, t. 1, pp. 296ss.; J. F. Guillén Tato, *Historia Marítima*, Madrid: 1960, 2 vol. Para el caso español y portugués, *vid.* Manuel Sellés, «Navegación», en: Jaime Vilchis y Victoria Arias (ed.), *Ciencia y técnica entre Viejo y Nuevo Mundo (siglos XV-XVIII)*, Barcelona: Sociedad Estatal Quinto Centenario, Ministerio de Cultura y Lunberg Ed., 1992, pp. 25-82; Pablo Emilio Pérez-Mallaína, «Los libros de náutica españoles del siglo XVI y su influencia en el descubrimiento y conquista de los océanos», en: José Luis Peset (ed.), *Ciencia, vida y espacio en Iberoamérica*, Madrid: CSIC, 1989, vol. III, pp. 457-484. Por otro lado, los libros de náutica clásicos de la época eran los siguientes: Martín Fernández de Enciso, *Suma de geografía que trata de todos los partidos et provincias del mundo, en especial de las Indias et trata largamente del arte de marear*, Sevilla: Jacobo comberger, 1519; Pedro de Medina, *Arte de navegar*, Valladolid: Francisco Fernández de Córdoba, 1545; Martín Cortés, *Breve compendio de la sphaera y de la arte de navegar: con nuevos instrumentos y reglas exemplificando con muy súbtiles demostraciones*, Sevilla: Casa de Antón Alvarez, 1551; D. García del Palacio, *Introducción Náutica para navegar*, México: 1558; Juan Bautista Lavaña, *Trattado del arte de navegar*, 1588; Tomé Cano, *Arte para fabricar, fortificar y aparejar navios*, Sevilla: 1962; Cristovao Bruno, *Arte de navegar e em particular de Leste Oeste pello Padre Mestre Christovao Bruno*, Lisboa: 1628.
- ²⁰ *Ibid.*, pp. 137-138; Sigvard Strandh, *Máquinas*, *cit.*, pp. 92ss. Para el caso español, véase: Ignacio González Tascón, *Fábricas Hidráulicas Españolas*, Madrid: MOPU, 1987.
- ²¹ Sobre este importante ingeniero y la confusión con Pedro Juan de Lastanosa, véase: Nicolás García Tapia, «Pedro Juan de Lastanosa y Pseudo-Juanelo Turriano», en: *Llull*, Vol. 10 (1987), pp. 57-74. También el estudio general del mismo autor, *Ingeniería y arquitectura en el Renacimiento Español*, Valladolid: Universidad y Caja de Ahorros de Salamanca, 1989.

- ²² Por sólo citar a autores españoles, véase: VV. AA., *La Revolución Científica*, Madrid: Historia 16, 1989; María Sol de Mora Charles, *Los inicios de la teoría de la Probabilidad. Siglos XVI y XVII*, Bilbao: Universidad del País Vasco, 1989.
- ²³ Cfr. William R. Shea, *La revolución intelectual de Galileo*, Barcelona: Ariel (Col. «methodos»), 1983, cap. I («El discípulo de Arquímedes»), pp. 17-29.
- ²⁴ Tal y como lo refleja Galileo en su clásico *El ensayador* (1623).
- ²⁵ Véanse las obras de Leibniz y los Bernoulli en las *Acta Eroditorum de Leipzig*; cfr. además la obra de Norberto Cuesta Dutari, *La invención del cálculo infinitesimal y su introducción en España*, Salamanca: Universidad, 1985.
- ²⁶ Cfr. Antonio Rumeu de Armas, *Ciencia y tecnología en la España Ilustrada. La Escuela de Caminos y Canales*, Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos/Eds. Turner, 1980; J.L. Peset, S. Garma y J. S. Pérez Garzón, *Ciencia y enseñanza en la revolución burguesa*, Madrid: Siglo XXI, 1978, pp. 64 ss.
- ²⁷ Ignacio González Tascón. «La Ingeniería Hidráulica durante La Ilustración», en: Joaquín Fernández e Ignacio González (eds.), *Ciencia, técnica y estado...*, cit., pp. 481-498.
- ²⁸ Sigvard Strandh, *op. cit.*, *passim*. Eugene S. Ferguson, «La máquina de vapor antes de 1830», en la *Historia de la tecnología* de Kranzberg y Punsell, cit., vol. 1, pp. 270-291.
- ²⁹ David S. Landes, *Progreso tecnológico y Revolución industrial*, Madrid: tecnos, 1979, pág. 116: «El carbón y el vapor, por tanto, no hicieron la Revolución Industrial; pero permitieron su extraordinario desarrollo y difusión».
- ³⁰ Según el *Diccionario del uso del Español*, de María Moliner (Madrid: Gredos, 1981), tomo primero, se reconoce que la primera acepción del vocablo «grúa» era la de ave zancuda de parecido nombre (grulla): luego también se le asoció a ciertas máquinas antiguas con fines artilleros, pero sólo modernamente se ha utilizado este sustantivo para designar las máquinas para levantar, cargar o remover grandes pesos, y casi siempre dando por referencia explícita los barcos y los puertos.
- ³¹ Cfr. el libro clásico de Edward T. Canby, *Historia de la Electricidad*, Madrid: Ed. Continente, 1965; en lo que se refiere al alumbrado urbano, extendido a partir de las experiencias de Thomas A. Edison en 1879, véanse las páginas 72 y siguientes. También puede consultarse el artículo de Harold I. Sharlin, «Aplicaciones de la electricidad», en la *Historia de la tecnología* de Kranzber y Punsell, cit., vol. 2, pp. 628-643.
- ³² Véase el libro de John Bury, *La idea del Progreso*, cit. en la Segunda Parte de esta obra. También es útil la consulta del artículo de Eugene S. Ferguson, «Exposiciones tecnológicas, 1851-1900», en la *Historia de la tecnología* de Kranzber y Punsell, cit., vol. 2, pp. 783-

805; y el libro de Jordi Nadal, Albert Carreras y Pablo Martín Aceña, dedicado íntegramente al caso español, *España, 200 años de tecnología* (Madrid: Ministerio de Industria y Energía, INI y RENFE, 1988), pp. 91ss.

- ³³ Cfr. las obras clásicas de: S. J. De Laet, *Portorium*, Brujas: Universidad de Gante, 1949; J. Rougé, *Recherches sur l'organization du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire romain*, París: 1966. Sin embargo, la más reciente y completa de M. I. Finley, *La economía de la Antigüedad* (Madrid: F.C.E., 1978². reimp.) sólo hace ciertas referencias a los puertos y, curiosamente, poniendo en entredicho lo expresado por Rougé (*vid.* pp. 220-222), aunque, eso sí, reconoce el gran porcentaje de «ciudadanía» dedicado a la construcción buques y mantenimiento que había en la Atenas clásica (*ibid.*, pp. 239-240).
- ³⁴ Dice Joan Alemany Llovera en su libro, *Los puertos españoles en el siglo XIX* (Madrid: CEHOPU, 1991), que «la función principal de todos los puertos comerciales es actualmente constituir infraestructuras adecuadas y eficientes para los cambios de medio de transporte del sistema marítimo a los terrestres (o viceversa) o, más en general, para la carga, descarga o trasbordo de mercancías» (pág. 19). Es lo mismo que el profesor Gerardo Delgado Aguiar ha denominado «intermodalidad» de las infraestructuras de comunicación (*vid.* el folleto n.º 26 de la *Geografía de Canarias*, publicada por *La Provincia*, 1993).
- ³⁵ Sobre el comercio marítimo, y para una ojeada general, véase: P. Butel, «Le grand commerce maritime», en P. Léon, *Histoire économique et sociale du monde*, París: 1978, t. III.
- ³⁶ Sobre el puerto de Sevilla son ya clásicas las obras de Pierre Chaunu (*Séville et l'Atlantique*, París: C. R. H., 1959-1963, 10 vol. y un atlas) y Francisco Morales Padrón (*Sevilla, Canarias y América*, Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1970). En lo que se refiere a Cádiz, contamos con la magnífica monografía del profesor A. García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano* (Sevilla: 1976).
- ³⁷ Dice Joan Alemany, *op. cit.*, pág. 19: «En la mayor parte de los puertos de todo el mundo (incluido los españoles), las operaciones de carga y descarga se realizaban, hasta finales del siglo XVIII, indirectamente, a través de barcazas que enlazaban los muelles con los barcos fondeados en el puerto».
- ³⁸ Precisamente en la obra de Sigvard Strandh, ya cit., aparece una estupenda reproducción de una primitiva grúa de puerto en la ciudad de Brujas (Siglo XVI), en Bélgica (*vid.*, pág. 93).
- ³⁹ Cfr. Joan Alemany, *op. cit.*, pp. 48-52. También: Modesto Viguera González, *La tecnología portuaria del Siglo de Oro Español*, Madrid: MOPU, 1979.
- ⁴⁰ *Ibid.*, pp. 17 y 20.
- ⁴¹ Cfr. S. P. Ville. *English Shipowning during the Industrial Revolution*, Manchester: 1987.

- ⁴² Obras acerca de puertos británicos son: F. E. Hyde (ed.), *Liverpool and The Mersey: An Economic History of a Port, 1700-1970*, Londres: 1971; J. Putney, *London's Docks*, Londres: 1975; Nancy, Ritchie Noakes, *Liverpool's Historic Waterfront. The world's firsts mercantile dock system*, Merseyside County Museums. Royal Commission on Historical Monuments, HMSO, 1984; *Docklands heritage. Conservation and regeneration in London Docklands*, Londres: London Docklands Development Corp., 1987; R. Douglas Brown, *The port of London*, Terence Dalton, 1978.
- ⁴³ Las cosas cambian en el período inmediato a la Gran Guerra, *cfr.* José María Sánchez Ron, «Ciencia, tecnología y educación en Gran Bretaña (1850-1918)», en: *Revista de Occidente*, n.º 89 (Octubre 1988), pp. 87-108.
- ⁴⁴ *Cfr.* Stephen F. Mason, *op. cit.*, t. 4, pp. 71-75; J.D. Bernal, *Ciencia e Industria en el siglo XIX*, Tortosa: Ed. Martínez Roca, 1973, *passim*. (Para el caso español y la Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, véase, J. L. Peset y otros, *Ciencia y enseñanza...*, *cit.*, pp. 79ss.).
- ⁴⁵ Sigvard Strandh, ya *cit.*, *passim*.
- ⁴⁶ Algo así ha practicado Gordon Jackson en su libro, *The History and Archaeology of Ports* (World's Work Ltd., 1983).
- ⁴⁷ *Cfr.* [Anónimo], «Telescopic Foundations», en: *International Cranes*, vol, 1, n.º 3 (Dec. 1992/Jan. 1993), pp. 28-29.
- ⁴⁸ Al menos, ello es lo que se deduce de los catálogos comerciales de las grandes empresas del ramo. Por ejemplo, la Krupp Industrietechnik con su folleto en francés *Grues Mobiles TéléscoPIques de la nouvelle génération*. Aunque, dicho sea de paso, las máquinas mayormente utilizadas en la actualidad son de las marcas Grove (EE. UU.) y la Liebherr (Alemania).
- ⁴⁹ A título de ejemplo, el estado francés en 1990, a través del Institut National de Recherche et de Sécurité (INRS), editó, en formato de bolsillo, un útil compendio de normas de seguridad dedicado específicamente a los mecanismos móviles [*Manuels de Sécurité (engins de Chantier). 4. Grues Mobiles*]. Desconocemos la existencia, en el estado español, de un documento semejante.
- ⁵⁰ *Cfr.* Carmen G. Calero Martín, *Las comunicaciones marítimas interinsulares en Canarias. (Siglos XVI al XIX)*, Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria (Col. «La Guagua»), 1979, pág. 9.
- ⁵¹ *Ibid.*, pp. 15-16.
- ⁵² Véase: Antonio Rumeu de Armas, *Canarias y el Atlántico. Piraterías y Ataques navales*,

Madrid: Gobierno de Canarias, Cabildo Insular de Gran Canaria y Cabildo Insular de Tenerife, 1991², *passim*.

- ⁵³ Carmen Calero, *op. cit.*, pág. 17.
- ⁵⁴ En la obra de Rumeu de Armas se historia este largo proceso de los ataques a las islas hasta el siglo XVIII. Ya, en esta centuria, aparecen los viajeros científicos, que es otro tipo de visitantes; *cfr.* Alfredo Herrera Piqué, *Las Islas Canarias, escala científica en la Atlántico. Viajeros naturalistas en el siglo XVIII*, Madrid: Ed. Rueda, Cabildo Insular de Gran Canaria y Caja Insular de Ahorros de Canarias, 1987.
- ⁵⁵ *Cfr.* Francisco Morales Padrón, *Sevilla, Canarias y América*, ya cit.
- ⁵⁶ *Cfr.* Manuel Lobo Cabrera, *Grupos humanos en la sociedad canaria del siglo XVI*, Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1979 (Col. «La Guagua»), pp. 15-30.
- ⁵⁷ Véase la magnífica obra de Agustín Guimerá Ravina, *Burguesía extranjera y comercio atlántico. La empresa comercial irlandesa en Canarias (1703-1771)*, Madrid: Gobierno de Canarias y CSIC, 1985.
- ⁵⁸ Una gran parte de ellos, médicos egresados de la Universidad de Edimburgo, la mejor de Europa en aquel momento.
- ⁵⁹ Carmen Calero, *op. cit.*, pág. 13. *Cfr.* también: André Pierre Ledru, *Viaje a la Isla de Tenerife (1796)*, Madrid: Col. «A través del tiempo», 1982 [orig. francés: 1810], cap. VIII («Garachico»); Antonio Béthencourt Massieu, *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*, Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria (Col. «Alisios»), 1991.
- ⁶⁰ George Glas, *Descripción de las Islas Canarias (1764)*, Tenerife: Instituto de Estudios Canarios, 1982², trad. por Constantino Aznar de Acevedo.
- ⁶¹ *Ibid.*, pág. 75.
- ⁶² *Ibid.*, pág. 76.
- ⁶³ Carmen Calero, *op. cit.*, pp. 11-14.
- ⁶⁴ Jules Leclercq, *Viaje a las Islas Afortunadas. Cartas desde las Canarias en 1879*, Madrid: Gobierno de Canarias, 1990, pp. 130-131.
- ⁶⁵ Adolphe Coquet, *Una excursión a las Islas Canarias*, La Orotava: Col. «A través del tiempo», 1982.
- ⁶⁶ *Ibid.*, pág. 66.

- ⁶⁷ Rumeu de Armas, *Canarias y Atlántico*, cit., tomo III, Primera Parte, pág. 382. También: Emilio Hardisson, «Santa Cruz de Tenerife y su puerto», *Revista de Historia*, 76 (1946).
- ⁶⁸ Glas, *op. cit.*, cap. XVII (pp. 133-146), dedicado al comercio de las islas.
- ⁶⁹ *Ibid.*, pág. 133.
- ⁷⁰ *Ibid.*, pág. 68.
- ⁷¹ Rumeu de Armas, *Canarias y el Atlántico*, cit., tomo III, Primera Parte, pp. 407ss.
- ⁷² Glas, *op. cit.*, pp. 67-68.
- ⁷³ Leclercq, *op. cit.*, pp. 35-36.
- ⁷⁴ *Ibid.*, pág. 53.
- ⁷⁵ *Ibid.*, pp. 54-55.
- ⁷⁶ *Ibid.*, pág. 77. Véase también: Antonio Ruiz Alvarez, «Síntesis histórica del muelle del Puerto de la Cruz o de Orotava», en: *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº. 19 (1973), pp. 403-431.
- ⁷⁷ Glas, *op. cit.*, pp. 76-77.
- ⁷⁸ *Ibid.*, pág. 77.
- ⁷⁹ Leclercq, *op. cit.*, pág. 80.
- ⁸⁰ Glas, *op. cit.*, pág. 61.
- ⁸¹ Leclercq, *op. cit.*, pág. 218.
- ⁸² El cambio de nombre nos lo explica, al menos en el aspecto de la tradición legendaria, Domingo J. Navarro, en su obra *Recuerdos de un noventón* (Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1991).
- ⁸³ Leclercq, *op. cit.*, pág. 217. Para una sucinta historia de la consecución del Puerto, véanse: Francisco Quintana Navarro, *Pequeña historia del Puerto de Refugio de La Luz*, Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria (Col. «La Guagua»), 1985; Juan Francisco Martín del Castillo, *Ciencia y Política en el Pensamiento de Juan de León y Castillo*, Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1993, Primera Parte.
- ⁸⁴ Juan Francisco Martín del Castillo, *op. cit.*, (Véase la Segunda Parte de este trabajo).

SEGUNDA PARTE

1.- INTRODUCCIÓN.

Pocos historiadores, incluso entre los actuales, suelen detener la mirada investigadora sobre ciertos temas por considerarlos superfluos o, quizá, que es lo más cotidiano, por creer que están necesitados de un bagaje formativo que les supera. En esta insuficiencia, precisamente, se incardinan las ausencias recientes de trabajos de investigación serios acerca del mundo y desarrollo de la técnica en un período o época determinados.

Es por ello que, asumiendo esta laguna historiográfica en la bibliografía contemporánea, nos ponemos a trabajar de nuevo sobre el Puerto de La Luz y su historia. Pero, desde una perspectiva diferente y novedosa, a nuestro modesto entender. Nos referimos a los medios de que se valían --y se valen-- los operarios portuarios en sus quehaceres diarios. Pues, hasta ahora, hemos gozado de muy buenas reflexiones históricas, a veces ejemplares en su tratamiento del tema, acerca del devenir del puerto en su primera etapa (Quintana Navarro, Martín Galán), por no decir que sugerentes artículos referentes a la conflictiva situación de los obreros en el recinto portuario a mediados del los 30, etc.

Sin embargo, aquí proponemos una lectura insólita, divergente si se prefiere. Aunque, en otro sentido, ofrecerá nuevos elementos de reflexión y valoración a la historia misma.

2.- EL PROGRESO TECNOLÓGICO EN CANARIAS.

«Así, hacia 1870 y 1880 el ideal del Progreso se convirtió en un artículo de fe para la humanidad»⁸⁵.

El Progreso, concepto muy en boga durante la etapa final del siglo XIX, llegó al Archipiélago, principalmente, de la mano de las invenciones tecnológicas, dejando a un lado a la prensa y a los autores particulares, merecedores de un estudio aparte⁸⁶.

El sentimiento popular de hallarse ante un prodigio, nacido de la inteligencia humana, ya ha sido descrito por muchos literatos; no obstante, en las Islas Canarias tal emoción venía acompañada, por lo habitual, de un cierto desdén y de una expresiva socarronería *unamuniana*. A este respecto, y cambiando de latitud, podríamos recordar las impresiones periodísticas de Karl Marx, autor de *Das Kapital* (1867)⁸⁷, acerca de la cerval desconfianza de los ganaderos ingleses ante la implantación del moderno sistema ferroviario; serio peligro, según creían ellos, para las tierras de pasto de sus reses, por no decir para los mismos animales.

Parecida era la sensación en Las Palmas de Gran Canaria, aunque un poco mitigada por la labor informativa de los medios de prensa locales, por la llegada del tranvía a vapor (1890)⁸⁸, como medio de transporte urbano. Con todo, estas primeras reticencias, originadas por el impacto de lo desconocido sobre la conciencia popular, fueron desvaneciéndose con el paso del tiempo y, por supuesto, el progresivo conocimiento general de las bonanzas de los nuevos medios.

En todos los aspectos, estamos en presencia de una época de grandes cambios. Cambios en lo político, en lo social y en lo económico. Años de gran efervescencia cultural y científica, permisivos y complacientes con los ilusos proyectos de futuro de las sociedades liberales o de corte *whig*. Un resultado de esta dinámica histórica, pero en suelo canario, fue el inaudito Plan de Ordenación Urbana, debido a la iniciativa del arquitecto Laureano Arroyo, y que, en palabras de Juan Rodríguez Doreste, «tuvo muy poca suerte, y, como los otros que le siguieron, fue repetidamente vulnerado»⁸⁹. En suma, período de amplias y profundas miras, como escuetas e inconclusas reformas.

La era del hierro: el nuevo mundo de fin de siglo.

El aspecto material del fenómeno ideológico de *fin-de-siecle* se define por el recurso a nuevos elementos, aportados al unísono por la industria y la ciencia. Uno de estos elementos, carismáticos donde los haya, es el hierro. El uso de este material, a partir de la segunda mitad de la centuria, va a proyectar una línea de crecimiento que pocas veces se ha dado en la historia universal⁹⁰.

Así, tenemos que, ya en julio de 1845, el empresario británico Isambard Kingdom Brunel (1806-1859) abre la carrera de los modernos barcos de casco de hierro, al construir un grandioso velero de seis palos con funciones de trasatlántico. El buque se terminó por llamar, en un alarde de orgullo nacional, *Great Britain*⁹¹. Este ejemplo histórico se trae a colación, no solamente como muestra de la paulatina aceptación del tándem hierro-acero en la moderna industria, sino también para que se comprenda quién y de qué manera llevaba las riendas de los ideales del Progreso en esta nueva etapa de imperialismo floreciente.

Otro tanto cabría decir de la Exposición Universal de 1851⁹², celebrada en los espacios anexos al Hyde Park por todos conocido, que, en la planificación y ejecución, fue entendida como un logro de los ingenieros británicos⁹³, un detalle técnico del nuevo y triunfante modo de interpretar la realidad y, por supuesto, como un modelo de conjunción de la inteligencia y el mundo material. A este respecto, se puede echar mano de las palabras del aristócrata protagonista de la novela de Benjamín Disraeli, *Coningsby* (1844), que, llevado por la euforia, llega a decir:

«Era para él un nuevo mundo, henchido de nuevas ideas y fértil en nuevas orientaciones para el pensamiento y los sentimientos. En esa asociación sin precedentes entre el capital y la ciencia, trabajando en un lugar que la naturaleza había indicado como el teatro conveniente para sus esfuerzos, veía la caudalosa fuente de riquezas para las naciones, reservada para nuestra época.»⁹⁴

El mundo seguía enfebrecido las modernas líneas trazadas por el Progreso, el cual estaba representado, entre un ramillete de símbolos, por el hierro. Una muestra casi espiritual de este simbolismo es la famosa «Torre de 300 metros», como gustaba llamarla su constructor⁹⁵, y que fue la gran atracción de la Exposición Universal de 1899.

En nuestro suelo insular, contamos con claros ejemplos arquitectónicos, o propiamente urbanísticos. Uno de éstos es el «Proyecto de un Tinglado de hierro para cobijar la Plaza Mercado del Puerto de La Luz», firmado por el arquitecto Laureano Arroyo⁹⁶. La obra fue subastada en público, según se constata en los periódicos oficiales del momento⁹⁷, correspondiendo la contrata definitiva a Diego Betancor Hernández, el cual la escribió el 5 de junio de 1910, ante el notario Lucas Díaz Tapia.

La inversión extranjera y los servicios públicos.

«¿Qué debe Canarias en general a las iniciativas y actividades del capital extranjero, principalmente británico? Su actual prosperidad. La situación geográfica de estas islas en las rutas trasatlánticas, dio carácter cosmopolita a nuestros puertos. Capitales extranjeros construyeron aquí muelles, depósitos de carbón y almacenes de mercancías y establecieron varaderos y talleres de reparación y trajeron líneas de vapores»⁹⁸.

Hace poco aludíamos a la influencia extranjera en las varias empresas del siglo XIX en Canarias. En este momento, tenemos oportunidad de concretar, en lo histórico y en lo urbano, tales empeños.

El profesor Agustín Millares Cantero constata que, en los inicios de la década de los 80 del siglo pasado, hay un gran porcentaje de capital foráneo invertido, precisamente, en los servicios públicos⁹⁹. En efecto, se deja notar un gran oleada de dinero inglés, alemán o, incluso, belga en aquellos sectores básicos para la ciudad¹⁰⁰.

Por de pronto, esta inversión responde a unos criterios de «expansión ultramarina», pulcramente pergeñados desde los Ministerios y Cancillerías de los imperios finiseculares. No obstante, al margen de estas estrategias políticas de fondo, podemos discernir en toda la trama un fenómeno peculiar: en pocas palabras, el Archipiélago --entiéndase, las dos grandes urbes capitalinas-- es catalogado como una especie de laboratorio, en el que poner a prueba las invenciones técnico-urbanas de la metrópoli, en parcial semejanza a los experimentos de los idealistas urbanos del 800 (Fourier, Godin, Cabet, etc.¹⁰¹). Esta sensación, por otra parte, era fácilmente deducible de la mentalidad de los «viajeros científicos» que nos han visitado¹⁰², antes y después de aquellas fechas; sin embargo, el fenómeno que describimos pertenece a una escala superior.

Al hilo de esta interpretación, es claramente visible el aspecto «ensayístico» de las obras del Puerto de Refugio de Luz, comenzadas en 1883. En origen, las ideas desarrolladas por los ingenieros británicos William Parkes y John Dixon no habrían pasado de ser una hipótesis, ciertamente practicables, de infraestructura portuaria hasta que, por fin, encontraron el «teatro conveniente» al que aludía Disraeli en su obra, que no era otro que la ensenada de La Luz.

Pero, sin forzar en demasía el discurso, hallamos que la mayoría de los servicios públicos, renovados por empresas extranjeras en las Islas, poseían esta característica.

La luz eléctrica, tras apenas diez años transcurridos de la publicación de varios artículos divulgativos en la *Revista de Canarias*¹⁰³ de Elías Zerolo, es montada en Santa Cruz de La Palma (1892) y la Orotava (1893); manteniéndose la capital tinerfeña sin el nuevo alumbrado debido a razones burocráticas, cuando no por rencillas políticas¹⁰⁴. Las Palmas de Gran Canaria, pese a contar con la *Belmontina* como medio de iluminación urbana en la década de los 60, y aún décadas posteriores¹⁰⁵, no por ello quedóse a la zaga, disponiendo de las modernas instalaciones eléctricas por el mismo tiempo que las islas vecinas, al decir de Herrera Piqué¹⁰⁶.

De igual manera, las líneas, escasas y mínimas en extensión, son tendidas hacia la década de los 90 en ambas capitales. En un comienzo, la tracción era a vapor, para más tarde sustituirla por locomotoras eléctricas, aunque en esto, Santa Cruz de Tenerife se adelantó a la capital grancanaria en nueve años (1901)¹⁰⁷.

El capítulo de las telecomunicaciones también mereció una fuerte inversión extranjera, sobre todo, británica. Tal y como hemos estudiado para las Islas Orientales¹⁰⁸, el telégrafo constituyó un gran elemento de comunicación y difusión comercial, tanto como un grave problema técnico hasta bien entrado el presente siglo, debido a las pésimas condiciones del cable submarino instalado. En medio de semejante embrollo, se llegó a pensar seriamente en la aplicación de redes de telefonía en las grandes urbes del conjunto insular a fin de subsanar, en parte, las deficiencias del servicio telegráfico¹⁰⁹.

Terminamos, pues, el actual punto con una reflexión que nos abrirá las puertas para entrar con confianza en el siguiente capítulo. Los últimos veinte años del siglo XIX canario conocen un despertar insólito de las sociedades constructoras insulares¹¹⁰, tal vez llevada por el motor inversor de las casas extranjeras, tal vez impulsadas por las modernas teorías urbanísticas en alza. Sea lo que fuere, lo cierto es que 1895 marca un punto de inflexión en las importaciones de metales y cemento, según documenta el profesor Ulises Martín Hernández¹¹¹. Es más, este mismo autor, nos recuerda que estas importaciones «estarán determinadas tanto por las necesidades de la edificación urbana como por la infraestructura portuaria y las construcciones hidráulicas»¹¹².

A esto sólo queda añadir, el comentario de un investigador británico, fuertemente preocupado por el comercio anglocanario, que evidencia la irrecusable interrelación del factor tecnológico con el desarrollo económico:

«By 1893 the works at both ports (La Luz y Sta. Cruz) had been virtually finished and they could then offer suitable accommodation to even the largest of contemporary vessels. The combination of these new facilities with the growth in world, particularly British, tonnage was then to issue in a fresh period of activity in the Canary Island and, indeed, was to mark the beginning of its modern economy»¹³.

Cuadro 2.1 *Número de Vapores (diciembre 1886 - enero 1887)*

<u>BANDERAS</u>	<u>NÚMERO</u>	<u>BANDERAS</u>
Inglesa	36	67.92
Española	8	15.09
Italiana	4	7.54
Alemana	2	3.77
Sueca	1	1.88
Belga	1	1.88
Francesa	1	1.88
TOTAL	53	99.96

Fuente: *Revista Comercial*, n.º. 10 y 11 (Diciembre 1886 - Enero 1887)

Cuadro 2.2 *Tonelaje de Vapores (Dic. 1886-Ene. 1887)*

<u>TONELADAS</u>	<u>NÚMERO</u>	<u>PORCENTAJE</u>
De 0 a 500	10	18.86
500 a 1000	3	5.6
1000 a 1500	10	18.86
1500 a 2000	16	30.18
2000 a 3000	14	26.41
TOTAL	53	99.91

Fuente: Véase a Cuadro 2.1 Elaboración propia.

Cuadro 2.3 *Consignatarios* (Dic. 1886-Ene. 1887)

<u>CONSIGNATARIOS</u>	<u>NÚMERO</u> (Buques)	<u>PORCENTAJE</u>
Elder Dempster	17	32.07
Miller e Hijos	11	20.75
Juan Bta. Carlo	6	11.32
Swanston Cía.	6	11.32
Ignacio Cantero	2	3.77
Salvador Cuyás	6	11.32
Grand Canary	2	3.77
Otros	3	5.66
TOTAL	53	99.98

Fuente: Véase a Cuadro 2.1
Elaboración propia.

Las Obras Públicas en Canarias (1870-1900).

En este período tan corto de la historia del pueblo canario es, sin embargo, cuando son acometidas las obras de los más diversos proyectos de urbanismo y comunicación interior, sobre todo, en las principales islas¹¹⁴. No hay que recordar, por sabido, que durante este breve lapso de tiempo, y según las propias averiguaciones del profesor Martín Galán¹¹⁵, se produjo un aumento impresionante de la demografía capitalina, así como de edificaciones de nueva planta. Aunque, en *La formación de Las Palmas: Ciudad y Puerto*, se disponga tal crecimiento en una serie concatenada de etapas o fases, no por ello se deja de detectar una subida escalofriante.

No obstante, los factores de este desarrollo son claramente definibles: de un lado, tenemos la construcción de las infraestructuras portuarias, elemento que, por sí solo, explica muchas cosas. Pero también hay que agregar, al crecimiento demográfico citado, las aperturas comerciales facilitadas por la ley de Puerto Francos (1852)¹¹⁶. Y ya, por último, la eterna rivalidad de las dos capitales, que, en este caso, azuzó como motor competitivo por la hegemonía insular¹¹⁷.

Las Canarias Orientales.

Resulta apasionante la lectura comparada de la *Memoria acerca del estado en que hallan las Obras Públicas de esta Isla en fin de 1874*¹¹⁸, debida a la pluma de Juan de León y Castillo, y el artículo periodístico, «El Ingeniero Sr. León y Castillo»¹¹⁹, aparecido 17 años después, como homenaje, precisamente, a la labor del que fuera Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia.

La razón de este apasionamiento reside en el salto cuantitativo que se da de una década para otra, y quizá de un año para otro. Comparar las apenas ocho carreteras emprendidas en aquel lejano 1874¹²⁰, aparte de la incipiente construcción de varios muelles, entre los cuales destaca el «Muelle del Puerto de la Luz», con las varias obras recogidas en el artículo de marras, y no sólo carreteras o muelles, sino faros¹²¹, puentes, túneles, y un largo etcétera es un ejercicio reconfortante para la mirada del investigador, más ocupado por encontrar factores de evolución o dinamismo que posibles quiebras o declives en la fuerza histórica.

Por supuesto, a esta retahíla de proyectos, todos ellos recogidos en los archivos estatales de Madrid¹²², hay que sumar la gran obra portuaria del Puerto de Refugio de La Luz, cuyo presupuesto, al inicio de la ejecución, ascendía a 8.692.097 pesetas, según se manifiesta en el artículo, «Obras Públicas en Gran Canaria», editado por el *Diario de Las Palmas*¹²³.

En definitiva, una gran inversión en infraestructuras básicas, que, por otra parte, era totalmente necesaria y urgente, y que obligó al ingeniero León y Castillo a estar, de continuo, ejerciendo de especialista en múltiples campos de su disciplina, para los cuales no había sido preparado en la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Las Canarias Occidentales.

Esta notable inversión, lógicamente, provocó un generalizado desasosiego en el sector occidental del Archipiélago, al sentirse aquellas Islas desatendidas. Es más, el 7 de diciembre de 1883, hubo de salir un suelto de *El Liberal*, titulado «Obras Públicas»¹²⁴, que, en reducidas cuentas, daba fechas y cifras sobre la inversión llevada a cabo en el grupo occidental. Al final de la exposición, resume el asunto de la siguiente manera:

«En los 16 años desde 1864 a 1879, ambos inclusivos, estando encargados de las obras del grupo occidental 2 Ingenieros casi siempre, se han redactado 8 proyectos, resultando 1 proyecto a cada dos años.

En los 4 años desde 1880 a 1883, ambos inclusivos, estando encargado de las de dicho grupo de Islas un sólo Ingeniero, excepto 51,2 meses en que estuvo destinado D. Alfredo Pequeño, se han redactado 17 proyectos, resultando 4 por cada año y aún sobra uno... Resulta, pues, que en cada uno de estos 4 últimos años la oficina de Obras Públicas ha trabajado más de 2 veces más que en cada uno de los 16 años anteriores, atendiendo sin embargo a la construcción de mucho mayor número de obras nuevas y en conservación.»¹²⁵

No obstante los proyectos y obras, es menester comentar que tal artículo era una apología de la figura del Ingeniero León y Castillo¹²⁶, por todo lo cual se impone una visión con rigor de lo dicho. Parecen ciertos los proyectos, no sólo por la talla científica de D. Juan, sino porque, todo hay que decirlo, la primera residencia de este ingeniero, a su vuelta de Madrid (1858), estaba fijada en Santa Cruz de Tenerife, donde desempeñó las tareas de Ayudante de Obras Públicas. Además, este Ingeniero, aunque siempre preocupado por su isla natal (Gran Canaria), no descuidó nunca el aspecto infraestructural que demandaba el conjunto insular. En este aspecto, su labor es intachable.

En definitiva, entre 1870 y 1900, y al amparo técnico de la figura de Juan de León y Castillo, se fundamentará el delirante desarrollo urbano posterior, al que intentarán dar límite los sucesivos planes de ordenación o «ensanche», buena parte de ellos fracasados, por lo menos en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria¹²⁷.

3.- PRIMERAS GRÚAS Y EQUIPAMIENTOS: LAS GRÚAS HISTÓRICAS.

Poco antes del estallido de la Gran Guerra, en los alrededores del bienio 1913-1914, el Puerto de La Luz y Las Palmas -- que será su definitiva denominación-- llega a su cenit comercial, por lo menos en lo que respecta a esta primera etapa de su historia. De ello, nos ofrecen abundantes datos las obras del profesor Quintana Navarro, así como otras recientemente aparecidas¹²⁸. Lo mejor de este período exultante es la comunión de intereses de unos y de otros, de los de aquí y los de allá. Es decir, y gracias al puerto, se produce una auténtica y rica

complementariedad entre los demandantes europeos de productos isleños y las cosechas hortofrutícolas que aquí se dan. A un progresivo declinar del comercio de la cochinilla, ya en sus estertores¹²⁹, se responde con la exportación, en primer lugar, del plátano, al que seguirán el tomate y la papa.

Por todo ello, se hace necesario que hablemos del Puerto entre 1890 y 1920 para que, en fin, se pueda comprender la política de la Junta de Obras del Puerto (fundada en 1905¹³⁰) en ese tiempo histórico; lo cual, obviamente, repercutirá en el entendimiento de los futuros proyectos de ampliación del Puerto.

Telegrama del D. G. de Obras Públicas al Alcalde Las Palmas (Ambrosio Hurtado de Mendoza), comunicándole la firma de la Real Orden de constitución de la Junta de Obras de los puertos de La Luz y Las Palmas.

El Puerto de La Luz y Las Palmas (1890-1920).

El comercio exportador: primeras etapas.

Al parecer, muy bien documentado por otra parte, del profesor Ulises Martín Hernández¹³¹, hay que reconocer en este alborar del comercio exportador canario tres etapas: a) la comprendida en el intervalo 1880-1900, en el se apuntan las directrices que luego habría de seguir el comercio insular en sus relaciones con el extranjero; b) de 1900 a 1914, con seguridad, la fase con más incipiente histórica, puesto que, en esos años, se fundamentan las estructuras empresariales en aras al perfecto aprovechamiento de los rendimientos del cultivo agrícola; c) la etapa de la Primera Guerra Mundial (1914-1918), época de insufribles altibajos en las tran-

sacciones económicas y de gran inestabilidad portuaria, pero que acabaría superándose, manteniéndose el mercado hasta la nueva crisis del 29.

En este apartado, pondremos en claro la interdependencia de la infraestructura portuaria y el recién inaugurado comercio exportador. Si, en verdad, la comercialización del cultivo platanero, pongamos por caso, se registra a partir de la década de los 80 del pasado siglo¹³², no deja de ser cierto, en otro orden, que se corresponde con la utilización de los puertos a gran escala, cosa que hasta ese momento no venía ocurriendo. Sabemos que las Islas Canarias, por diferentes motivos, eran concebidas como *Port of Call* o, quizá, como un lugar de descanso seguro; sin embargo, y para extrañeza de propios y extraños, el cultivo hortofrutícola abrió nuevas perspectivas a este empleo. Casi sin solución de continuidad, se pasó del asombro a la constatación, por parte de las grandes empresas ya afincadas en el Archipiélago, de los buenos resultados de la inversión en este naciente negocio, y la mejor prueba de ello es el siguiente comentario de un cónsul británico de la época, refiriéndose al plátano:

«This fruit is exported in large quantities... and it is hoped this article will become on its chief exports, as direct communication is established between that island (Gran Canaria) and London»¹³³.

Lo acertado del juicio resulta, desde nuestra óptica histórica, clarividente. Mas, en ese mismo año (1885), precisamente, se echa de menos una equipada infraestructura portuaria para la isla redonda. No obstante, hacía dos años que esas obras habían sido acometidas por la compañía Swanston y el ingeniero Juan de León y Castillo a su frente.

Por otra parte, en los *Informes Consulares Británicos*, es patente la preocupación de los diversos cónsules, y medios económicos ingleses en general, por el avance en el desarrollo del Puerto de La Luz, llegándose a informar, casi por ejercicio anual, del estado de las obras¹³⁴.

Andando el tiempo, en lo que Ulises Martín considera la segunda de las etapas (1900-1914), las empresas británicas más importantes del sector, a saber la *Elder Dempster Co. Ltd.* y la *Fyffes and Co. Ltd.*, en previsión de la conclusión del Puerto de Refugio de La Luz (1902), terminan por fusionarse, precisamente el 9 de mayo de 1901¹³⁵. Con ello, no sólo se pretendía alcanzar un cierto grado de monopolización del mercado británico, sino también extender su poderío en tierras americanas, ante la posible competencia del capital estadounidense (*United Fruit of*

America) y el nuevo cultivo en Jamaica¹³⁶. No obstante, en 1913, la *Elder & Fyffes Co. Ltd.* y la *United Fruit Co.* se unen, pasando el control accionarial a la empresa matriz norteamericana¹³⁷.

Como se ve, la consecución de un medio, el Puerto de La Luz, y el hábil y unísono trabajo de ciertos elementos del comercio internacional, produjeron insospechados rendimientos en lo económico y en lo social.

Pese a todo, el Puerto era, primera y principalmente, un punto de conexión. La importante función que desempeña, en los primeros momentos, no es que se pierda, pero, en fin, las reglas del comercio internacional se imponen sobre los anhelos de la joven burguesía canaria del tiempo.

«Resultaba evidente ya, en vísperas de la I Guerra Mundial, que el sector frutero canario, aun cuando presentaba uno de los índices de productividad más altos del mundo --cuatro veces superior al jamaicano-- era incapaz de satisfacer el espectacular crecimiento de la demanda platanera registrada en Europa»¹³⁸.

Es decir, a partir de 1905, el mercado parece tocar fondo y muestra una proclividad hacia la normalización, tanto en el plátano como en el tomate o la papa. En el período de la Gran Guerra, estas tendencias se consolidaron, aunque con saltos bruscos debidos a la inevitabilidad comercial de la contienda.

Entre 1914 y 1918, hay cortos procesos de crisis y menudean los ambientes de inestabilidad en el mercado internacional y, en especial, en las empresas dedicadas a la importación o exportación de productos hortofrutícolas¹³⁹. Tras el conflicto, en nuestra tierra, los efectos de todos estos factores se agravarán de una manera caótica (huelgas, alta inflación)¹⁴⁰, hasta avizorarse una salida en la dictadura de Primo de Rivera, en 1923.

La recuperación definitiva será lenta y canalizada hacia nuevos mercados, como el alemán, y, por supuesto, exigiendo un mayor control de las fases del cultivo y la exportación en sí (empaquetado, regulación de precios, contingentación)¹⁴¹.

El impacto del combustible líquido: el petróleo.

Un factor añadido a las bruscas fluctuaciones del comercio importador-exportador va a ser la aparición en el Puerto de La Luz de los combustibles líqui-

dos. Hasta la década de los 20, el puerto era un reducto muy propicio para el aprovisionamiento generalizado de variados productos; uno de ellos era, por supuesto, el carbón. Naturalmente, este estacionamiento produjo muy buenas rentas en los gloriosos años del Puerto de La Luz (1909-1913); sin embargo, los 20 traerán nuevos vientos en lo comercial.

Las antiguas casas carboneras (sobre todo, inglesas) intentarán reconvertirse a una nueva modalidad que se impone para no perder la hegemonía alcanzada. Este es el ejemplo de dos compañías británicas, ubicadas en el Puerto de La Luz desde hacía cuarenta años: *La Cia. General Canaria de Combustibles, S.A.* y *la Cía de Combustibles Oceánicos, Ltd.*, que en los años 1920 y 1923 respectivamente, renovarán sus métodos con el fin de supervivir. La primera, firmando un consorcio con la *Cía. General de Carbones de Madrid y Barcelona*, e incidiendo sobre varias entidades pesqueras para que hicieran sus aprovisionamientos en Las Palmas, encargándose ésta luego de enviar su cargamento a la península; y la segunda, introduciendo un moderno método de carbonear más rápido y efectivo, mediante grúas de vapor flotantes provistas de dragas¹⁴². Son, pues, años de difícil apuesta, puesto que es una época de crisis, en especial en el mundo occidental.

Aunque las casas eran conocedoras de la situación, no por ello dejarán de invertir en las *Atlantic Islands*, como las denominaban¹⁴³. Así, la *Cory Brothers* solicitó concesión de un depósito de combustible líquido el 12 de junio de 1929; a esta primera petición, habrían de seguir las de otras compañías no menos sonadas, como la *Mobil Oil* (20. III. 1935) y la *Texaco* (17. VI. 1938). Estas dos últimas, curiosamente, se arriesgan a poner su capital en inversión durante los años inmediatamente anteriores al conflicto bélico del 40.

Pero este no sería un caso aislado, las compañías americanas (la *Esso*, por ejemplo) o, incluso, la española *Compañía Española de Petróleos, S.A.* (CEPSA), fundada por Primo de Rivera, hicieron sus solicitudes de depósitos de combustibles finalizada la Guerra Civil española (1939), a la espera seguramente de mejores oportunidades comerciales.

Sin embargo, el mejor acicate lo da la compañía *Miller*, pionera en su llegada e implantación en los alrededores del puerto¹⁴⁴. Ella será la que propicie la instalación de los primeros depósitos para combustible líquido en La Luz, ya en el año de 1920, y que eran propiedad de la compañía holandesa *Shell*, aunque la administración corriera a cargo de la *Miller* hasta, por lo menos, 1935¹⁴⁵. Por últi-

mo, la Dirección Facultativa de la JOP también se hizo eco de la paulatina difusión de este combustible líquido; a decir verdad, la Junta estuvo al tanto, o eso intentó, del desarrollo de la industria del petróleo, tratando en sus sesiones las solicitudes presentadas para depósitos de combustible o, específicamente, para la disposición en los muelles del puerto de tuberías subterráneas de abastecimiento, a partir de los 20. En una medida, quizá audaz, se redactó el siguiente proyecto: «Concurso para la instalación de depósitos de combustibles líquidos», con un presupuesto que ascendía a la importante cantidad de 550.000 pesetas. No obstante, y una vez aprobado por la Junta (29. XI. 1927), no se supo más de él¹⁴⁶.

Cuadro 3.1 *Evolución de la importación de combustible (1910-1937).*

Fuente: *Memoria Comercial*, 1929 y 1931; *Resumen Estadístico de la JOP*, 1937.

Elaboración Propia.

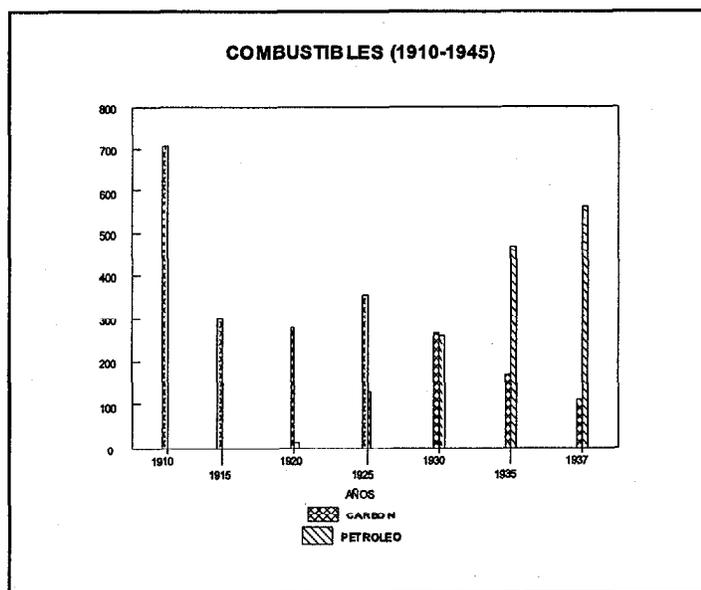
<u>AÑOS</u>	<u>CARBÓN (Ton.)</u>	<u>PETRÓLEO (Ton.)</u>
1910	706.475	
1911	822.231	
1912	791.985	
1913	828.346	
1914	636.523	
1915	299.196	
1916	249.260	
1917	25.952	
1918	5.960	
1919	210.114	
1920	280.000	10.000
1921	226.857	60.841
1922	342.508	69.594
1923	463.367	158.181
1924	471.373	149.376
1925	352.977	129.026
1926	396.181	137.055
1927	453.686	170.678

<u>AÑOS</u>	<u>CARBÓN</u> (Ton.)	<u>PETRÓLEO</u> (Ton.)
1928	351.954	218.706
1929	348.447	251.339
1930	267.140	261.633
1931	254.783	385.295
1932	207.735	600.159
1933	185.913	648.413
1934	167.898	473.066
1935	167.729	464.679
1936	89.553	391.097
1937	107.853	561.787

Figura 3.1 a *Combustible (1910-1937)*

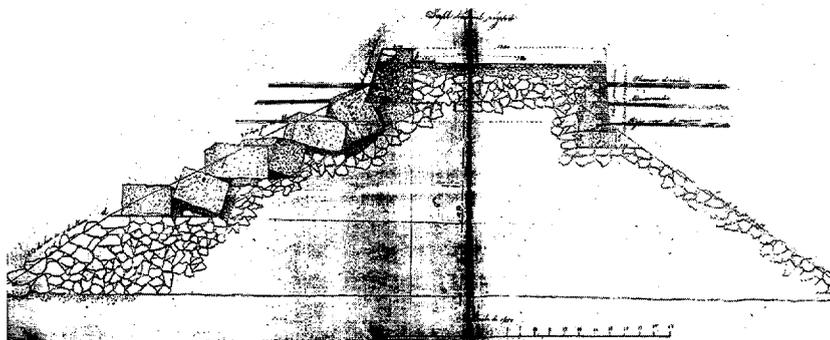
Fuente: Cuadro 3.1

Elaboración Propia.



Primeros Proyectos de Ampliación (1917).

Claro está, los proyectos de ampliación tienen su pequeña historia, al margen de cualquier tinte comercial: nos referimos al aspecto técnico. Los primeros esbozos de proyecciones sobre el Puerto de Refugio, una vez concluido y subsanados algunos pequeños problemas relativos al descascarillado de las juntas de los bloques en el dique, se remontan a 1909, con el *Plan de mejoras del Puerto de La Luz*, diseñado por el ingeniero Suárez Galván. A éste le seguirán tres nuevos proyectos, todos redactados por Jaime Ramonell y Obrador en 1916: 1) *Plan General de los servicios del puerto*, 2) *Proyecto de un nuevo dique de abrigo*, 3) *Proyecto de vía de servicio por el litoral*¹⁴⁷.



«Corte transversal del dique diseñado por Juan de León y Castillo para el puerto de La Luz, donde se aprecia el sistema de paramentos verticales». Fuente: AHPLP/JLC, legajo 8, documento 7.

Con todo, estas proyecciones vienen recogidas en el *Proyecto de Ampliación del Puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria*¹⁴⁸, de 1917, cuyo autor es también Jaime Ramonell. Por otro lado, es peculiarmente extraño consignar que, en este año de 1917, un «año desastroso» en lo comercial¹⁴⁹, alguien se atreva siquiera a sugerir una ampliación en las instalaciones portuarias, habida cuenta de la presencia de un conflicto internacional de incalculables consecuencias económicas y el tremendo bajón del comercio exportador, verdadero enfoque del puerto.

Pero, realmente fue así. Incluso de su aceptación en el medio político local, nos hablan las siguiente palabras de Fernando León y Castillo dirigidas a Alfredo S. Pérez:

«... He recibido su carta de fecha 28 del pasado así como el libro editado por la Junta de Obras del Puerto sobre el proyecto de ampliación del mismo, y que Vd. ha tenido la amabilidad de enviarme, lo que le agradezco mucho.

Ya sabe Vd. con cuanto cariño acojo todo lo que al Puerto de La Luz se refiere. Hace falta que el hermoso proyecto de ampliación sea pronto una realidad. Resulta el libro interesantísimo y me ha servido de gran satisfacción conocer con detalles las modificaciones importantes que va a sufrir el Puerto»¹⁵⁰.

Como se comprueba fácilmente, los políticos canarios más ilustres y, sobre todo, influyentes de la época interpretan la obra portuaria en una visión a largo plazo, sin contar en sus comentarios con la penuria de períodos críticos como el citado arriba (1917). Además, podemos percibir que el Puerto de La Luz es concebido, ante todo como una estructura de conexiones y relaciones.

No obstante, la salida definitiva a estas proyecciones de ampliación no llegaría hasta 1927¹⁵¹, cuando, con los medios disponibles y el favorable período de recuperación nacional auspiciado por la Dictadura de Primo de Rivera, se logra pergeñar un *Proyecto reformado de nuevo dique de abrigo*, debido al ingeniero Julio Rodríguez Roda y Hacar.

Apéndice: La economía española entre 1900 y 1920.

Hemos hablado del aspecto localista: de la concentración de empresas bananeras, de las diferentes etapas del balance exportador e importador de la economía canaria del período, del avance del cultivo y producción de las plantaciones hortofrutícolas, etc.; en suma, todos ellos puntos relacionados con la temática insular o, si se prefiere, en correspondencia con el comercio exterior canario. No obstante, una exposición como ésta, siquiera como breve recuerdo, requiere de una visión más amplia en donde encuadrar sus parámetros. Dependiendo de esta panorámica, haremos buena cuenta de lo parejo o, por qué no, de lo disímil de la economía canaria con la peninsular en estos años.

En general, los estudiosos de este período suelen asignarle unas claves interpretativas muy precisas, que no difieren en demasía de unos autores a otros. Estas claves son las siguientes: a) un denominado «giro nacionalista», y b) el intervencionismo estatal en los medios económicos¹⁵². Daremos un breve repaso de lo que cada una de ellas supuso para la economía española.

Giro nacionalista.

La involución nacionalista del primer ventenio del siglo XX en España fue ocasionada, entre otros elementos, por una vuelta al factor «nación». Tras la pérdida de las colonias en 1898, el país se enfrentaba a una nueva dinámica internacional, al conceptuarse ahora como una «pequeña potencia» en el concierto de las naciones¹⁵³. Debía, en consecuencia, hacer borrón y cuenta nueva sobre sus posibilidades futuras y poner a prueba su ideal de conjunto nacional. El resultado fue la *búsqueda de unos criterios de autosuficiencia nacional, basados en el aislamiento exterior y protección estatal de los medios de producción*¹⁵⁴.

De acuerdo con este reto, el estado español promovió nuevas aventuras empresariales, estimulando al sector industrial en esta nueva etapa. Por desgracia, había un grave problema irresuelto, que suscita la unanimidad de los historiadores económicos: la falta absoluta de competitividad de la empresa nacional en el mercado exterior, lo que provocaba la indefectible caída de la demanda.

Esta ausencia de demanda, por otra parte, obligaba al Estado a mantener un alto nivel de estimulación en los sectores, lo que, en fin, y en palabras de Maluquer de Motes, *produjo que los costes de la opción nacionalista fueran demasiado elevados*¹⁵⁵. En definitiva, el «giro nacionalista» de estos veinte años de historia económica española semeja una especie de introspección sectorial de los recursos nacionales disponibles, totalmente inútil a largo plazo, habida cuenta la mediocridad de aquéllos.

Intervencionismo estatal.

Sin embargo, este pesimismo de las cifras (por ejemplo, el índice de la participación porcentual de las exportaciones españolas¹⁵⁶), no tiene porque extenderse a toda la economía, sector por sector. En efecto, la agricultura dio un salto radical en estos años¹⁵⁷, que se patentiza en los impresionantes datos relativos a la producción entre 1896 y 1920. Por supuesto, estos números cuadran mejor con la imagen exportadora que concluimos del análisis del comercio portuario canario para este intervalo. Así, y como muestra, los historiadores económicos resaltan el avance de la producción de vinos, aceites y «algunas» plantas hortofrutícolas: sin duda alguna, hay que incluir al plátano y al tomate en este comentario.

Pero esta sobreproducción del sector agrario no es más que un indicio de

algo más profundo: la salida de la crisis agraria, que a tantos países afectó. Y es aquí donde el fenómeno intervencionista en la economía, precisamente, entra en juego. España respondió a la crisis con el establecimiento de barreras arancelarias, con el fin de proteger a los agricultores domésticos.

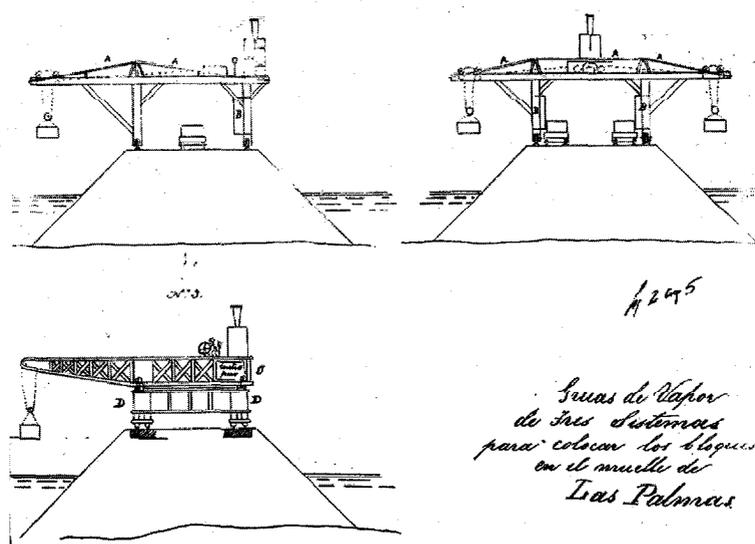
A más de ello, este intervencionismo estatal se hizo notar en otros sectores de la industria. Por ejemplo, en la energía, en la que la política del Directorio de Primo¹⁵⁸ posibilitó la creación de varias empresas, como la citada *CEPSA*. Por otro lado, el aumento del precio del carbón, entre 1914 y 1920, aparte de la reseñada sustitución por combustibles líquidos, sirvió de estímulo a la demanda de electricidad por los sectores industriales o los propios consumidores privados¹⁵⁹.

La Grúa Titán.

(Antes de ponernos a revisar la documentación existente sobre las grúas de los años cincuenta en adelante, preciso es recordar las viejas máquinas que ayudaron a levantar lo que es el Puerto de La Luz en la actualidad).

Traída y primeras anécdotas.

Juan de León y Castillo, a la sazón diseñador y constructor de la obra (1883-1903), entendió que para una buena ejecución del proyecto de puerto era necesaria la contribución de la tecnología británica. Tras la contrata con la casa *Swanston y Cía.*¹⁶⁰, ello fue factible. Esta compañía trajo de Londres a ingenieros y personal especializado, que formaron una pequeña comunidad en la ciudad, manteniendo sus costumbres y tradiciones, pero lo más abultado de su concurso fue el material mecánico desplazado desde las Islas Británicas.



«Diseños de grúas propuestas por Juan de León y Castillo para el Muelle de Las Palmas. Por lo tanto, primeros artefactos ideados por un canario para estos menesteres». Fuente: AHPLP/JLC, legajo 2, documento 5.

Entre la gran cantidad de instrumentos de trabajo, sobresalía la grúa *Titán*, descomunal para la época, pero que, en rigor, formaba parte de un grupo de «cranes» con el mismo diseño y funciones. El asombro de la población ante semejante amasijo de hierros no se hizo esperar, teniendo en cuenta, además, que era la primera vez que se veía en esta Isla tal demostración tecnológica. Así lo recogió Julián Cirilo Moreno en su obra, *De los puertos de La Luz y Las Palmas y otras historias* (1947)¹⁶¹, en medio de diversas anécdotas que rememora este viejo Ayudante de Obras Públicas.

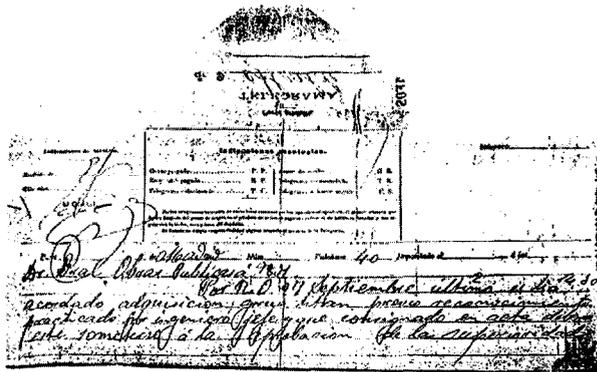
«Estas obras --decía Rodríguez Doreste¹⁶²-- fueron, después de la Catedral, las mayores que se hacían en la isla, y de ahí la expectación que suscitaron. Todo era un acontecimiento: la traída y el montaje de la grúa, de la que primero sobró una rueda, y decían que los ingleses, previsores, la habían mandado de repuesto; la primera inmersión del buzo que colocó los primeros bloques, etc.»

De don Cirilo, tristemente, poco se ha escrito, pese a contar, en estos momentos, con una nombrada calle en el istmo de Guanarteme de la capital grancanaria, salvo lo que de él nos relata Juan Rodríguez Doreste en sus *Memorias de un hijo del siglo*¹⁶³, que no pasa de ser un recuerdo cariñoso. En contadas ocasiones, se ha estudiado, con rigor histórico, la figura y labor de este Ayudante, «brazo derecho de Juan de León y Castillo», en los tiempos del friso de los siglos XIX y XX. Fue factor decisivo en la correcta ejecución de las etapas de construcción del Puerto de Refugio de La Luz, al lado de otros ingenieros históricos de Canarias, como don Orencio Hernández, del cual tampoco sabemos demasiado.

Queda por contar que la grúa pasó a manos de propiedad pública en 1902, después de recibirse en el Ayuntamiento capitalino el siguiente telegrama de la Dirección General de Obras Públicas:

«Por R.O. 27 Septiembre último se ha acordado adquisición grúa titán previo reconocimiento practicado por ingeniero Jefe y que consignado en acta deberá este someterse a la aprobación de la superioridad»¹⁶⁴.

Tras lo cual, la corporación reflejó, en sesión ordinaria del 3 de octubre de 1902, lo siguiente: «S.E. se enteró con agrado de un telegrama, que recibió el Sr. Alcalde contestando a otro suyo, del Ilmo. Sr. Director General de Obras Públicas, participándole haberse acordado la adquisición por el Estado de la grúa titán que sirvió para las obras del terminado puerto de refugio»¹⁶⁵.



«Telegrama en que se comunica el paso a propiedad pública de la grúa Titán (1902). Fuente: AHPLP, Ayuntamiento, Serie: Intereses Generales, leg. 5 exp. 70.

La única grúa del puerto.

Hasta aquí hemos relatado, someramente, quién y por qué se trajo este medio de incalculable valor instrumental, según se demostró con el paso de los años. También hemos hecho acopio de algunas anécdotas sabrosas respecto al artilugio, en las expresiones del llorado Juan Rodríguez Doreste¹⁶⁶. Ahora nos toca referir el aspecto útil de esta gran herramienta.

A lo largo de más de sesenta años (desde 1883 hasta casi los años cincuenta del presente siglo), el Puerto de La Luz sólo contó con este medio, como *única* herramienta para las tareas propias de la carga y descarga de mercancías. En un principio, ello se hacía debido a la movilidad y buena prestaciones de la *Titán*, mas luego esto se convirtió en un problema. Precisamente, el bajo aprovechamiento de las grúas, a causa de su práctica ausencia, hacía que, en concepto de labores de carga y descarga, no fuera económico su uso:

«Pequeña es la cantidad que se recauda por servicio de grúas, debido a que sólo tiene la Junta para esos fines al antiguo Titán que sirvió para la construcción del puerto».¹⁶⁷

Pese al desarrollo exportador e importador, y lo que ello conlleva de tareas portuarias, susceptibles de aprovechamiento económico, la JOP no supo reaccionar con la debida prontitud. Pero esto no era un problema de la Dirección Facultativa de la Junta, sino de una instancia superior: del ministerio del ramo.

Decimos esto porque en la memoria anual de la JOP correspondiente al ejercicio económico de 1928, se refleja en el apartado de «Proyectos aprobados en 1928 y redactados con anterioridad», el siguiente punto: «Concurso para el mejoramiento de las condiciones de carga y descarga de mercancías generales y explotación de las mismas en el Puerto de La Luz»¹⁶⁸. Se comprueba, pues, que la Junta, a través de su Dirección Facultativa, estaba al tanto de las posibilidades económicas rendidas por un mejor aprovechamiento de las tasas por uso de medios mecánicos sitios en el Puerto. Es más este proyecto, numerado con el 7, aparece razonado de la siguiente manera en la memoria de marras:

«En cuanto al número 7... se proponía abaratar las cargas y descargas generales y dotar al muelle Santa Catalina de almacenes que no tiene, de grúas eléctricas, etc., todo ello adjudicando la explotación

a alguna de las Sociedades cuyos miembros hoy le explotan por su cuenta, siempre que se sometieran a tarifas racionales»¹⁶⁹.

Por lo demás, la JOP, en vista de la falta de dineros públicos del ministerio, subroga sus facultades en los posibles intermediarios. Aunque, la solución propuesta no fue del agrado de estos últimos:

«...pero los interesados hicieron una ruda oposición al proyecto... lo que parece indicar que a toda costa quieren que subsista la situación actual, en la que el Puerto de La Luz, sin una grúa ni un almacén, a pesar de su importante tráfico, mal puede arrostrar una competencia digna con sus rivales extranjeros en posición geográfica»¹⁷⁰.

Aunque esto solamente pone en claro una de las posturas (la de la JOP), ello no es obstáculo para que comprendamos la situación, en cuanto a medios mecánicos disponibles se refiere, en que se hallaba el Puerto de La Luz. En pocas palabras, la *Titán* era una valedora universal para la totalidad de las funciones portuarias. Esto era de todo punto absurdo.

Apéndice: La «Titán» en la historia (1910-1950).

Hasta aquí, poco más o menos, lo que la Junta quería que se supiera de sus grúas y, en especial, de la *Titán*. El esfuerzo, preferentemente, de la Dirección Facultativa de la JOP por no hacer partícipe a la opinión pública de sus deficiencias o carencias parece que haya sido culminado con éxito. Sin embargo, las fuentes directas no-impresas, esto es las Actas, nos informan de multitud de detalles que no siempre coinciden con la «historia oficial» que se nos brinda desde las páginas de los *Anuarios* editados por la JOP. Es necesario, por ende, escudriñar los libros de Actas para hacernos con la imagen *real* de la situación de la mecanización interior del Puerto.

En reducidas cuentas, la *Titán* no estuvo tan solitaria en las funciones de carga y descarga, aparte de servir de apoyo inexcusable a las obras emprendidas por la Junta; aunque, desgraciadamente, si que es muy cierto que fue la única grúa estatal en estos puertos durante muchos años.

La primera mención en las Actas de la Comisión Ejecutiva se remonta a 1910, cuando es debatido el futuro *Plan de Obras* para 1911, donde se recoge, a su

vez, la posible instalación de grúas en los muelles de la bahía¹⁷¹. No se habla explícitamente de la *Titán*, pero, de la lectura cuidadosa del texto del Acta, apreciamos que la Junta (Dirección Facultativa) se sentía suficientemente satisfecha de sus servicios y, por otra parte, no echaba de menos el concurso de otros medios, habida cuenta que las casas consignatarias contaban ya con ellos. Este es el resumen que hace el secretario de la cuestión:

«(...) A propósito de la discusión entablada con motivo de la instalación de grúas, el Señor Ingeniero Director, que no era partidario de la referida instalación, funda su parecer en las dificultades que habrían de encontrarse para llevarla a cabo por la distribución que del servicio de los Muelles hay hecha y partiendo de la base de que hay ya instaladas dos grúas particulares, resolviéndose en definitiva por el acuerdo unánime de la Corporación y prometiendo la inmediata presentación del presupuesto correspondiente».¹⁷²

Pese a la excusa de las posibles dificultades a aparecer en su instalación, la Comisión Ejecutiva, cosa harto extraña en la historia interna de la Junta, desoye el informe del Ingeniero Director y acuerda la presentación de proyectos y presupuestos.

Sin embargo, la sensación de satisfacción con lo propio y, sobre todo, con lo ajeno (grúas de particulares), tal vez por inexperiencia o por falta de previsión de la Dirección Facultativa de aquellos primeros años, es la misma que observamos en la peculiar decisión que tomó la Junta al respecto de la instalación de una *Báscula automática en el Parque*, solicitada previamente; en fin, dictó la JOP que no «tenía atribuciones en el asunto»¹⁷³, delegando en instancias superiores. Una vez más, un medio técnico que, con el paso de menos de dos décadas, se haría indispensable en el interior del puerto, para controlar las cargas y los tránsitos, fue postergado.

En 1913, nuevamente encontramos unida la historia de estos dos medios mecánicos. La Comisión Ejecutiva, en sesión del 14 de julio, hace la petición de los informes económico-administrativos, preceptuados por ley, para el *Proyecto de instalación de una báscula para la Administración de Puertos Francos*, que iba conjuntamente con otros en un paquete de proyecciones para la anualidad venidera¹⁷⁴. Más tarde, el día 22 de octubre, es leída en la reunión ordinaria de la Comisión Ejecutiva el siguiente texto:

«Real Orden del primero del corriente mes aprobatoria del proyecto y presupuesto de prolongación de la vía de la grúa 'Titán' en el Dique de abrigo por su importe de ejecución por administración de veinte y cuatro mil novecientas y una pesetas y setenta y siete céntimos»¹⁷⁵.

A nuestro entender, esta es la comunicación que puso de nuevo en marcha la utilidad portuaria de la *Titán*, tras haber sido la usada en la construcción del puerto primitivo. A ésta, la sucedieron diferentes sesiones del Pleno de la JOP, encaminadas a dar contenido práctico a la Real Orden. Así, en la sesión plenaria del 19 de noviembre de 1913, quedan enterados los miembros de que «la Dirección facultativa ha promovido un concurso para la adquisición de vías metálicas, para tenderlas en el Dique de abrigo para el servicio de la 'Grúa Titán', y resultando que las mejores ofertas fueron hechas por los Señores Hijos de Enrique Sánchez, de esta Ciudad, a estos habrá adjudicado el pedido de dicho material»¹⁷⁶. Una nueva de julio de 1914, aprovecha la existencia del proyecto de vía para la *Titán*, todavía por ejecutar, para «a propuesta del Ingeniero Director, se adquiera por ésta [Junta], con cargo al presupuesto de 'vías del Titán' mil metros de la misma, de apartaderos y tres vagonetas, todo necesario para las obras y servicios de esta Junta»¹⁷⁷. Ya, por último, en el pleno del 29 de marzo de 1915, se aprueba definitivamente, y por unanimidad, el proyecto de prolongación de las vías de la *Titán*¹⁷⁸.

Es lo novedoso del asunto, por lo menos hasta esas fechas, que la sesión plenaria admita obras con cargo a un proyecto no aprobado en su seno, como es la adquisición de los mil metros de vía, apartaderos y vagonetas. Y anecdótico que la *Titán* resulte útil aun cuando no esté en funcionamiento, puesto que sirve de apoyo financiero, en cuanto a su proyecto de prolongación vial, para las demás compras de la Junta.

El día 22 de enero de 1923, queda enterada la Comisión Permanente del reingreso al servicio activo del Ingeniero Primero del Cuerpo de Caminos, Canales y Puerto, Don Francisco Acedo Villalobos¹⁷⁹. Gracias a su empeño personal, es, por fin, presentado a la Comisión el *Proyecto de reparación de la Grúa Titán*; que luego el Ingeniero Director explicaría de tal manera que fue comprendida la necesidad de la vuelta al pleno funcionamiento de un medio semejante. Tanta ilustración de la Dirección Facultativa surtió el consiguiente efecto:

«(...) y considerando además la Permanente que no debe prolongarse por más tiempo la situación de inutilidad de una máquina de tal

importancia y que tan grandes servicios puede prestar en relación con la obra en que se encuentra instalada, por unanimidad acordó emitir su reglamentario informe económico-administrativo en sentido favorable a su aprobación, por el importe de su presupuesto por administración de pesetas veinte y cuatro mil doscientas cincuenta y seis con cincuenta céntimos (24.256,50), para cuya inmediata ejecución cuenta esta Junta con los recursos necesarios»¹⁸⁰.

La alusión a la obra «en que se encuentra instalada» denota la previsión del Ingeniero Acedo Villalobos, perfectamente conocedor del inestimable apoyo que daría la *Titán* a la futura ejecución del proyecto de nuevo dique de abrigo y obras adjuntas. Otro gesto de buena vista a largo plazo de este ingeniero es el *Proyecto de adquisición de un elevador mecánico de materiales*, presentado al dictamen de la Comisión Permanente en octubre de 1926, por un importe de 5.000 pesetas¹⁸¹. A todo esto, eran escasos los meses para la redacción definitiva y la exposición en comisión del proyecto de nuevo puerto. En suma, apenas tres años desde la llegada del Ingeniero Acedo Villalobos, ya están preparados los medios mecánicos precisos para las importantes obras de 1927.



Fuente: ARRP, Ayuntamiento. Serie: Puerto de La Luz, leg. 2, exp. 2 (Plan: Ing. José de Lezcano).

«La Titán en la remodelación del puerto, diseñada en 1927»

Otra cosa muy distinta, y a la que hemos ofrecido una parcela en este estudio, pero desde un óptica partidista y basada en lo reflejado por la JOP en la *Memoria Anual de 1928*, es la relativa al *Proyecto de concurso para el mejoramiento de las condiciones de carga y descarga*, que se refiere a la explotación comercial de las nuevas grúas a instalar. Ya hemos hecho constar que la Patronal de Consignatarios se opuso abiertamente a tal proyecto, aunque no hemos oído directamente su parecer, en voz de ninguno de sus representantes cualificados. Pues bien, en la misma sesión de presentación del proyecto¹⁸², según recoge el secretario en el Acta correspondiente, dijo el vocal de la Comisión, Bordes Claveríe, a la sazón Presidente de la Asociación Patronal de Consignatarios:

«(...) haciendo uso de la palabra seguidamente el Vocal Interventor Señor Bordes, manifestando su parecer de que el sistema de arriendo que se propone para la instalación de medios mecánicos para la carga y descarga de mercancías generales lo estima gravemente perjudicial para el Puerto, por las razones que se consignan en el escrito que presenta para conocimiento de los Señores Vocales y debida constancia en el acta. (...) Se llega en resumen a la conclusión de que ni por razón de economía, ni por razón de su eficiencia práctica, el sistema propuesto trae ventaja alguna»¹⁸³.

Desconocemos el contenido literal del escrito presentado por Bordes Claveríe, pero, a buen seguro, debe estar en consonancia con los intereses particulares de las casas consignatarias extranjeras, ajenas por completo a las carencias de las instalaciones estatales de la Junta, y, en fin, buenas aprovechadoras, sobre todo en lo económico, de estas últimas.

A finales de 1934, y volviendo a la serpenteante *Titán*, la Sociedad Metropolitana de Construcción presenta a la Junta una instancia de demanda de la sustitución de la grúa por otra de «análogas condiciones»¹⁸⁴. Por lo visto, la empresa adjudicataria de las obras del Nuevo Dique de Abrigo halló aventajada a la *Titán* para prestar sus servicios; no obstante, el mismo texto del Acta de la Comisión, reconoce la bonanza técnica de un medio mecánico semejante.

Digamos que la Comisión Permanente, ante esta petición, se inhibió, no ofreciendo respuesta por el momento. En cambio, si que la había dado a la veterana demanda de una báscula para el Puerto, ya que, en abril de ese mismo año (1934), es presentado el *Proyecto de adquisición de una báscula de 20.000 kilos*, agregado al de «Instalación de almacenes en la Explanada del Muelle de La Luz»,

con los reglamentarios informes favorables de la Comisión¹⁸⁵. Hasta la década de los cincuenta, más o menos, no se volverá a tener noticia de nuevos proyectos de básculas para las instalaciones portuarias.

Y llegamos a 1937, fecha fatídica para la existencia de la *Titán*, puesto que se habla, en el seno de la Comisión Permanente, de su *desguace*:

«En relación al quinto particular la Comisión examinó el proyecto de desguace de la Grúa Titán inservible, emplazada en el Muelle de La Luz; y considerando que el emplazamiento de la expresada grúa en el paso obligado de acceso al Muelle y Dique de La Luz y al Dique nuevo de abrigo, muelle y explanada de reciente construcción constituye un obstáculo a la circulación, por lo cual es evidente la necesidad y conveniencia de su desaparición, considerando además que en la actualidad resulta inservible y que su reparación, según manifiesta en su informe el Sr. Ingeniero Director, resultaría tan costosa como la adquisición de otra nueva»¹⁸⁶.

Por fortuna para la historia del Puerto y, muy en especial para la naciente historia de la tecnología en las Islas Canarias¹⁸⁷, este proyecto cayó en el olvido (por lo menos, no se hizo chatarra de sus componentes). Es más, en agosto de 1940, se presenta a la Comisión el *Proyecto de montaje de la Grúa Titán de 90 toneladas*¹⁸⁸, a instancias de la Dirección Facultativa. El motivo de fondo de este nuevo proyecto es razonado del siguiente modo en el Acta que se levantó aquel día:

«(...) Y considerando de la urgente necesidad poner la Grúa en condiciones de utilización, tanto por lo que se refiere a las obras en ejecución del proyecto de 'Ensanche del Muelle de la Luz en sus últimos 300 metros', como también para otras necesidades del tráfico del comercio, mientras la Junta no disponga de otros medios»¹⁸⁹.

Hemos subrayado el último trozo del párrafo para que se entienda que la *Titán*, incluso en 1940, todavía es imprescindible para las tareas portuarias, no ya las afectas por proyectos de obra pesada, sino también para las operaciones de índole comercial, toda vez que la JOP no poseía medios propios. Ésta, al fin reconocedora de los perjuicios ocasionados por esta anomalía, comenzó a dar cabida a las grúas en sus planes de futuras adquisiciones, pero en el tardío 1943; pero de esto nos ocuparemos mucho más adelante (en el capítulo 5º de este estudio).

La última referencia a la *Titán*, al menos para los años 40, es la petición, por vía telegráfica, del Director del Cuerpo de Puertos de Santa Cruz de La Palma de su traslado a la citada isla. La Comisión Permanente respondió con la siguiente declaración: «*la Junta no puede desprenderse de la única que posee*»¹⁹⁰.

Las necesidades del Puerto.

Situación absurda que perduró largo tiempo, puesto que no se quiso remediarla, llevando adelante el concurso de mejoramiento de las condiciones de carga y descarga, entre otras cosas, por el elevado presupuesto de las obras (2.588.263,23 pesetas)¹⁹¹, y, por encima de todo, porque, en aquellas fechas, se ejecutaban las obras referidas al proyecto de un «nuevo dique de abrigo, muelle y explanada en el Puerto de La Luz»¹⁹².

Este proyecto, realizado por medio de contrata¹⁹³, y del cual la Dirección Facultativa de la JOP mantenía un estrecho seguimiento, era, por supuesto, prioritario en el orden de necesidades de la Junta, ante todo empeñada en disponer de un recinto portuario amplio y seguro.

Es decir, los medios mecánicos hubieron de ser sacrificados en la medida que lo primero y, a buen seguro, lo más útil era contar con puerto moderno. Esa fue la consigna abrazada al unísono por la Junta de Obras del Puerto.

Otro elemento que señala, inequívocamente, en la dirección apuntada es la preocupación de la JOP por la carretera de conexión entre la Isleta y la ciudad de Las Palmas. En principio, esta vía era propiedad de la Junta, encargada de disponer todo lo necesario para su perfecto uso; no obstante, delegó tales tareas en el Ayuntamiento capitalino, quizá en la convicción de que puerto y ciudad se necesitaban. Esta sensación, así como el ideal de la unión entre los resortes económicos de la instalación portuaria y las barriadas de la urbe, se puede apreciar en el siguiente texto:

«Esta carretera de firme de macadán, en su mayor parte sobre arena y por cuyo centro circulan los tranvías sobre una vía sin cimientos, es sin disputa la vía de más tránsito de Gran Canaria y une el dique de la Luz con el muelle de Santa Catalina, formando la calle princi-

pal de la populosa barriada de la Isleta, con acceso a las concesiones de talleres, varaderos y almacenes de la dársena, y luego une la explanada de Santa Catalina con el antiguo muelle de Las Palmas, entrada del populoso barrio de Triana»¹⁹⁴.

En definitiva, el modelo de ciudad-puerto que se planificaba era, de un modo consciente, ejemplo de conexión entre el medio económico (las relaciones mercantiles a pie de muelle, los concesionarios, etc.) y el tejido social adyacente. Esta tesis, perseguida con ahínco y a la cual se sometieron otras instancias, pasó por diferentes etapas.

Estas etapas son las que, convenientemente, se dibujan en las Actas de la JOP. Por lo pronto, la primera alusión es la fechada el día 31 de agosto de 1908, ocasión de una sesión plenaria en la que se aprobó la corriente eléctrica para la «carretera del puerto a Las Palmas», así como el alumbrado en el Parque de Santa Catalina, también eléctrico¹⁹⁵. No obstante, la carretera antedicha era como, ya sabemos, un simple camino de arena; ni mucho menos de lo que se entrevería en 1915: una vía perfectamente acondicionada y transitable tanto por vehículos como por personas. Precisamente, hubo que esperar a este año de 1915, aunque existieran intentos capitalinos para subsanar el deficiente camino por lo menos cinco años atrás¹⁹⁶, para que el Pleno de la Junta tomará el acuerdo de convocar un «Concurso para suministro de adoquines para el pavimento de la carretera de Las Palmas al Puerto de La Luz»¹⁹⁷.

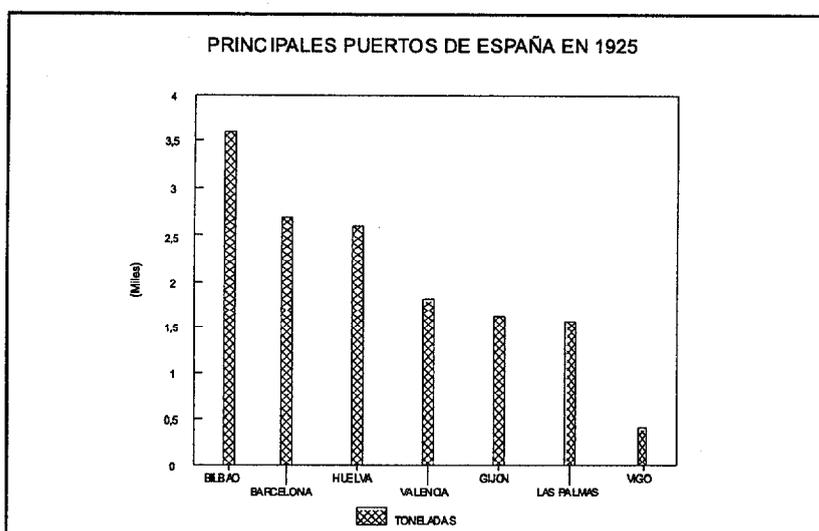
Al parecer, la obra fue llevada a efecto, pero desconocemos con qué grado de eficacia, máxime cuando la entrega oficial al Ayuntamiento del primer kilómetro de la «carretera o vía de servicios de estos Puertos» se hizo en el 2 de julio de 1926¹⁹⁸, una vez llegado el nuevo Ingeniero Director del Puerto, el señor Rodríguez Noda¹⁹⁹.

La última etapa de la primitiva carretera es la comprendida entre los años 1932 y 1933. En este bienio, se entregan los tres últimos kilómetros a la Alcaldía, los numerados con el 4, 5 y 6²⁰⁰. A partir de aquí, comienza la evolución moderna de la carretera.

Figura 3.1 b *Principales puertos de España (1925)*

Fuente: Información periódica de la época.

Elaboración propia.



Uno de estos primeros «exámenes históricos» fue el que llevó a cabo el Presidente del Consejo de Ministros de entonces, el General Primo de Rivera, que, con motivo de las obras de ampliación y remodelación de la infraestructura portuaria, se desplazó a la Gran Canaria, en la fecha del 20 de octubre de 1928²⁰¹. La memoria de 1928, recoge de la siguiente manera el evento:

« El 20 de octubre del año que nos ocupa esta MEMORIA desembarcó el General Primo de Rivera en el Puerto de La Luz, entre los aplausos bien merecidos de los naturales de una región, quizá la más favorecida por el Gobierno que el presidía.

Ya las obras de ampliación del puerto habían tomado un gran incremento, pues se encontraban casi terminadas las principales instalaciones y se había ejecutado una parte no despreciable de obra, tanto en lo referente a la construcción del dique como en los rellenos, y pudo mostrarse al Presidente la zona de excavaciones, los transportes de productos, el taller de bloques naciente, la colocación de los mismos en el mar y, en una palabra, el considerable trabajo que en un año se había hecho y que era promesa de la actividad

futura de las obras del puerto, lo que satisfizo sobremanera a gobernante tan práctico, el que prodigó los elogios a los contratistas en la persona de su director el Ingeniero Doctor Speth»²⁰².

Con toda seguridad, la buena acogida dispensada al General Primo de Rivera, no menos que el éxito de la visita en conjunto, se deben a una anterior recalada del Ministro de Gracia y Justicia, que vino a estas tierras en 1927, motivado por la preocupación existente en el seno del ejecutivo por la reciente separación del sector oriental de las islas de la capitalidad tinerfeña. Aunque, no por ello, dejó de dar una «ojeada»²⁰³ a las obras en el puerto que, por aquel tiempo, se principiaban.

Este sacrificio de los medios mecánicos del que venimos hablando se hizo, aparte de las razones generales reseñadas (ampliación y remodelación del puerto), por factores particulares, concretados en los siguientes puntos: a) urbanización del puerto: alumbrado, b) un laboratorio de ensayos, c) un comité de saneamiento y, por fin, d) una Junta de Carreteras.

a) Urbanización del Puerto: Alumbrado (1908-1940).

Al hablar de la urbanización de un sector, no solamente atendemos a la iluminación, sino también a elementos tan variados como la dotación de retretes públicos²⁰⁴, o la creación de parques y jardines (entre ellos, el magnífico de la Junta)²⁰⁵, o incluso la policía y vigilancia en los interiores del recinto, en este caso, portuario²⁰⁶. Cada uno de estos aspectos, merece un apartado por sí solo; sin embargo, aquí hemos optado por la elección de uno, sin duda, de los más importantes: el alumbrado.

Las primeras noticias acerca del alumbrado del Puerto provienen del Ayuntamiento, quien en 1904, y por medio de un informe de la Comisión de Alumbrado, nos habla de que «en breve ha de quedar alumbrada por el sistema de electricidad la carretera del puerto hasta el muelle de Santa Catalina»²⁰⁷. No obstante, no tuvo el de La Luz la inmensa fortuna del de Barcelona, pongamos por ejemplo, que, ya en la última década del siglo XIX, contaba con la electrificación del servicio de iluminación²⁰⁸. Será en 1908, y tras varias gestiones compartidas por la Junta y el Ayuntamiento, cuando de veras se acometa la instalación de luces eléctricas en el puerto.

Así, el 7 de enero de 1908, la Comisión Ejecutiva conoce el presupuesto del alumbrado eléctrico para el Muelle de Santa Catalina²⁰⁹, primera preocupación de

la Junta. Dos meses después es la misma Comisión la que da fe de entrada a la Real Orden (20.II.1908), por la que se aprueba el presupuesto y, asimismo, la instalación del nuevo sistema²¹⁰. En agosto, se discuten y aprueban en pleno las condiciones generales del emplazamiento tanto en la carretera del Puerto a Las Palmas, como en el mismo parque de Santa Catalina²¹¹.

En lo que tocaba a las dos corporaciones de la ciudad, interesadas en el asunto, Junta y Ayuntamiento, los trámites estaban cumplidos. De este modo, el día 2 de septiembre de 1908, a las nueve y media de la noche, fue inaugurado el nuevo servicio eléctrico para la urbe, según recoge la prensa local²¹².

Sin embargo, el problema de la iluminación en el Puerto no había hecho más que empezar. A dos semanas de la inauguración, el Pleno de la Junta acuerda el «pago del material eléctrico» en el Muelle de Santa Catalina²¹³. Todo parecía de lo más normal, pero el 21 de octubre se conoce en la Junta que la autoridad aún no había hecho el reglamentario acto de recepción de las obras²¹⁴. Incluso así, en noviembre, se hacen los primeros abonos en concepto de pagos por fluido eléctrico a la *Compañía de Electricidad*, y, todavía más, se vuelve a debatir la iluminación del Muelle de Santa Catalina²¹⁵.

El año de 1909 se abre con una situación semejante a la del precedente. Una de las primeras reuniones del Pleno, precisamente, somete a debate público el alumbrado eléctrico del Muelle de Las Palmas²¹⁶, por aquel entonces de escasa relevancia comercial, pero no así social, puesto que era lugar de tránsito habitual, en la confluencias de las calles Mayor de Triana y la ahora denominada Bravo Murillo. Dos semanas después, curiosamente, es conocida por los miembros de la Junta la aprobación de la Superioridad del presupuesto de obras de la instalación de la iluminación eléctrica en el Muelle de Santa Catalina²¹⁷. No quedaría ahí la alegría, ya que, en breve plazo, confirmó el pleno la recepción del «material eléctrico» en el susodicho muelle²¹⁸. No obstante, la Dirección Facultativa comunica a la Junta, para su conocimiento y aprobación, que la iluminación del Muelle de Santa Catalina es una «obra de embellecimiento de la población» que corresponde, obviamente, llevar a ejecución al Ayuntamiento²¹⁹.

Pese a estos baches en las relaciones institucionales, la Junta y el Consistorio se entendieron bastante bien; aunque, en este caso, no hubo concordia ni mucho menos afán de solucionar solidariamente los problemas. En fin, la Junta siguió con sus asuntos, entre ellos la iluminación del Muelle de Las Palmas²²⁰, sin aportar nada a la situación en el otro muelle.

En 1911 se ofrecen nuevas expectativas a raíz de la contratación con la *Sociedad de Electricidad de Las Palmas*. De ello, tenemos fe documental a través del Acta de una sesión plenaria de septiembre²²¹, en la que se detalla la «solicitud de autorización para establecer una servidumbre de paso de corriente eléctrica para la conducción y distribución de la energía producida por la fábrica de dicha Sociedad, con destino al alumbrado público y privado de la Ciudad de Las Palmas, sobre la Carretera de Las Palmas al Puerto de La Luz, explanada de Santa Catalina y muelle de Las Palmas»²²².

La Junta reconocía que el alumbrado era algo verdaderamente importante para el Puerto y el conjunto de sus estructuras. Por esta razón, a finales de 1911, La Comisión dio su informe favorable a un proyecto de nuevo *Plan de Luces*²²³.

A partir de entonces, 1911, hay una cierta normalidad en el servicio de iluminación del Puerto y la Ciudad. Dos empresas son las encargadas de estas tareas: una, la *Sociedad de Electricidad*, y otra la denominada *Tranvías de Las Palmas*, que compartía la oferta de suministro de fluido en el Muelle de Santa Catalina con la cotidiana de proveer de transporte a los ciudadanos. Esta última era objeto constante de quejas y reclamaciones, lo cual condujo al replanteo de su contrato con la Junta²²⁴, de una forma totalmente nueva y mucho más acorde con los tiempos modernos: la redacción de unas *Bases para un concierto de cambio de servicios entre la Junta de Obras y la Empresa del Tranvía Eléctrico de Las Palmas*²²⁵. Al menos, este acuerdo perdurará hasta 1928, fecha en que la Junta tomará nuevas decisiones al respecto.

En vista de todo ello, y en la década de los veinte, la Junta cambia de criterios en sus posturas sobre el alumbrado y otros servicios compartidos con el Ayuntamiento. Por ejemplo, en noviembre de 1921, conoce el Pleno la colocación de luces en la calle León y Castillo, aún perteneciente a la JOP²²⁶. Pero, sin lugar a dudas, el hecho más significativo fue la presentación de un proyecto de *Central eléctrica* para el puerto. El texto del Acta es sumamente revelador de las tesis de futuro de la Junta, puesto que expresa claramente el objetivo de la consecución de «fluido propio que nos permita alumbrar bien y seguramente nuestros muelles o instalaciones, con la misma o menor suma de la que hoy gastamos en pagar el muy mediano servicio que se nos presta»²²⁷.

De un lado, las deficiencias propias de un suministro mal dispuesto, y de otro, el pésimo servicio y sus costes hacen recapacitar a la Dirección Facultativa, que, en previsión de perjuicios mayores, somete al examen de los componentes de

la Junta el proyecto de una central de autoabastecimiento. Sin embargo, la JOP debía atender a unas faenas diarias inexcusables, lo que, por el momento, impedía la realización de una obra tan necesaria como ilusa.

En esta atención a los quehaceres cotidianos, la Comisión conoce la redacción del *Proyecto de contrato formulado por la Sociedad de Electricidad de Las Palmas para suministro de alumbrado y fuerza motriz para los distintos servicios de esta Junta* (1926)²²⁸. Aunque, por otra parte, y en una muestra de su poder, la JOP se permite todavía dar avisos financieros a las empresas con las que mantiene relaciones de servicio: por ejemplo, la liquidación de débitos de *Tranvías*²²⁹.

Pese a todo, la labor entusiasta de la Junta prosigue sin descanso. En enero de 1927, la Comisión determina el plazo de ejecución de las obras de instalación del alumbrado eléctrico del Dique y Muelle de La Luz, conforme a lo aprobado por R.O. del 22 de mayo de 1921²³⁰. Comprobamos, pues, que la Dirección Facultativa mantenía el celo en la profundización y desarrollo de la electrificación de los servicios portuarios.

Llegados a 1928, la Junta se ve en la encrucijada de proyectar un nuevo contrato de suministro de energía, hasta ese momento ofrecido por la *Sociedad de Electricidad*. Pero, por fortuna para este organismo, había otra empresa de capital germano interesada en ofertar el servicio, que abría las puertas aquel año: la CICER (*Compañía Insular Colonial de Electricidad y Riegos*). La Comisión decidió, ante la doble opción, decantarse por la *Sociedad* por razones de precio y servicios prestados con anterioridad²³¹.

De otra parte, la JOP se servirá de esta contratación durante varios años, viniendo obligada la *Sociedad de Electricidad de Las Palmas*²³², como refleja el punto cuarto del susodicho: <<La «Sociedad de Electricidad de Las Palmas» se obliga, salvo caso de fuerza mayor, debidamente justificado, a juicio de la Junta, a hacer suministro de forma continua, de día y de noche>>²³³. Por lo demás, el contrato tiene una duración anual, abierto a sucesivas y «tácitas» prórrogas²³⁴.

Curiosamente, en una parte del muelle de Santa Catalina el suministro de electricidad todavía viene dado por la *Sociedad de Tranvías*, «a cuenta del canon por conservación de la carretera».²³⁵

Otro asunto es la visión de la institución portuaria del problema de la ilumi-

nación en general. La primera consideración sobre este punto es que la Junta tiene a su cargo un «servicio municipal», como se llega a expresar el redactor de la memoria de 1928²³⁶. Otra consideración de importancia es que la Hacienda de aquel período sobrecargaba el impuesto a la JOP, habida cuenta que la considera como «una entidad que explota la energía eléctrica»²³⁷.

Hacia mediados de 1939, la Junta da paso más hacia la municipalización de algunos de los servicios del Puerto. En concreto, la Comisión Permanente decide la cesión *parcial* del vetusto Muelle de Las Palmas al Consistorio, en el tramo comprendido entre las calles León y Castillo y Venegas²³⁸. Decisión loable y que inicia el progreso de cesión al Ayuntamiento de varias zonas ya no relevantes para el tráfico comercial y que, como en este caso, son el vivo recuerdo de los primeros emplazamientos marítimos en la ciudad. A partir de esta medida, la Junta buscará un mejor entendimiento con las empresas suministradoras de los servicios básicos en el Puerto. De otra parte, la competencia entre sociedades de abastecimiento energético culminó en 1932, con la creación de la *Unión Eléctrica de Canarias, S.A.* (UNELCO)²³⁹.

b) Laboratorio de ensayos de materiales (1913-1934).

Esta es, por así decir, la niña mimada de la Dirección Facultativa de la Junta de Obras del Puerto. Al ser la mayoría de sus componentes, técnicos en la ingeniería, el que la Superioridad dotara a la JOP de un laboratorio de materiales les parecía de maravillas.

Fue en 1913, cuando por primera vez es sometido a consideración de la Comisión Ejecutiva un *Presupuesto de Laboratorio, observatorio y ensayos de materiales aglomerantes*²⁴⁰. Ni siquiera habido sido necesaria la presentación de un proyecto con anterioridad; a lo sumo, un informe económico-administrativo, por otra parte ineludible, de la Comisión. Con el nuevo laboratorio estará la Dirección Facultativa durante quince años, hasta que, en 1928, se proyecta la ampliación²⁴¹. Esta es la etapa decisiva, pues, a un primer momento, de adjudicación de la plaza a un químico, que renunció, sigue la euforia, confesada en la memoria anual, por la consecución de un bien tan ansiado.

«Hoy ya podemos decir que disponemos del local y material más preciso y tenemos al frente al Químico, el Ingeniero Español Sr. Jiménez Neyra, y que con lo que adquiera este año de pequeño ma-

terial para completar el laboratorio químico, podemos hacer frente debidamente a nuestro cometido»²⁴².

Este pequeño laboratorio tuvo por principal ocupación la determinación de la composición de los hormigones de las obras de ampliación y remodelación del puerto²⁴³.

Sin embargo, la provisionalidad del ingeniero industrial al frente del organismo fue suplida mediante el anuncio público para cubrir la plaza de Químico, ya en los principios de la década de los 30²⁴⁴. Por fin, en 1931, esalzada a la consideración de la Comisión la propuesta, realizada por el Ingeniero Director, de adjudicar la plaza convocada a D. Francisco Cabrera Romero; a lo que se accede²⁴⁵. Pero no iba a durar mucho en su puesto el químico Cabrera Romero, quizá debido a motivos propios, ya que en 1934, las Actas de la Comisión nos dan cuenta de la ocupación del cargo de Químico del Laboratorio por parte de D. José Cárdenes López²⁴⁶, que será el facultativo que desempeñará estas funciones durante largo tiempo.

c) Saneamiento (1907-1940).

Esta es otra importante necesidad del Puerto de La Luz. Además es una muestra de su crecimiento, por lo menos, en el aspecto socioeconómico. Ya en el orden práctico, hay que decir que resulta un tema recurrente en el devenir histórico de la Junta. En efecto, abrimos las Actas por el temprano 1907 y hallamos la petición de un estudio sobre la posible instalación de una *Estación Sanitaria* en los alrededores del puerto, convenientemente cursada por la Alcaldía²⁴⁷. A ojos vista salta la evidente preocupación de los miembros de la JOP y del Ayuntamiento por dar solución a un problema crucial para el desarrollo portuario.

Debido a ello, en febrero de 1908²⁴⁸, es debatido en Comisión el posible emplazamiento de la Estación Sanitaria, tramitándose el expediente y alzándolo, como era preceptivo, a la Superioridad para decisión ulterior. La contestación del Ministerio no se demoró, recibándose la orden ministerial de aprobación del proyecto de instalación y la conjeturada zona de situación a finales de octubre del mismo año²⁴⁹. A todo esto, el Ayuntamiento seguía con sus propias gestiones, proponiendo al competente criterio de la Junta un proyecto municipal de estación, muy posiblemente perfeñado por Fernando Navarro²⁵⁰.

En diciembre de 1908, el Pleno de la Junta conoce el informe acerca del personal que debería atender el cuidado de las instalaciones²⁵¹. Sólo faltaba la determinación necesaria para acomete el proyecto capitalino, lo cual fue dispuesto, precisamente, el primer día del año de 1909²⁵². Tanta celeridad y buen manejo de las proyecciones²⁵³, hizo posible que la Estación saliera a subasta pública en noviembre de 1909²⁵⁴, dándose la contrata definitiva, a propuesta de la Dirección Facultativa, a favor de la empresa de Juan Sánchez²⁵⁵.

Incluso la inevitable aprobación del ramo de la Guerra, llegó con tiempo suficiente a la Junta, un mes antes de la adjudicación de las obras a la empresa citada²⁵⁶.

A lo largo de 1910, son debatidas en las reuniones de la Comisión Ejecutiva las diferentes condiciones que habría de presentar el dispensario público de la Estación. Por último, en diciembre, y como colofón a la decidida voluntad de contar con los medios sanitarios en el Puerto, se discute la dotación de material indispensable para la moderna y correcta instalación²⁵⁷.

Para principios de 1911, encontramos ya a pleno rendimiento la Estación. Y una de sus primeras medidas, desde luego muy loable, es la proposición, presentada por el Director de Sanidad (vocal de la Comisión), de la redacción de un «reglamento» de las actividades del *cambullón* en el recinto portuario.

«A propósito de una instancia del Señor Director de Sanidad, solicitando la ayuda de esta Junta a fin de reglamentar los servicios particulares que realizan en el Puerto los industriales cambulloneros, y que pueden ser perjudiciales a la Sanidad Pública.»²⁵⁸.

Esta medida y otras consecuentes, solidariamente dispuestas por la JOP y la corporación capitalina, tuvieron su eco en la sociedad isleña, que supo premiar esta empresa pública. Así el *Diario de Las Palmas*, recogía en un artículo titulado justamente «Higienicemos...», la siguiente alabanza:

«Admirable labor la que se viene realizando con el más noble y perseverante de los empeños para la higienización de la ciudad y el Puerto de la Luz.»²⁵⁹

Además, el Ayuntamiento hizo suyo este problema, planteando, si no soluciones, alternativas válidas para la buena higiene de la ciudad; que era totalmente

dependiente del comercio portuario. Una prueba de lo que decimos fue el *Proyecto de saneamiento del Puerto de La Luz*, del que la corporación municipal tomó buena cuenta²⁶⁰, allá por 1917. Sin embargo, entre 1915 y 1926, solamente hay tres referencias claras a la Estación Sanitaria en las Actas de la Junta, de las que destacan las dos últimas. En noviembre de 1925, se habla abiertamente en la Comisión Permanente de la urgente tarea de «desinfección y desratización» del puerto²⁶¹, máxime cuando la higiene interna dejaba mucho que desear. Y en un alarde de ironía del Director de Sanidad comparando las instalaciones portuarias de La Luz y las de Barcelona con motivo de la visita especial de una Comisión, se razona:

«El Señor Director de Sanidad manifiesta a sus Compañeros de Junta, que piensen, si por acaso llegara a este Puerto una Comisión como la que recorre el Mediterráneo. si creen que dirían de este puerto lo que han dicho del de Barcelona, al que señalan como modelo de condiciones sanitarias»²⁶²

La segunda referencia, quizá la más importante, pertenece al mes de marzo de 1926, cuando es presentado a la Comisión el *Proyecto de Saneamiento de la Isleta*²⁶³. No obstante, este proyecto no fraguaría en algo sólido por el momento. Ya, en 1928, las cosas han de cambiar significativamente para la sanidad en el Puerto, ya que ve la luz un organismo axial en esta materia. Nos referimos a la creación del *Comité de Saneamiento urbano y defensa sanitaria del Puerto de La Luz*²⁶⁴; entre cuyas funciones, se encontraba la necesaria higienización del recinto portuario, requisito imprescindible para una instalación portuaria de corte moderno, como era empeño de la Junta para el de La Luz.

El comité se constituyó con las debidas representaciones locales y, por supuesto, una excelsa Comisión Ejecutiva, compuesta por un Presidente (el Gobernador Civil), y las siguientes vocalías: el Presidente del Cabildo Insular, el Alcalde de Las Palmas, el Director de Sanidad del Puerto y el Director Facultativo de la Junta de Obras, aparte de un Secretario, encarnado en la persona del Inspector Provincial de Sanidad²⁶⁵.

La implicación de los medios capitalinos en el comité fue intensa, ya que formaban parte, al menos que sepamos, de la Comisión Redactora de proyectos, los arquitectos locales (incluido el municipal), aunque de poco o nada sirvió a causa de la ausencia de los dineros necesarios, y que habían de buscarse mediante créditos²⁶⁶.

En 1934, luego de casi veinte años, la Estación Sanitaria sufre un deterioro importante, calificándose la situación en términos de extrema gravedad:

«[es necesaria la] realización urgente de ciertas obras en el edificio de la Estación Sanitaria, que eviten las posibles desgracias que su estado ruinoso pueda ocasionar y permita la conservación del material en el instalado».²⁶⁷

Lejos quedaban los primeros años de entusiasta preocupación por conseguir el anhelo de una instalación sanitaria moderna y eficaz. Y tanto más distante las dos corporaciones, Ayuntamiento y Junta, de evitar el depauperado estado de una Estación, en otros tiempo modelo de higiene. Únicamente, el tremendo poder del tráfico comercial, aunque en lejana fecha, pudo atajar el desdén público. En 1940, es visto en comisión el proyecto de *Construcción de un edificio para oficinas y dispensarios y de una nueva Estación Sanitaria con enfermería*²⁶⁸, con el pretexto de constituirse en la «defensa sanitaria contra los peligros exteriores [que] no puede ser otra que la dotación de las instalaciones y medios adecuados para tal fin»²⁶⁹. No obstante, la verdadera causa de tanto desvelo era la posibilidad --muy negra, pero cierta-- de que el puerto se quedase sin tráfico internacional debido a la peste endémica en él reinante, lo que era por todos conocido.

En las décadas siguientes, el problema persistió, sometiéndose a consideración de la Junta diversas proyecciones para subsanar definitivamente estas carencias, aunque ya lo comprobaremos en otro lugar.

d) Junta de Carreteras (1928).

Esta es la, con anterioridad, denominada *Junta Administrativa de Obras Públicas*. Preciso es decir que una de las principales preocupaciones de la Junta, y de lo cual ya hemos hecho mención arriba, es la progresiva comunicación de los distintos puntos de la isla con el puerto, auténtico foco de prosperidad y riqueza. Tal es así que, en palabras del ingeniero Rodríguez Roda y Hacar, redactor de la memoria de la JOP de 1928, se llega a decir:

«... Las carreteras de la Isla son, más que otra cosa, arterias del gran puerto y que cabe establecer por ellas medios más económicos de circulación, regularizando pendientes y suavizando curvas»²⁷⁰.

En fin, esta Junta la componían: la Jefatura de Obras Públicas, el *Automóvil*

Club, los representantes de los Cabildos (Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura), y los de la Junta de Puertos. El conjunto lo presidía, nuevamente, el Gobernador Civil²⁷¹.

4.- LA GRAN CRISIS: AÑOS DE GUERRA CIVIL Y POSTGUERRA.

Si bien el período histórico-económico marcado por la Dictadura de Primo de Rivera puede decirse que registra un sentido positivo en el contexto político institucional, no por ello dejamos de percibir, en su devenir, unas disparidades, que, con el análisis, se convierten en auténticas etapas constatables. Así lo hace el profesor Francisco Comín²⁷² --al que seguimos--, el cual destaca, por otra parte, el notable crecimiento del sector privado en el tiempo histórico 1919-1935. Es más, esta «oligopolización»²⁷³ se hará patente en puntos concretos de la economía española. En lo sucesivo, trataremos de demostrar ese aspecto, referenciándolo al caso del puerto grancanario.

El Puerto en los años 30.

El estado de la infraestructura.

A causa de las obras de remodelación y ampliación del puerto, comenzadas en 1927, la infraestructura disfrutará de unas instalaciones que cada día irán mejorando. Es objeto de recuerdo que la gran inversión en estas obras distrajo a la Junta de una posible mejora en sus servicios de carga y descarga, por lo demás necesarios para esta época, señalada por los estigmas de la crisis. De este modo, los medios mecánicos --tema de nuestro trabajo-- adolecen de nuevas posibilidades, dejándose la JOP llevar por el impulso privado, el cual ponía a disposición del personal de estiba su propia maquinaria²⁷⁴. Este hecho, junto con otros elementos concatenados, harán de palanca para la aparición de movimientos vindicativos en la masa obrera del puerto²⁷⁵.

En fin, en lo atinente a la política de recursos de la JOP, fue norma para esta época el no hacer sobregastos y contar con el apoyo particular, mediante varaderos y demás utillaje preciso, para las tareas propias de una infraestructura como ésta.

La conflictividad obrera.

En consecuencia, tenemos que pararnos a reflexionar sobre el estado de las relaciones laborales dentro de La Luz. Para ello, tomaremos las siguientes palabras como guía interpretativa, debidas a la pluma de dos economistas:

« (...) la economía canaria sufrirá la segunda recesión del presente siglo, manifestada sobre todo a partir de 1933, y de la que no empezará a mostrar síntomas de recuperación hasta la década de los cincuenta»²⁷⁶.

Esta apreciación localista toma cuerpo, pero a otro nivel, en la tasa de producción industrial nacional (IPI), para el período 1930-1935, que cae en medio punto²⁷⁷. Es decir, la transitoriedad del estancamiento económico de esos años es absorbida a escala insular como una auténtica caída, teñida de rasgos críticos. Pero, vayamos por partes.

- 1933: crisis huelguística en el Puerto.

El año de 1933 no es sólo y únicamente la marca del inicio de un período crítico para la economía canaria, sino también, y casi por completo, un momento de aguda tensión y, por ende, de proliferación de conflictos. Un tipo concreto de conflicto emergente es el colectivo, fundamento en la defensa de intereses antagónicos entre una facción y otra. En este caso, entre trabajadores y empleadores²⁷⁸.

De esta manera, 1933 refleja el surgimiento de la tensión entre los trabajadores (o estibadores propiamente) del puerto y las casas consignatarias extranjeras afincadas en él, que luego han de convertirse en *trust*²⁷⁹.

Del 28 de enero al 5 de febrero de ese año, se desarrolla una acción huelguística, en demanda solidaria con los despidos realizados por la *COPPA*, casa que, como sabemos, fue la contratista, una vez hecho acuerdo con la *Sociedad Metropolitana de Barcelona*, de las obras de remodelación de la infraestructura, dirigidas por el ingeniero Speth.

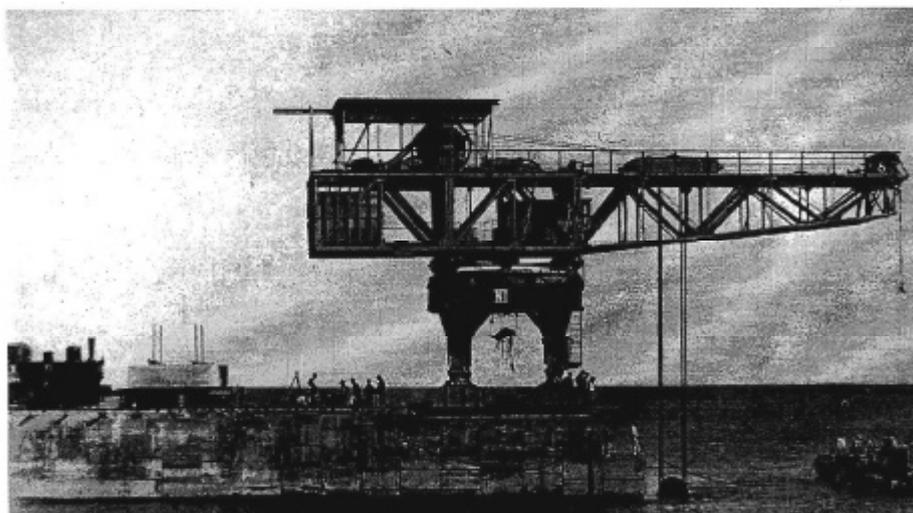
La situación es vista por la Federación Obrera de Gran Canaria (FOGC), cuyo órgano de expresión pública es *La Voz Obrera*, de la siguiente guisa:

« (...) Pero todos los obreros de la 'Coppa' y con ellos todo el proletariado... a una sola voz rechazan la indigna propuesta con la que los Directores de la Metropolitana pretenden evidenciar que la intransigencia no está en ellos sino en los obreros, en esos obreros a los que se les cerró las puertas del trabajo y a los que se les dijo terminantemente que no podían entrar en las obras...»²⁸⁰.

En el mismo número de *La Voz Obrera*²⁸¹ se da aviso de la unión entre las casas inglesas y su posible perjuicio para la clase trabajadora, justamente profetizado por el diputado Guerra del Río²⁸². Por su parte, *El Tribuno*²⁸³, afecto a los postulados del Partido Republicano Federal Canario (PRFC), se hace eco de la cuestión pero en un tono menos combativo si cabe; que culmina en un análisis profundo de la temática:

«La cuestión es compleja. El empleo de combustibles líquidos en la navegación marítima, ha hecho que disminuya enormemente el suministro de carbón mineral a los buques, y por consecuencia el empleo de brazos en estas faenas, determinando una seria y honda crisis de trabajo en el numeroso personal que antes se ocupaba de ellas; personal que, en su mayoría, desconoce otra profesión para ganarse el sustento. Este es un hecho innegable. También lo es agobiador y apremiante, el de que hay centenares de hombres que estando dispuestos a trabajar se hallan en paro forzoso, esto es, no pueden ganar su pan ni el de los suyos. De otra parte, la constitución del trust ha contribuido también a ese paro»²⁸⁴.

El examen crítico, y a la vez auspiciador de una voluntad de diálogo entre las partes en conflicto, salta a un nivel diferente, por lo menos en las páginas del rotativo del *Diario de Las Palmas*, portavoz de siempre de la política liberal, por lo demás proveedora de prebendas a las casas consignatarias desde los primeros años de construcción del puerto (1883 en adelante²⁸⁵). En un suelto del 29 de abril del año 33, bajo la rúbrica de «La acción del capital extranjero en Canarias», se hace una glosa de la contribución de la inversión extranjera al desarrollo y progreso de las Islas Canarias, y, en concreto, al de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, haciendo caso omiso, por otra parte, a las protestas y reivindicaciones obreras.



«Varaderos y muelles de particulares (1906). Fuente: AHPLP, Ayuntamiento, Serie: Puerto de La Luz, leg, 2, exp. 2 (Plano: Ing. José de Lezcano).

Pero, volviendo a la exactitud cronológica y la narración de los hechos, según *La Voz Obrera*, el día 11 de febrero de 1933²⁸⁶, se manifiestan las posiciones encontradas de los dos bandos:

«Desde el martes pasado --como ya anunciamos-- empezó el boicot declarado por el Sindicato de Industrias marítimas al trust de casas inglesas establecido en el Puerto de La Luz. Y la cuestión, a juzgar por la intransigencia de los ingleses y por el juego que le hace la Patronal no lleva trazas de arreglarse amistosamente».

No obstante, ahora se habla claramente de la implicación en el conflicto de la Asociación Patronal de Consignatarios de Buques, fundada en enero de 1925, y cuyo presidente, a partir de 1932, es Juan Bordes Clavería²⁸⁷. Este es un factor adicional, puesto que nos indica la unión de intereses comerciales, por no decir literalmente corporativos, que entra en liza. Mas, después de todo, el conflicto continúa, aunque *El Tribuno* anuncie, en su edición del 14 de febrero, una «tregua» en el boicot obrero para, en las 48 horas de apaciguamiento, intentar concertar un acuerdo.

Y así es. más tarde viene a unirse a la problemática planteada el surgimiento

de nuevas demostraciones huelguísticas (7 de marzo), pero, esta vez, originadas por las reivindicaciones de los obreros de carga blanca, solidarios con los pescadores. Tenemos, pues, en danza dos conflictos: uno de índole estructural (la unión de las casas inglesas y la disminución de empleo a causa de ello), y otro de corte coyuntural²⁸⁸, debido a la suspicacia de los pescadores al enterarse de que hacía «dos meses y medio se empezó a rumorear que este año (1933) las Compañías no saldrían a la pesca de la corvina, pues no les interesaba»²⁸⁹, y que habría de trabajarse bajo el sistema de «a la parte», casi lo mismo que al destajo. Pero, mientras este conflicto se agravaba ---al menos eso es lo que reflejan los rótulos de *La Voz Obrera* del sábado 22 de abril---, se producen en el territorio insular críticos movimientos obreros, con huelgas generales en Arucas, del 27 de abril al 2 de mayo, huelga en la *Grand Canary* (23 de mayo); a las que seguirán, pero ya en Tenerife, las huelgas generales referidas al tabaco, en los meses de junio y julio, y, por fin, en octubre, «el conflicto bancario», como la denomina *La Voz obrera*²⁹⁰.

Sin embargo, y retomando la cuestión principal, a saber: el conflicto de las casas inglesas; la situación ha cambiado, al menos en los interlocutores, ya que, en este momento, todas las iras de los trabajadores han de ir dirigidas a la *Sociedad Blandy Brothers y Cía. Ltd. (Grand Canary)*, que, por lo visto, alzó instancia y proyecto de legalización de unos depósitos de carbón mineral y muelle de servicio, concedidos nada menos que por R.O. del 11 de abril de 1886²⁹¹. Los trabajadores salieron al paso de tal intento, basándose en los siguiente criterios: primero, la legalización, pese a ser un proyecto de aparente interés general o público, esconde unos resortes de orden privado en busca de los beneficios propios de una empresa particular; en segundo lugar, y reconociendo este foco de riqueza amparado en instalaciones estatales, se denuncia la política de fusionamiento de esta casa, que junto a otras, a lo largo de varios años, practican unos métodos monopolistas y severísimos con el empleado local, sujeto de convenio de despido. Y tercero, y último, la casa *Blandy Brothers*, objeto de fusión, y por tanto desposeída de todo compromiso con sus trabajadores, disfruta *in sólido* con las demás casas extranjeras de una libertad insólita a la hora de pasar unos trabajadores de un lugar a otro, de unos puestos a otros, etc.²⁹². Estas tesis fueron dibujándose más y más en *La Voz Obrera*, en ediciones posteriores, del 15 y 22 de febrero y 8, 11 y 15 de marzo, en que se reproducían los recursos planteados por el presidente de la Federación Obrera de Gran Canaria, Narciso Mendoza Benítez, hasta un total de diez. El último, precisamente, en contra de la *Atlantic Coaling Company Limited*, por las mismas razones antedichas y por el «perjuicio a la clase obrera y los intereses del Puerto... ejerciendo un verdadero monopolio»²⁹³.

Por lo que tenemos documentado, estos sucesivos recursos, así como las pretensiones intrínsecas de la FOGC (ausencia de funciones monopolísticas en el puerto y mayor seguridad en el empleo), fueron fallados en su contra, quedando el recinto portuario, en lo que se refiere a control del comercio de mercancías y de las faenas de carga y descarga, en manos de las recientemente fusionadas casas inglesas.

Para concluir, y resumiendo este apartado, hemos podido hacer entendimiento de cómo una cuestión relacionada, *primariamente, con los recursos o medios disponibles por una institución, la Junta de Obras del Puerto, pone en evidencia, ya en manos privadas, la negativa repercusión social que tiene el asunto.* Esto es, la Junta, que no era poseedora de medios tales como grúas u otros de la misma índole, necesarios para los trabajos portuarios, e incapaz, como se ha visto en el capítulo anterior, de llegar a un acuerdo, para proveerse de estos medios mecánicos a corto o medio plazo, con las casas que mercadean en sus instalaciones, practica una política dejacionista, haciendo ver que las tareas en el Puerto han de realizarse con la maquinaria privada. Pero aquí aparece, tras los años 20, el problemático aumento del uso de los combustibles líquidos, lo cual trae como desafortunada consecuencia, la pérdida de empleos en el acarreo y manipulación del carbón mineral, *no útil ya en la navegación o, al menos, en franco descenso.*

De esta forma, el obrero portuario sufre, de una manera descarnada, la falta de medios mecánicos de tierra de propiedad pública; con los cuales, a buen seguro, si hubiera dispuesto la JOP de ellos, el empleo no habría bajado tanto, ni, por supuesto, hubieran aparecido los despidos patronales a tan gran escala. En última instancia, el problema, como muy bien supo entrever el redactor de *El Tribuno*, radica en un cambio tecnológico, y en una carencia vital de un puerto como el de La Luz, agregamos nosotros. Esta es, en consecuencia, la trabazón de la conflictividad portuaria con los medios mecánicos, que es el tema de nuestro trabajo.

Época de estancamiento: los años 40.

Las diversas circunstancias políticas y económicas se alían para que los «años 40» sean conocidos como un prolongado período de crisis o, propiamente, de estancamiento en la economía insular. Estas circunstancias, algunas ya conocidas (la conflictividad portuaria), son de diferente signo. De un lado, tenemos la concatenación de fenómenos económicos tales como el *crack* del 29 --todavía por

estudiar en toda su amplitud para el Archipiélago Canario--; la proliferación de los monopolios a escala internacional como consecuencia, precisamente, de la caída de las empresas en el «martes negro» del Wall Street; el cambio del patrón monetario; en fin, un período de avanzadilla en la teoría económica a la manera como la entendemos en la actualidad. A otra parte, presenciamos los movimientos políticos en alza o, sería mejor decir, en plena efervescencia de masas: las fuerzas de corte autoritario o fascista van abriendo brecha en las estructuras profundas de los estados occidentales, bastante removidos por crisis locales algunos de ellos (es el caso de la Alemania hiperinflacionista de los 20)²⁹⁴.

Por si fuera poco, los escasos organismos internacionales, y uno de ellos es la *Sociedad de Naciones*, de la que es secretario Salvador de Madariaga, se ven impotentes para parar estas fuerzas ascendentes cuando comprenden el inusitado auge que van tomando²⁹⁵.

A España, en esta tesitura, le cae el infortunado honor de romper la situación de tensión. Nuestro conflicto de 1936-39 es la primera piedra que lanza el furor fascista contra las instituciones democráticas occidentales, firmemente consolidadas en el estado y la tradición liberal. Así, el territorio español fue el escenario del encuentro armado entre las tendencias mantenedoras de la vitalidad y vigor de las instituciones y aquellas otras, sustentadoras de la razón del poder y poco confiadas en la fuerza democrática.

Sin embargo, esta breve pintura de la realidad internacional del momento, aunque recoja someramente a lo español, no nos explica a lo menudo la situación de las Islas en aquellos años, tristemente violentos. Pero, de cualquier manera, es necesaria para llegar a entender las causas y las motivaciones imperantes en el Archipiélago.

Pongamos un sencillo ejemplo: en el apartado que hemos dejado atrás, dimos cuenta del hecho que supuso la unión de las casas inglesas en el recinto portuario, con huelgas y movilizaciones obreras; pero también, y aquí está lo verdaderamente importante, reconocíamos que ello era debido a la tendencia universal entre los países occidentales de mantener la fuerza económica a través de las empresas monopolísticas que pudieran tener sus estados²⁹⁶, así como el retraimiento internacional a dispersar las inversiones en el extranjero. Todo esto tiende, por supuesto, a provocar conflictos en esos países donde se debería invertir, puesto que se ven acosados a admitir el proceso de fusiónamiento o, si no, a soportar una

diáspora del dinero inversor hacia otras latitudes; en medio quedaba atrapado inexorablemente el más débil: el trabajador.

Pues bien, contando con este exordio de política internacional, emprendemos el estudio del puerto y los medios mecánicos en la década de los 40.

El Puerto sigue igual.

Dice el profesor Rodríguez Martín²⁹⁷, en su avance de periodización de la economía canaria reciente, que el período 1936-1960 es una muestra del fenómeno autárquico. Dejando a un lado la validez o no del aserto, nuestro cometido es analizar la década inmediata a la Guerra Civil con el mayor de los celos posible, diferenciándola, si ello es adecuado, del despertar del Plan de Estabilización de 1958, que será estudiado más adelante.

La contienda nacional del 36 fue un mazazo para nuestra economía de exportación hacia los países de la Europa Central, incluida Gran Bretaña. El porqué de ello se halla en la brusquedad del choque de las expectativas, surgidas en los años 20 y parcialmente los 30, con una época de crisis bélica abierta. Las Islas Canarias no asimilaron, en lo que se refiere al comercio internacional, el topetazo de la Guerra Civil; como dice acertadamente el profesor Martín Ruiz y sus colegas, fue un completo «dislocamiento temporal del comercio»²⁹⁸.

Amén de esta circunstancia, una vez llegada la Segunda Guerra Mundial, ese primer tropezón se convierte en caída absoluta, puesto que se pierde el comercio exterior, aunque, eso sí, va a resurgir, por razones evidentes, el interior (véase la Fig. 4.2a): es el tiempo de la penuria económica de postguerra, del intento de sobreponerse a la adversidad.

Y aquí abrimos un largo paréntesis para conocer en detalle la situación cotidiana de la propia JOP en este triste período, a través de sus órganos de organización y funcionamiento, el Pleno de la Corporación y la Comisión Permanente. El pulso de actividades de ambos muestra un importante bajón en estos años. Por descontado, y sobreponiéndose al clima de crispaciones esparcido por todo el suelo nacional, los miembros de la institución no dejan de convocar reuniones, aunque, como se comprobará más adelante, se limitan a tomar decisiones o acuerdos de carácter político, fundamentados en la nueva situación acontecida en todo el territorio.

Empezaremos por tratar de las sesiones celebradas por el Pleno de la Corporación a lo largo del lustro comprendido entre 1936 y 1941, quizá el más difícil para la JOP²⁹⁹. Así, en el año de inicio de la contienda fratricida, tuvieron lugar tres sesiones de las cuales, una era con carácter extraordinario, aunque, por el contrario, nada importante se decidió en ella. Del 26 de junio de 1937 al 28 de octubre de 1938 son convocados cinco plenos (uno extraordinario), sin embargo, tampoco se ventiló asunto relevante para el puerto o sus gentes. Habrá que esperar al «Año de la Victoria»³⁰⁰ para encontrar las primeras tomas de posición en conformidad con el nuevo régimen instaurado. De las cinco sesiones de 1939, la mayoría aprovechadas para dar paso a elecciones de nuevos cargos, tres son desarrolladas por vía extraordinaria. Ya en el año de 1940, la primera sesión del ejercicio es verificada con motivo del cambio de distribución de las zonas de servicio en el Puerto (7 de marzo de 1940); a ésta, la seguirían tres más, dos de las cuales fueron convocadas a fin de la elección de nuevos miembros. El mismo tono y objetivo detectamos al año siguiente (1941), del que destaca la segunda sesión (extraordinaria), nuevamente para elegir cargos.

En resumen, un total de 20 sesiones plenarias para un lustro significativo. Y un rasgo claramente definitorio: la fuerte politización de los particulares a dilucidar.

Sin embargo, peor suerte le cupo a la Comisión Permanente, pues tuvo que afrontar el peso represor de la inmediata política de postguerra, no menos que con los últimos coletazos del movimiento huelguístico en el puerto, anteriores al inicio de la Guerra Civil. Nos referimos a la huelga convocada por la *Asociación de Obreros y Empleados de la Junta*, notificada a esta última, precisamente, a un mes escaso del alzamiento, el 16 de junio de 1936 (la más cercana y que así conste en las Actas de la JOP)³⁰¹. Y que tenía por motivos desencadenantes, dos simples reivindicaciones: a) dar solución al incumplimiento de la base cuarta del contrato de trabajo, y b) el abono de los jornales pendientes a los *represaliados* por las acciones del octubre de 1935³⁰².

En lo que se refiere a sobrellevar la malhadada función de depurar responsabilidades, la Comisión Permanente tiene mucho que decirnos. Posiblemente, la primera nota comunicativa del nuevo régimen a la JOP se hace a través de las exhortaciones de las fuerzas militares, sitas en la plaza. Las actas de la Comisión nos informan que, en sesión ordinaria del día 18 de agosto de 1936³⁰³, se procede a la lectura del comunicado del Ejército, en el que se manifiesta la decidida adhesión

de éste al «movimiento salvador de España», pero también el ánimo implacable de persecución y represión de los «no adeptos». De este modo, en el texto de esa misma comunicación, se especifica a la Comisión la detención del guardamuelles Francisco Melgar, acusado de haber realizado actividades de desacuerdo con los principios de la Nueva España³⁰⁴. Pero no queda ahí el asunto, puesto que, ya para 1939, es la propia Comisión la que debe juzgar sobre los «expediente de depuración del personal de esta Junta», por la vía de sesión extraordinaria³⁰⁵.

Fue, pues, esta la dura tarea «política» que la Junta debió arrostrar en aquellos años, de difícil adaptación al nuevo modelo implantado desde Madrid; e intentando, por todos los medios, conseguir un mínimo de estabilidad en el funcionamiento de la institución, al margen de la sombra política que se cernía sobre sus trabajadores. De la lectura atenta de las actas, en fin, descubrimos un profundo malestar de los cargos de la Junta (que tampoco cambian en demasía) por esta misión impuesta y, más si cabe, cuando ella debe ser realizada por los órganos decisorios de la JOP.

En el puerto, propiamente dicho, las instalaciones no van a sufrir cambio alguno, pese a la existencia de unos planes de ampliación, del cual es viva representación el *Plan General de ampliación del Puerto de La Luz* (1947), que no se llevó a la práctica en su totalidad (ver Cuadro 4.1.), salvedad hecha de la remodelación del muelle de La Luz³⁰⁶. Los cambios realizados van en el sentido de modificar la denominación de los muelles y, en general, todas las instalaciones incluidas en el recinto portuario. Ello, quizá, en un afán de acomodación política y religiosa al régimen, porque, de otro modo, no se entiende esta medida. Así lo recoge la Comisión Permanente en octubre de 1939³⁰⁷, produciéndose las siguientes modificaciones:

- «1º Muelle de Santa Catalina - Sigue igual.
- 2º. Dique de Abrigo - Pasa a 'Dique Generalísimo Franco'.
- 3º. Muelle San Fernando - 'Muelle Primo de Rivera'.
- 4º. Dique de La Luz - 'Muelle de La Luz'.
- 5º. Muelle Comercial y Explanada por el Castillo de Santa Catalina - 'Muelle y Explanada Virgen del Pino'.
- 6º. Explanada de San Fernando - 'Explanada Tomás Quevedo'.».

También hay un sector de organización que la política de la Junta focaliza en aquellos años: la renovación de las áreas de servicios del Puerto, disponiéndose-

las, todo hay que decirlo, bajo un criterio de mayor eficacia, en la legítima pretensión de modernizar la actividad portuaria. Este fue el orden definitivamente aprobado en el Pleno de la Corporación³⁰⁸.

- « 1º.- Dique del Generalísimo Franco: tráfico de combustibles líquidos y atraque de grandes trasatlánticos.
- 2º.- Muelle Primo de Rivera. Mercancías generales y transbordos.
- 3º.- Muelle de La Luz: Instalaciones de carboneo, tráfico frutero, mercancías generales y transbordos.
- 4º.- Muelle de Santa Catalina: Vapores correos y comercio de cabotaje.
- 5º.- Muelle y Explanada de Virgen del Pino: Muelle propiamente dicho, para el tráfico pesquero y concesiones para instalaciones auxiliares de dicho tráfico; zona Norte de la Explanada y dársena interior, instalación de la Base de Hidroaviones; y zona Sur, ampliación de instalaciones e industrias derivadas».

Por otra parte, ahora la infraestructura portuaria servirá para unos fines fuera de lo ordinario: de plataforma de los buques en conflicto, tanto de un bando como del otro, con espionaje incluido, etc.; pero, sobre todo, va a ser su principal función, en estos momentos, la de disparadero de los movimientos migratorios a Hispanoamérica, en especial a Venezuela, como recientemente han desvelado Inmaculada Gálvez y Valentín Medina³⁰⁹.

Es decir, en el aspecto tecnológico el puerto no cambia y no lo hará hasta algunas décadas después. Sigue con las mismas grúas y los mismos varaderos, que ahora son destinados al comercio interior en su mayoría. En definitiva, la JOP se vio envuelta en esta situación autárquica de tal manera que ni supo ni pudo atajar las carencias técnicas del puerto.

Cuadro 4.1 *Plan de Obras para el bienio 1947-1948.*

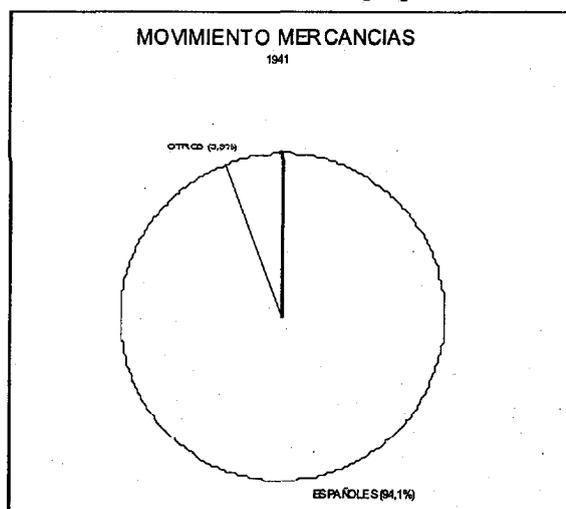
Fuente: AJOP, *Actas* (Comisión Permanente),
 Libro 51 (1945-1948), sesión ordinaria del 23 de septiembre de
 1946, ff. 54 r-v.

PROYECTOS	PRESUPUESTO (Ptas.)
1º.- Ensanche Muelle de La Luz, 2º. Tramo	35.000.000,00
2º.- Acondicionamiento Muelle de La Luz y Primo de Rivera	287.264,91
3º.- Tinglados en el Pto. de La Luz	5.937.246,23
4º.- Acondicionamiento para agua- da en: Muelle Primo de Rivera y Generalísimo	2.353.104,96
5º.- Remolcador	2.250.000,00
6º.- Seis grúas de pórtico	4.314.251,65
7º.- Adquisición de tuberías	1.405.000,00
TOTAL	51.546.867,75

Cuadro 4.2 *Buques en el Puerto de la Luz (1941)*
 Fuente: Resumen Estadístico JOP, año 1941
 Elaboración Propia.

PAÍS (Bandera)	VAPORES		VAPORES	
	Nº.	TON	Nº.	TON
ESPAÑOLES	2.050	1.359.835	1.141	62.047
INGLESES	12	24.842		
GRIEGOS	7	18.650		
PORTUGUESES	6	19.962		
HOLANDESES	4	9.258		
PANAMEÑOS	2	3.911		
BRASILEÑOS	1	4.969		
NORTEAMERIC.	1	3.060		
ALEMANES	1	2.959		
SUECOS	1	1.008		
TOTALES	2.085	1.448.724	1.141	62.047

Figura 4.2 a *Movimiento de mercancías (1941)*
 Fuente: Cuadro 4.2 Elaboración: propia.



La falta de apoyo económico.

Otro punto que va a incidir negativamente sobre el Puerto de La Luz y, en general, sobre la economía insular es la penuria inversionista, tanto de financiación interna como de posible origen foráneo. No por conocida es menos importante la política de incentivación industrial que acometió Franco durante la década de los 40. A dos causas obedece tal empeño: una, la progresiva sustitución de costosas importaciones³¹⁰ por una protección del mercado propio, aún a riesgo de encerrarse más en ese «aislacionismo político», del que nos hablan últimamente los estudiosos de las relaciones internacionales del período (entre ellos, Víctor Morales Lezcano³¹¹), y hacer del brote nacionalista una barrera de protección. Otra, es la apuesta del dictador por una industria española fuerte y consolidada, capaz de deshacer la imagen de una España, «provincia agrícola dentro del gran espacio europeo»³¹².

A esta empresa, se unió, como diseñador político y económico, el no menos interesante personaje del ingeniero Juan Antonio Suanzes, que no reparó en costes ni desventajas tales como el índice de rentabilidad a largo plazo. Una de sus primeras realizaciones fue el Instituto Nacional de Industria (INI), fundado en 1941³¹³, que respondía a las primeras leyes protectoras de 1939. En suma, toda apuesta que no apuntara a la reactivación económica del sector industrial duro (política siderúrgica, astilleros, minería, desarrollo hidroeléctrico³¹⁴, etc.) no era ni siquiera tenida en cuenta. De ahí que para los puertos nacionales de la época y, sobre todo, para el de La Luz, esta tesis industrializadora a toda costa fuera la ruina, habida cuenta que nuestro puerto estaba muy necesitado de inversiones (ver Cuadro 4.3), y había un plan de remodelación de él ya redactado, como apuntábamos hace poco.

No obstante, la Junta no se rindió y apostó firme y decididamente por el Puerto: en sesión extraordinaria del Pleno de la Corporación, de fecha 10 de septiembre de 1943³¹⁵, fue debatido el *Informe sobre la cesión de terrenos de la Isleta a la Junta de Obras del Puerto de La Luz y resolución que se estime procedente*, cuya finalidad era la adquisición de nuevas parcelas, interesadas por la JOP desde hacía bastante tiempo al ramo de la Guerra (luego Ministerio del Ejército), para hacer posible el ensanche del puerto de La Luz³¹⁶, tan necesitado de nuevas y modernas instalaciones, públicas y privadas. Por fin, a esta apuesta definitiva, se alió la jefatura del Mando Económico, eje del poder de las islas, encarnada en la figura del general Francisco García Escámez e Iniesta, el cual, además de gran impulsor de las obras públicas en este Archipiélago³¹⁷, barruntaba la adjudicación

de una *zona franca* para este puerto, según informe recabado de la Junta en octubre de 1944³¹⁸.

Curiosamente, este renacer de la idea del régimen de franquicias va de la mano, por lo menos en las actas de la Junta, de una medida no menos ejemplar que necesaria: el cerramiento del recinto portuario. En un entendimiento moderno y, a la vez, higiénico de lo que debe ser el interior de los muelles, la Comisión Permanente, en sesión extraordinaria del 25 de enero de 1946, acordó, previa votación, el «cerramiento urgente del Puerto en el sector del Muelle grande, estimando aplazable de momento el cierre en la parte del Muelle de Santa Catalina»³¹⁹.

Pero, sin duda, este problema de focalización de la inversión interna, con ser grave y cuyas consecuencias percibimos todavía hoy (la famosa «reconversión industrial» de los años 80), no oculta otra dificultad de la economía nacional. Nos referimos a la carencia de dineros foráneos. Es más, el régimen franquista se permitió, en un alarde de raro orgullo patriótico, despreciar un crédito americano de 100 millones de dólares en 1940³²⁰. Algo inaudito.

Por supuesto, si esta cerrazón o «estrangulamiento» de la inversión extranjera es peculiarmente nefasto para algún sector concreto, seguro que ése es el de las infraestructuras y, en general, el de las comunicaciones. Pues bien, el Puerto de La Luz tuvo que enfrentar esta nueva política con mucho nerviosismo, máxime cuando su principal motor económico y comercial era el de las casas extranjeras radicadas en él. No obstante, los muelles canarios supieron descabalgarse a tiempo de esta fatal tendencia; y, por lo menos, el obrero portuario reaccionó con picardía para subvertir la ausencia de comercio, mediante el fenómeno llamado «Cambullón»³²¹.

En resumen, la década de los 40 fue para España una etapa dura de recomposición de las estructura económicas e industriales. Pero esa dureza fue muy sentida, precisamente, en la ultraperiferia donde esas macrotendencias políticas, a veces, no comulgaban con el sistema económico local. Y este es el caso canario: el Puerto de La Luz, punto de arranque de la economía de Las Canarias Orientales al menos, perdió oportunidades valiosas en este período histórico; sacrificando su crecimiento, tanto físico como comercial, a la política imperante en el régimen.

Esto, por fortuna, cambiará con el surgimiento de los «Planes Provinciales de Obras y Servicios», a partir de 1958, pero que ya veremos que en poco afectaron a la gran infraestructura del Puerto de La Luz.

Cuadro 4.3 *Recaudación del Recargo Transitorio (Desde el 1 de marzo de 1933 hasta el 31 de diciembre de 1945)*

Fuente: AJOP, *Actas* (Comisión Permanente), Libro 51 (1945-1948), sesión extraordinaria del 25 de enero de 1946, ff. 11 r-v

<u>AÑO</u>	<u>IMPORTE</u>
1933	594.041,62
1934	667.623,43
1935	687.603,85
1936	616.281,38
1937	587.968,07
1938	591.994,00
1939	584.132,82
1940	464.288,47
1941	278.542,48
1942	292.810,03
1943	256.379,25
1944	289.315,58
1945	291.560,17
TOTAL	6.195.541,15

Nota: Este es un recargo especial que gravaba el muellaje de mercancías. Como se puede apreciar, fue disminuyendo su cuantía anual a medida que corrían los años 30 y cayó definitivamente a principios de los 40. Precisamente, la Junta utilizaba este capital como «fondo propio» de inversiones para futuras obras.

Cuadro 4.4 *Movimiento de entrada de buques en La Luz (1910-1945).*
 Fuente: Memorias Anuales de la JOP (1929-1931); *Anuario General de las Islas Canarias, 1927*; *Boletín Oficial de la Cámara de Comercio (1919)*

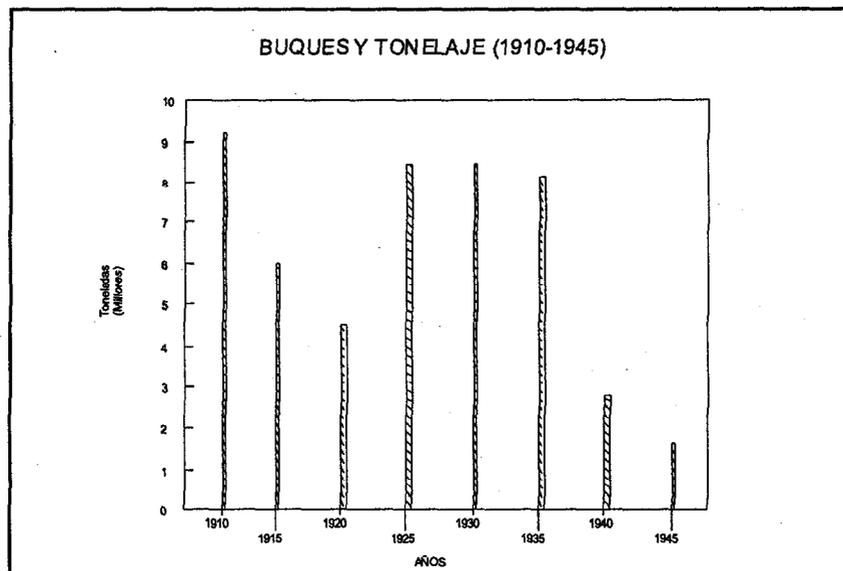
<u>AÑO</u>	<u>BUQUES</u>	<u>TONELADAS</u>
1910	6.170	9.230.974
1911	6.440	10.601.802
1912	6.549	10.378.656
1913	6.717	10.734.989
1914	5.451	7.422.316
1915	4.536	5.984.395
1916	3.606	4.214.191
1917	2.116	1.126.605
1918	1.786	950.730
1919	2.734	2.821.677
1920	3.515	4.523.845
1921	3.869	5.032.475
1922	4.758	6.590.750
1923	5.158	8.065.315
1924	5.605	9.101.643
1925	5.356	8.408.487
1926	5.543	8.450.936
1927	5.777	9.318.070
1928	6.331	8.411.471
1929	6.070	9.095.728
1930	5.890	8.433.234
1931	5.986	9.422.708
1932		9.492.674
1933		8.886.674
1934	5.273	8.116.104
1935	5.093	8.156.147
1936	4.283	6.770.741
1937	4.082	6.441.432

<u>AÑO</u>	<u>BUQUES</u>	<u>TONELADAS</u>
1938	3.747	5.725.541
1939	3.640	5.181.570
1940	3.276	5.808.062
1941	3.226	1.510.771
1942	3.066	1.494.597
1943	3.163	1.543.381
1944	3.258	1.468.983
1945	3.363	1.637.119

Figura 4.4 a *Buques y tonelaje (1910-1945)*

Fuente: Cuadro 4.4.

Elaboración Propia.



5.- EVOLUCIÓN Y DESARROLLO DE LOS MEDIOS MECÁNICOS DE TIERRA (1958-1983).

El motivo ulterior de esta periodización, 1958-1983, viene explicado por dos razones: una, porque 1958 marca el 75º aniversario del comienzo de las obras del Puerto de Refugio de La Luz en las desiertas explanadas de la histórica Bahía de Las Isletas³²². La segunda razón es de la misma índole que la primera, puesto que en 1983 se celebró, con justicia y honor, el primer centenario de esta importante infraestructura portuaria del Estado³²³.

En suma, veinticinco años cargados de historia y flanqueados por dos hitos en el tiempo; lo cual es suficiente, a nuestro entender, para que se estudie debidamente esta serie anual, que se corresponde, por si fuera poco, con el mayor avance de la impronta del Puerto en el seno del tejido social y de la estabilización y afianzamiento en el medio económico.

Por lo demás, son décadas de perfil muy variado, como tendremos oportunidad de comprobar en las páginas siguientes. La situación reflejada, por ejemplo, por los años inmediatamente posteriores a la gran conflictividad europea y nacional, ente los 30 y los 40, no es, por supuesto, la misma que dibujan las prósperas tasas de crecimiento de los años 60-70³²⁴. La realidad es, por fuerza, cambiante y responde a unos criterios de profundidad en lo explicativo, a veces complementarios con la situación percibida; pero, en otras ocasiones, en franca discrepancia con lo cotidiano.

Nuestro estudio intentará dar cabida y razón histórica a todos estos problemas, llegando hasta donde los documentos y el instinto del historiador nos permitan.

Medios mecánicos: Clases y grupos.

Lo primero que nos aguarda es la distinción, a todos los efectos imperiosa, entre unos medios de trabajo y otros. Es decir, deslindar las clases de grúas a que aludiremos en lo sucesivo, no solamente para precaver posibles confusiones o malentendidos, sino para poder entender, en el detalle y en lo general, el juego que nos ofrece tan peculiar fuente de conocimiento histórico.

La primera diferenciación, aunque no por obvia deja de resultar interesante,

es la pertinente a la propiedad de los sistemas mecánicos empleados. A un lado, tenemos las grúas del servicio, o, lo que es lo mismo, de propiedad estatal; y del otro, las grúas de particulares, que son, por supuesto, las que pertenecen a empresas o casas comerciales, sitas en el recinto portuario la mayoría de ellas.

Decimos que esta distinción es interesante porque, dependiendo del número de unas y de otras, podremos dividir la historia comercial del puerto en una serie de etapas o fases; aparte de dilucidar lo principal: quién desarrolla, en la práctica, el mayor porcentaje de la actividad portuaria. Normalmente, no se atiende a este punto, quizá porque el historiador económico está tan ocupado en desbrozar la maraña de balances comerciales y el recuento de cargas y descargas de mercancías, que se le escapa un dato no menos significativo, cual es la historia cotidiana en el interior de la infraestructura.

Grúas de Muelle.

Estos medios suelen estar en disposiciones fijas o, todo lo más, semimóviles. Por su capacidad de levantamiento o tracción, según sea el caso, vienen a constituir los «monstruos» del muelle. Entre otras peculiaridades, aparte de significar una importante inversión en el momento de la adquisición, lo cual implica, por ende, un largo período de amortización efectiva y material, estos medios tienen la característica, en su mayoría, de ser grúas de pórtico, por razones evidentemente relacionadas con sus funciones en el propio muelle.

De otra parte, la gran inversión que necesitan hace que su adquisición y propiedad proceda de la Administración del Puerto, es decir, la JOP.

Grúas Automóviles.

Estos medios son los más activos y eficaces, por no decir los más utilizados en la reciente historia del Puerto. Su función es parecida a la de las anteriores grúas, salvo, que, en este caso, sus tareas se hacen a menor escala, aunque eso sí, con mucha mayor intensidad. Su número aumenta claramente a partir de la década de los 50-60.

En otro orden de cosas, la propiedad de estas grúas suele ser privada; unas veces, de las casas consignatarias y otras, que son la mayor parte, de pequeñas o medianas empresas dedicadas a sus propios negocios y que desembolsan un capital inicial para proveerse de medios de carga y descarga. Por lo regular, son meca-

nismos de medio porte, en el sentido de que no alcanzan la potencia y tracción de las grúas de muelle; pero, por otra parte superan esa diferencia con la gran capacidad de maniobra y funcionalidad. Debido a su movilidad pueden acceder a diversas zonas del Puerto y adaptarse a gran número de facetas. Esta es la razón principal de la adquisición de estos medios por manos particulares.

En el aspecto técnico, estas grúas se mueven por tracción mecánica, valiéndose de neumáticos, que las hacen altamente rentables a corto y medio plazo. Amén de ello, no necesitan de un período de rodaje largo, como tampoco de la contribución de varios operarios, a excepción de los estibadores.

Grúas flotantes.

Este tipo de grúas es casi siempre de propiedad pública, por lo que, difícilmente, encontraremos a una entidad privada con una instalación como ésta después de los años 60. De normal, el número de grúas flotantes se mantiene en unos niveles discretos; tampoco sería rentable que su cantidad fuese mayor, dado el constante desgaste de estas grúas. Su función principal es la de ayuda a embarcaciones en pleno mar, cuando es requerida para ello (sobre todo, a principios de siglo para el carboneo), pero también se ocupa de tareas relacionadas con la higiene del puerto.

A través de los años, indefectiblemente, irán cayendo en desuso todas ellas, por falta de tareas a desarrollar. En 1983 desaparece la última, la *Cabria Flotante*, tan cargada de historia, y que, por lo visto, ayudándonos de testimonios orales de fuentes próximas a la Junta, zozobró en una travesía hacia la isla hermana de Lanzarote.

En resumen, las grúas flotantes son una anécdota de los primeros años de la infraestructura portuaria grancanaria, cuando su contribución era hartamente necesaria; aunque pasadas las décadas, y decaer paulatinamente su utilización, el número bajó de tal forma que en 1983 no se aprecia ninguna de ellas en los distintos muelles del puerto.

Cuadro 5.1 *Grúas flotantes (1958-1970)*

CABRIA FLOTANTE Casco: Hierro 26x1x3.92 Buen estado	Propie- tario: JOP	Sin Prop. Propia	Energía: Carbón	Poten- cia 80 Tn.	Alcance 5 mt.	Altura 18 mt.
PONTÓN FLOTANTE Casco: Hierro 15x7x1.50	Propie- tario: JOP	Idem	Idem	3,5 Tn.	6,25 mt.	4 mt.
THENESOR 17.58x5.35x1.89	Propie- tario: Carb. L. P.	Idem	Fuel Oil	1 Tn.	3 mt.	7,50 mt.
Nº. 78 17.68x5.64x1.82	Propie- tario: Blandy Bros.	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem

- (a) A partir de 1971, y hasta 1976, quedan sólo dos de las grúas flotantes (la *Cabria Flotante* y la *Nº. 78*). Entre 1976-1983 supervive la *Cabria*, que desaparecería en ese último año.

Fuente: Memorias de la JOP.

Elaboración Propia.

Análisis histórico-cuantitativo.

En las páginas siguientes, se intentará ofrecer un análisis, naturalmente basado en las cifras recopiladas de las Memorias Anuales de la JOP, de la evolución de los medios mecánicos a través de los últimos años. Por descontado, una analítica semejante no tendría razón de ser ni éxito alguno si no fuera acompañada de una estudio histórico comprensivo de las situaciones y los acontecimientos. En definitiva, trataremos de llegar a los estructural por medio de la visión concreta de las fases históricas que se presentan.

Crecimiento general de los medios.

En el intervalo temporal fijado, 1958-1983, sobresale, como es obvio, un alto crecimiento de los medios mecánicos de tierra (sin contar el apartado de las grúas flotantes debido a su estancamiento de mediados los 60). No obstante, este crecimiento no es regular y, mucho menos, lineal en el sentido de perdurar de unas décadas para otras. Decimos, por tanto, que la tasa media de crecimiento se va doblando cada veinte años, poco más o menos (véanse «Ilustraciones» en el *Apéndice*). Claro está, aquí no valoramos diferenciadamente unos medios de otros; antes al contrario, la pretensión es hacerse con una idea clara de la estructura de crecimiento o, mejor, del desarrollo de los medios del puerto en una serie anual predeterminada.

Dicho esto, estimamos que la mejor manera de comprender esta política en una cadena de fases o etapas, no todas parejas, pero sí aclaratorias de los intereses político-históricos actuantes en ciertas décadas.

Fases.

Fase A (1958-1964).

En esta etapa, que se corresponde con los albores de la política turística de los 70, presenciamos una atonía generalizada en los medios, quizá acompañada de un estancamiento de las posibilidades de comercio de la infraestructura portuaria. Sólo hay que recordar que, tras la Gran Guerra del 14, se produjo un notable bajó en la economía del puerto de la Luz³²⁵, en contrapartida al elevado trasiego de los años prebélicos, auténtico momento de euforia comercial y competitiva entre los imperios de aquel entonces³²⁶. Por tanto no sería de extrañar que análogo fenóme-

no se produjera en la década de los 50, recién concluida la Segunda Guerra Mundial.

Por otra parte, exceptuados los intentos anglogermanos de apoderarse la instalación portuaria con fines de estacionamiento en la década de los 40, de los cuales nos hablan los escritos secretos, y es solamente un ejemplo, de la Armada Británica, que Víctor Morales Lezcano, con buen criterio, nos trae a la memoria³²⁷; resulta evidente que las Canarias, una vez abierto el Canal de Suez a finales de la centuria pasada, ya no es un paso obligado entre los continentes de longitud oriental. Otro tanto, pero en diferente dirección, hay que decir del cometido de la infraestructura portuaria en este nuevo rumbo de los tiempos, ahora, y como ya habían pronosticado varios políticos locales (entre ellos los hermanos León y Castillo), el puerto habría de desempeñar las tareas de punto de conexión, por lo menos, entre las redes comerciales de los países civilizados del hemisferio norte; no cabía otra posibilidad. Y, en lo que se refiere a la economía insular, el aprovechamiento de la instalación portuaria se debía hacer en la perspectiva de una mejor relación internacional con aquellos países a los cuales iban dirigidos los productos canarios: es decir, la «conexión canaria» estaría en funciones de una acentuación del papel intermediario de la propia economía, como luego se ha visto.

En la fase que analizamos, curiosamente, se presenta una mayor cantidad de medios mecánicos públicos que privados. Desde una óptica actual, no se entiende una peculiaridad como la descrita; sin embargo, la explicación nos la brinda la propia historia nacional. Los años 50, sobre todo los primeros de la década, son unos años difíciles para la economía, acabada de salir de una situación precaria de postguerra, que se intentan superar mediante una política de modelo autárquico, amparándose en el rechazo internacional al régimen de Franco³²⁸.

Ahí estaría la razón del porqué de este abultado número de los medios públicos. Pero esto sería engañoso presentarlo así, sin mayor comentario de la evolución posterior³²⁹. Ya entrada la década de los 60, con los Planes de Desarrollo en ciernes, parece apreciarse una mayor apertura a las inversiones en servicios básicos por parte del sector privado (véase el comportamiento del PIB durante este período, cuadro 5.2). No obstante, en el puerto grancanario, esta apertura a la que aludimos, no se detecta hasta la entrada en la década de los 70.

Cuadro 5.2 *Estructura del PIB por sectores productivos (porcentaje).*
 Fuente: Martín Aceña y Comín, *INI. 50 años de industrialización de España*, Madrid: Espasa Calpe, 1991, pág. 112.

<u>AÑOS</u>	<u>SECTOR I</u>	<u>SECTOR II</u>	<u>TONELADAS</u>
1940	29.8	21.7	48.5
1950	29.9	25.8	44.3
1960	23.7	35.3	42.1

Resumiendo esta fase, y en lo que a los medios mecánicos se atiene, se refleja un estancamiento inversor por parte de la JOP, aunque entre 1962 y 1964 se aprecia una ligera tendencia a la alza.

Fase B (1966-1972).

Es en este sexenio de la historia portuaria cuando la línea de incremento del sector público se ve accentuada. Literalmente, pasamos de una cifra no superior a la decena, a una veintena de medios en el recinto portuario. Por supuesto, estamos en años de recuperación nacional: entran nuevos aires inversores y el Estado puede desembolsar cantidades efectivas sobre las infraestructuras de que cuenta³³⁰. Este es el caso del Puerto de La Luz y Las Palmas.

Amén de ello, el ejercicio de 1962-63 marca un hito en la entrada de buques («El Puerto en 1962, más de 12.000 buques con 31 millones de toneladas», se intitula un artículo periodístico de la época³³¹), aunque también en la reivindicación socioeconómica de y sobre la infraestructura. Se reclaman mayores inversiones en la ampliación del puerto, se hacen reflexiones públicas sobre el pasado, presente y futuro del puerto³³²; en una palabra, a 80 años de la colocación de la primera piedra del puerto se intenta levantar la perspectiva económica futura de las instalaciones del puerto grancanario.

Por lo visto, el sector privado, casi ausente en décadas anteriores, se prepara para acceder con confianza a la economía portuaria. Es un período de reflexión financiera, si se prefiere, a la vista de que aún no ha entrado con furor el capital privado.

Fase C (1973-1979).

Por una de esas rarezas de la política económica internacional, esta es la gran etapa del puerto en su reciente devenir. Por si fuera poco, asistimos en el marco histórico a procesos de crisis en el abastecimiento de hidrocarburos, a conflictos bélicos en el Medio Oriente, etc.

El período de reflexión financiera de la pasada fase, aquí se encuentra de bruces con una realidad no pronosticada: la crisis económica mundial. Precisamente, los inversores particulares, animados por las perspectivas suscitadas en los años 60, incluso por el propio régimen franquista, se lanzan confiadamente a la conquista del mercado portuario, sabedores del gran juego que pudiera dar. Así, encontramos un tope de 74 medios mecánicos de propiedad privada en este período. Pero lo que ignoraban estos ilusionados empresarios e inversionistas en general era la quiebra económica que se estaba gestando, forzada por la crisis del petróleo de 1973.

La Junta de Obras del Puerto, ante semejante avalancha de dinero de interés privado, irá reduciendo sus efectivos a lo mínimo, esto es, a las grandes grúas de pórtico, insustituibles en las tareas de carga y descarga a gran escala. Esta tendencia, poco a poco, se consolidará con el paso del tiempo, quizá al entender la JOP que el puerto es, sobre todo, un escenario público del trasvase comercial privado.

A pesar de ello, del incremento de los medios de manos particulares y la bajada paulatina de los públicos, en lo que se refiere a la economía interna del puerto las cosas se muestran bajo una cierta oscuridad. En 1976, en los volúmenes de la *Economía Canaria*, editados por el Centro de Investigaciones Económicas y Sociales (CIES), de la Caja Insular de Ahorros, se registra el siguiente análisis.

«Es innegable que las causas de este receso son diversas y tan complejas como el mismo puerto. Unas son controlables, otras no lo pueden ser. Entre estas últimas enumeramos a las siguientes: apertura del Canal y modernización de los puertos Mediterráneos; crisis de los carburantes y situación crítica de los grandes superpetroleros...»³³³

Fase D (1980-1983).

Este es el período de la sacudida y desperezamiento, por lo menos, en lo que atañe al sector privado. Los medios mecánicos bajan a una media de 10 cada

año. La situación parece incontrolable y, de todas partes, se pide una profundización en la acción de la mano del Estado, en la línea de una crecida en la inversión pública en los servicios públicos e infraestructuras³³⁴.

La crisis, por otro lado, ha obrado como era de esperar, ocasionando una redistribución de la renta, en respuesta a la imposibilidad de una aplicación de políticas expansivas en lo económico. De este modo, en la *V Jornadas Nacionales de la Construcción*, celebradas en La Coruña, se concluye lo siguiente, no sin ciertas dosis de ilusión subyacente ante la inminente entrada en la CEE:

«Como consecuencia de la crisis económica iniciada en 1973, España y los países europeos a los que nos incorporamos, han venido desarrollando una política de compatibilización entre la contención del déficit, la redistribución de las rentas y el crecimiento económico».³³⁵

Sin embargo, la ilusión por un estado moderno con un buen nivel de eficacia en los sectores básicos de infraestructuras o servicios se consolida según van pasando los años y se acerca la entrada en la Comunidad Europea. Mas, esta apuesta está necesitada de ciertos requisitos: de un frente, se exigen más y mejores planificaciones, y, de otro, un nivel sostenido de inversión pública.

Pero, en estos momentos, la inversión se ve fragmentada por la implicación de varios niveles de la Administración Pública en el proceso. Ahora, las Comunidades Autónomas son las encargadas, en primera instancia, de dar respuesta a las exigencias y demandas de unos servicios públicos eficaces y mejor dotados. La Comunidad Canaria, una vez aceptadas las competencias de los ramos correspondientes, actuará en consecuencia, aunque, al ser la nuestra una región deprimida, con altas tasas de paro y abundantes bolsas de pobreza, no pueden dar cumplida satisfacción a los demandantes, en este caso, la CE y los países del hemisferio norte.

En definitiva, los medios mecánicos de tierra reflejan la historia del puerto de un modo curioso: los altibajos de la línea de evolución se corresponden, contrariamente, con los períodos de estancamiento, crecimiento o receso de la economía internacional. En un instante, podríamos decir que fotografían la actividad del puerto, pero en *negativo*. Esto es el resultado de la lentitud, por supuesto, de la inversión efectuada y su constatación material, dado que lo proyectado en años prósperos se evidencia en años de decaimiento.

Aunque no deja de ser cierto --y esta es otra línea histórica a reflexionar debidamente-- que, en un principio, se demandaba aporte de capital privado; el cual, una vez agotadas sus posibilidades de expansionismo, cayó rotundamente, haciendo necesaria, paradójicamente, la recursión de nuevo al capital estatal.

Evolución de las Grúas de Servicio.

Los primeros pasos hacia la mecanización (1943-1957).

Tras un dilatado y confuso período de no contar este puerto con el debido material auxiliar para las tareas y maniobras útiles dentro de su recinto, se vislumbra en la voluntad de las autoridades de la Junta un decidido empeño de cambiar la situación. Por fin, se toman cartas en el asunto y es puesto en marcha un tímido y programático --para aquel entonces-- proyecto de mecanización de La Luz. Pero, como tendremos oportunidad de comprobar en su momento, la atención prestada por la JOP al incipiente programa de adquisiciones de nuevas máquinas no siempre será la misma, ni mucho menos desprovista de inesperados y bruscos cambios de las directrices seguidas.

Por descontado, la quincena de años que vamos a considerar es el germen de lo que después habrá de venir. Para bien o para mal, el proceso que ahora nace, ya será imparable.

Todo comenzó a mediados de los 40, cuando la Junta acomete un lote bastante grande de obras de rango menor, correspondiente a la dotación de equipamientos necesarios al nuevo puerto construido entre 1927 y 1935, y que no tendría culminación hasta casi 1970. Pues bien, de entre esas proyecciones descubrimos la presencia, en un principio irrelevante, de un *Concurso para la adquisición de seis grúas*³³⁶, que la Comisión Permanente conoce y aprueba:

«Finalmente se aprueban las bases formuladas por la Dirección para el concurso para el suministro y montaje de seis grúas de pórtico en el puerto de La Luz, eléctricas, automotoras y giratorias, junto con el suministro y colocación de las vías correspondientes en una longitud de 820 metros y el suministro y montaje de los transformadores necesarios, así como de los conductores, cajas de toma y cables de alimentación, sin fijar precio, bases que serán sometidas al conocimiento y aprobación de la Superioridad»³³⁷.

Muy lejos estaba la Comisión de suponer que este concurso habría de traerle más de una complicación. Pero, sigamos. Algo que, sin duda, no escapa a la inteligencia de las cosas es que la Dirección Facultativa llega a proponer, a los miembros de la autoridad portuaria de entonces, un proyecto sin mención expresa de gastos ni presupuesto alguno. Extraña situación porque, por costumbre y por reglamentación, cualquier tipo de obra a realizar o adquisición a gestionar necesitan de la preceptiva previsión económica. Ejemplos hay muchos: el caso de la *Pavimentación y alcantarillado de la Explanada de Tomás Quevedo*, contratada a «Pedro de Elejabeitia-Contratos, S.A.», con un importe de 90.181,47 pesetas en 1941³³⁸; o, incluso, el posterior *Proyecto reformado del modificado de abastecimiento de agua en el Dique del Generalísimo Franco (1945)*³³⁹, tasado por la Dirección en un volumen de gastos de 686.602,81 pesetas. A nuestro entender, se trata de un caso de completa ignorancia del mercado internacional de los medios mecánicos. Baste recordar que la Junta, en el bienio 1927-1928, poseía un plan para hacerse con los suficientes artilugios de carga y descarga inherentes a una moderna infraestructura portuaria, pero que no fue puesto en ejecución en años ulteriores³⁴⁰. Por otra parte, la Junta se inhibió en favor de las empresas extranjeras, en cuanto a los servicios, y poco o nada sabrían los técnicos de la Dirección Facultativa de los precios y marcas constructoras de grúas, camiones-grúas, etc.

Súmese a ello que, en las dependencias de la Dirección General de Puertos, tampoco se estaba en completa disposición de informar óptimamente a las Juntas dependientes de su mandato y comprenderemos, en definitiva, una de las causas de la confusión en el proceso de mecanización de la gran mayoría de los puertos españoles. No obstante, el desarrollo tuvo una continuidad en el tiempo, aunque viciado desde su origen.

Comoquiera que la Dirección General portuaria debía atender a sus organismos, repartidos por todo el territorio, y que no había ocasión ni presupuestos para una puesta a punto del entramado nacional de los puertos, se hizo norma el dispensar un tratamiento de improvisación en aquellas situaciones que se antojaban complicadas. Así, tenemos que la Junta conoce, en diciembre de 1944³⁴¹, por medio de los informes remitidos por el Consejo de Obras Públicas a la Dirección General, que es aprobado técnicamente el *Proyecto de bases para adquisición por concurso de seis grúas eléctricas de pórtico de 5 a 3 toneladas*. Lo que nos permite observar el sucesivo esfuerzo de precisión en la proyección, que, ya para principios de 1945, cuenta con un primer presupuesto, totalmente alejado de la realidad de los costos de una adquisición como la planteada (2.000.000 pesetas)³⁴².

Sin embargo, el programa de mecanización era un anhelo largamente abrigado por los distintos directores portuarios, fuera quien fuese el estamento regidor de los destinos del país. Buena prueba de ello es el siguiente párrafo del informe redactado por la Dirección Facultativa en respuesta a la demanda hecha por el Mando Económico del Archipiélago con respecto a la posible instalación de una zona franca en sus puertos (1944)³⁴³.

«(...) en el que se hace constar que las obras más importantes a realizar en el Puerto para colocarlo a la altura de sus competidores, con independencia de las correspondientes al tráfico aéreo, de gran interés, son los siguientes: tinglados, grúas, remolcadores, ensanche del muelle de la Luz, muelle pesquero, dique seco y varaderos, dique muelle sur y ensanche de muelle de Santa Catalina, abastecimiento de aguas al puerto e instalaciones para combustibles sólidos y líquidos»³⁴⁴.

Este ideario, con algunas inclusiones más (por ejemplo, el *Proyecto de edificio de los servicios sanitarios en el muelle de Santa Catalina*³⁴⁵), será la guía metódica de los ingenieros-directores del puerto de La Luz y Las Palmas a lo largo de sucesivas décadas, sin solución de continuidad. Es más, tal cual se dibujan las obras en él, se irán ejecutando con el consabido orden de prioridad. De ahí que este *Informe pedido por el Mando Económico sobre la instalación de una zona franca* revista hoy tanta importancia histórica desde cualquier punto de vista.

Sin duda alguna, las grúas a que se refiere el informe son las que salieron a concurso público, previa convocatoria realizada mediante el llamado del Boletín Oficial del Estado de 6 de mayo de 1945³⁴⁶, con un presupuesto enormemente variado al de un principio, puesto que lo dobla ampliamente (4.314.251,65 pesetas). Un hecho relevante para aquel año es la entrada, como interventor de las cuentas, de Don Matías Vega en el seno de la Comisión Permanente³⁴⁷. A buen seguro, las dotes políticas y gestoras de esta gran personalidad política hicieron factibles muchos proyectos, que, sin su decidida contribución, no hubieran frugado convenientemente.

Otra de las líneas avanzadas por el ingeniero-redactor del informe solicitado por el Mando Económico, los *remolcadores*, irrumpe con fuerza en el Pleno de la Junta. Esta voluntad nos hace recordar, por un momento, aquellos entusiastas inicios de la JOP, en los que nada era obstáculo para el progreso del puerto, cuando todo era posible con un mínimo esfuerzo personal y la virtud de la confianza en el

futuro. Este nuevo *Proyecto de adquisición de remolcadores*³⁴⁸ suponía también una de las necesidades más sentidas por los sectores de la navegación comercial (esto es, las casas consignatarias), manifiestamente preocupadas por el servicio portuario suministrado a los buques de su consigna. El texto del Acta del 10 de octubre de 1945, reclama nuestra atención por la búsqueda de la Dirección Facultativa de suplir las deficiencias de antaño con una buena dosis de rotundidad, porque de otra manera no es aceptable la aprobación de la «adquisición de dos remolcadores, capaces de maniobrar con un buque de 30 mil toneladas, en condiciones desfavorables de vientos»³⁴⁹.

El desarrollo, por lo menos en el nivel de las proyecciones, continúa. A las grúas y remolcadores, súmase, de acuerdo con la Ley de 17 de julio de 1946 (*Reglamento Nacional del Trabajo en las Juntas de Obras y Comisiones Administrativas de Puertos de España*), y la propuesta de *Plan de Obras* de la Junta a ejecutar en el bienio 1947-48³⁵⁰, el ensanche del Muelle de La Luz, los tinglados, acondicionamiento para la aguada en varios muelles, la realización de una infraestructura pesquera, nuevas adquisiciones, etcétera.

Pero, retornando al concurso de adquisición de las seis grúas, la Comisión Permanente, en reunión del 6 de diciembre de 1945³⁵¹, conoció el resultado definitivo del proceso, así como la propuesta del Ingeniero Director, negativa a la concesión de la adjudicación porque, como detalla el Secretario de la Junta:

«con una sola proposición que presenta Talleres E. Grasset, excesivamente cara y técnicamente deficiente, según Dirección, por lo que se acuerda elevar propuesta a la Superioridad, proponiendo la no adquisición y nuevo anuncio del concurso en el Boletín Oficial»³⁵².

Sin embargo, por la razón que fuere, la Dirección General de Puertos aceptó la propuesta de los Talleres Grasset, aunque, posteriormente, habría darle muchos quebraderos de cabeza, arrepintiéndose al fin de no haber hecho suyo el dictamen de la Comisión; y por lo que respecta a la Junta, no se supo más de estas grúas de 3/6 toneladas hasta 1950³⁵³, fecha en que se pide, por la casa constructora, una prórroga para la entrega y suministro de las máquinas, amparándose en las dificultades técnicas por la no llegada de los materiales precisos.

Pero, por nuestra parte, proseguimos con el orden lineal de la historia portuaria --quizá más indolente con la lectura analítica--, aunque preciso para entender cuál fue el clima de incertidumbre en que se movió la Junta de Obras del

Puerto en este marasmo de adversidades y continuo desasosiego. Sacrificamos, pues, la didáctica del texto por la perfecta comprensión de la situación histórica, a todas luces mucho más significativa en cuanto objetivo principal.

Con esta premisa por fundamento, saltamos de la compra de las grúas a otros proyectos no menos importantes para el puerto grancanario. Uno de los primeros, que duda cabe, fue el *Proyecto de Muelle Pesquero*³⁵⁴, presentado al Pleno el día 26 de mayo de 1947, que, con el paso por la Dirección General, hubo de sufrir diferentes variaciones en su trazado hasta que, por fin, se comenzaron las obras³⁵⁵. De otro lado, el gran volumen que iban adquiriendo las pesquerías en Canarias y zonas adyacentes al Sáhara Occidental era más que un motivo convincente para redactar, como mínimo, una infraestructura capaz de albergar y servir de base a las flotas pesqueras del Atlántico, que, poco a poco, se daban cuenta de las posibilidades comerciales tanto del caladero sahariano como de los servicios de atraque y de distribución de la pesca aportados por el Puerto de La Luz.

Aunque el sector pesquero fue en ascenso a partir de la década de los cuarenta, en aquel momento de postguerra se percibió este proyecto, precisamente, como una obra de consolidación de las pesquerías entre finales de siglo (auspiciadas por el escocés Mackenzie en la cercana costa africana) y los años 20 de esta centuria, cuando hay un despertar de las compañías nacionales pertenecientes al ramo.

La Junta, por una vez, conseguía poner lo planeado en el estudio técnico de la Dirección Facultativa en los términos de una realidad avizorable a medio plazo. Este, quizá, sea uno de los méritos que le cabe a la JOP de estos años. Otra muestra del programa en ciernes es el *Plan General de Ampliación del Puerto de La Luz*, con un presupuesto global de 643.877.968,06 pesetas, presentado en septiembre de 1947³⁵⁶. Esta sí que es, en definitiva, un apuesta por el futuro del puerto, que contrasta abiertamente con lo expresado por el Ingeniero Director a un año vista de la planificación de marras: «El Puerto [es el] más atrasado en construcción»³⁵⁷.

Esta afirmación, por un momento, pudiera resultar molesta o, tal vez, inadecuada para cualquiera que estudie el tema portuario; empero, su veracidad histórica es de todo punto irrefutable. El Puerto de La Luz fue uno de los más tardíos, no ya en la plena mecanización de los servicios --proceso al que asistimos casi día a día--, sino en la ejecución de las respectivas obras de ampliación, consustanciales a una infraestructura en ascenso comercial y de tráfico o tránsito de mercan-

cías. Nunca hay que perder de vista tal situación, y el Ingeniero Director hizo bien en constatarla y, sobre todo, en poner los remedios para subsanarla.

La plasmación de ese ideal de superación la encontramos en los diversos planes parciales de que dio cuenta el Pleno de la Junta en sus sesiones. Justamente, en una de las extraordinarias de 1948, se discutieron los pormenores del *Plan General de Obras detallado para 1948-1950* cuyo importe total sobrepasaba los doscientos millones de pesetas³⁵⁸. Por fortuna, los resultados de esa planificación, a corto plazo, los hallamos de inmediato. Nos referimos al *Proyecto de bases para la adquisición por concurso de una cabria flotante de 80 toneladas*, alzado por la Comisión Permanente para el conocimiento del Pleno en 1949³⁵⁹, que fue todo un modelo de tramitación y gestión directa en la compra.

Con todo, la mayor parte de estas proyecciones, aun la propia ampliación del Puerto, obedece al impulso dado por la Ley de 1946 y, especialmente, al ideario consecuente. Las proyecciones de instalación de depósitos para combustibles líquidos, de 1945³⁶⁰; los proyectos modificados de los tinglados en el Puerto de La Luz, de mayo de 1946³⁶¹; el acondicionamiento de los Muelles de La Luz y Primo de Rivera, de igual fecha³⁶²; el Muelle Pesquero; la consecución de básculas para el tonelaje, en 1946³⁶³; abastecimiento de aguas de 1948³⁶⁴; todas ellas obras en fase de redacción y, posiblemente, ejecutables a partir de 1950 en adelante, atesoran el esfuerzo impropio de la Dirección del puerto por consolidar el servicio del de La Luz.

Sin embargo, el centro de nuestro estudio radica en el desarrollo histórico de la mecanización portuaria. Y, en este sentido, desvelaremos las consecuciones entre 1946 y 1950. Cuatro años significativos, puesto que se aprueban las condiciones particulares y económicas para la adquisición de 2 básculas-puente, 2 remolcadores (provenientes del proyecto de 1945) y, claro está, la cabria flotante³⁶⁵. Para más tarde, dejamos otras adquisiciones, que importan un paso adelante en el proceso de mecanización, pero ya en un segundo orden.

Ni que decir tiene que este concretar el discurso histórico no impide la alusión, si procede, a otras proyecciones importantes de la Dirección Facultativa. Y es así que será en 1948 cuando cuajen los proyectos relativos al Plan General de Ampliación del Puerto, avanzado en 1947³⁶⁶. Se aquilatan las etapas del plan y, en fin, es recibida la Orden Ministerial (23-6-1948) precisa para la cesión de los terrenos sobre los cuales va a ser efectivo ese ensanche³⁶⁷. En tal trance, la Junta agradece los servicios prestados por el Mando Económico:

«Con tal oportunidad se puso de relieve la decisiva y eficaz colaboración del Excmo. Sr. D. Francisco García Escámez, Capitán General de Canarias, que ha hecho posible lograr la referida cesión con la rapidez que las exigencias portuarias demanda, exponente todo ello de la clara y alta visión que dicha primera Autoridad Militar del Archipiélago tiene de nuestros importantes problemas, y del espíritu comprensivo y patriótico que la caracteriza, por lo que se acuerda significarle el emocionado reconocimiento por tan valiosa colaboración»³⁶⁸.

Pero, tras este tributo de emocionada gratitud, se esconde una larvada tarea cotidiana de preocupación por los temas del puerto, principalmente de su Ingeniero Director, puesta de manifiesto en una «nota provisional», sobre las obras más urgentes, ofrecida al Ministro de Obras Públicas, que giró visita en 1946³⁶⁹.

Pues bien, el primer proyecto, de los descritos hace un momento, en hacerse un hueco en la ocupación diaria del cuerpo técnico del puerto es el de la cabria flotante. Dijimos que fue aprobado por el Pleno de la Corporación en enero de 1949, pero hasta llegar a ese punto crucial, hay que examinar los pasos conducentes a este final. En noviembre de 1948, primeramente, es concedida por el Ministerio de la Industria la autorización «para adquirir una cabria flotante de 80 toneladas existente, para entrega inmediata, en Dordrecht (Holanda)»³⁷⁰. De pronto, un mes después para ser exactos, otra vez la Comisión conoce la aceptación superior «para que el Ingeniero Director Don José Bravo Suárez se traslade a Holanda a fin de probar y recibir en su caso una cabria flotante de 80 toneladas con percibo de las dietas y viáticos correspondientes»³⁷¹. Y, sin mayor dilación, como que es en la misma sesión, se da cuenta del *Proyecto de bases para la adquisición por concurso de una cabria flotante de 80 toneladas*, que será el que ratifique el Pleno en 1949. Aquí, sin embargo, hay algo más que una entrada en el texto del Acta, puesto que explica el motivo de la adquisición.

«Se razona en el proyecto redactado por Dirección Facultativa la necesidad de adquirir dicha máquina a fin de atender y desenvolver rápidamente el plan de obras de mejora y ampliación de las instalaciones del Puerto de La Luz, cuya primera etapa comprende la realización de importantes obras marítimas, que son: Ensanche del Muelle de La Luz, Muelle Pesquero y Ensanche del Muelle de Santa Catalina»³⁷².

Todo lo cual conecta con lo ya analizado páginas arriba, aunque, en este preciso instante, tengamos la corroboración de ello por medio de lo escrito por el Secretario de la Junta, Y, en otro extremo, hacemos inteligencia de los vaivenes proyectivos de la JOP, a los que difícilmente se accede, máxime cuando el razonamiento de un plan determinado de obras es desvelado, como en este ejemplo de la Cabria, en un proyecto secundario.

El segundo paso del trámite oficial de la cabria fue la propuesta de adquisición por gestión directa. Una vez la Superioridad conoció el enfoque de la compra, y el entroncamiento con otros proyectos de la Junta, fue concedida la aprobación técnica a tal fin³⁷³. El tercero y último de los pasos estaba constituido por la propia adquisición, verificada dos meses después de la autorización anterior y tres meses más tarde de la ratificación plenaria, respectivamente. Un récord de celeridad, ya que en abril de 1949, la Comisión Permanente examina y da el visto bueno al «presupuesto detallado de los gastos de adquisición, transporte y demás de la cabria flotante»³⁷⁴, con un importe de 4.499.979,87 pesetas justas. Lo siguiente son certificaciones acreditativas del suministro de la máquina como del inventariado de sus «elementos» por parte del Ingeniero Director y el Ministerio del ramo³⁷⁵. Para finalizar con la cabria, solamente queda reseñar la serie de gastos ocasionados por las visitas del Ingeniero Director y el «maquinista» a Holanda (5.535 ptas.)³⁷⁶.

En cuanto a los remolcadores y las básculas-puente hemos de decir que ambos expedientes corrieron una suerte pareja desde su redacción original. En efecto, los dos recibieron la aprobación en abril de 1946, y fueron revalidados en el *Plan de obras para 1947-48*³⁷⁷. No obstante, ahí se acabó toda semejanza. En junio de 1949³⁷⁸, se procede a la apertura de plicas ante notario para la adquisición del suministro de dos básculas-puente; mientras hay un silencio casi absoluto sobre los remolcadores, aun a pesar de estar incluidos en algunos planes de obras ya citados. Para abril de 1952, precisamente, se tienen nuevas noticias acerca de las básculas, pues es recibida en la Comisión una comunicación de la Dirección General de Puerto en el sentido de aprobar el acto de reconocimiento y recepción provisional de 2 básculas de 20 y 30 toneladas respectivamente³⁷⁹. Y, por fin, aparece en las Actas de la Comisión un *Proyecto de Segundo Concurso para la adquisición de un remolcador* (julio de 1952), pero, con una novedad: la intervención de la Junta de Obras del Puerto de Santa Cruz de Tenerife en el proceso, previo acuerdo de los dos organismos portuarios, y siempre según la propuesta del Ingeniero Director³⁸⁰.

Es decir, entre los años de 1946 y 1950, aproximadamente, el puerto se dota de alguna mejoras auxiliares, bastante necesarias desde hacia algún tiempo. De ellas, destacamos la *cabria flotante*, que, por lo modélico de su consecución y la historia que atesoraría en sus componentes hasta casi el presente, es un ejemplo de lo bien que se pueden hacer las cosas. De las dos restantes, sólo podemos relatar lo referente a las *básculas-puente* --útiles imprescindibles en el control aduanero y para contabilizar el volumen de mercancías--, ya que los remolcadores, y no sabemos exactamente por qué, se perdieron en la intrincada red de expedientes administrativos de la Dirección General o, en todo caso, se diluyeron en las páginas de las Actas de la Junta; aunque, de otro lado, conocemos de su existencia posterior, pese a no estar reflejados en los documentos.

Entonces, resumiendo, éstos son los medios mecánicos logrados para el puerto en un período corto, no superior al lustro:

- a) *Cabria Flotante* (1949-1950).
- b) *Remolcadores* (1945/6-?).
- c) *Básculas-Puente* (1946-1952).

A los que habría que agregar, como cuarta consecución tecnológica de relieve, y ésta, en verdad, muy utilizada por los usuarios del puerto, la proyectada instalación telefónica para el servicio de los buques atracados en los muelles del Puerto de La Luz (1948 en adelante)³⁸¹.

Y llegamos a 1950. Cerrado un primer ciclo, abrimos un segundo en el que las consecuciones de nueva tecnología van a estructurarse de diferente manera, en la medida que los criterios dictados por el entorno internacional cambian, y la Dirección General portuaria, afortunadamente, se hace eco de ello. En esta nueva etapa del puerto, las adquisiciones van a ir encaminadas a la búsqueda de medios auxiliares secundarios o ligeros, según se prefiera, para destinarlos a las tareas propias de la maniobra de carga o para la higiene y policía del recinto portuario.

Dentro del margen de referencia (1950-1957), hay que hacer distinción de al menos dos fases de expedimentación administrativa, que no de contratación real. A saber:

1ª.- *1950-1952*. Se ventilan las sucesivas prórrogas de la casa de E. Grasset para el suministro de 6 grúas (pero que perdurará hasta 1957, diez años después de

la Orden Ministerial de adjudicación definitiva de la contrata); surge el proyecto de adquisición de 16 carretillas eléctricas juntamente con otro par relativo a 8 grúas eléctricas de 3/6 toneladas y 2 grúas flotantes.

2ª.- 1952-1957. Intervalo temporal en que se debaten y aprueban diferentes proyectos, digamos, con los ojos puestos en completar el material ligero apropiado para las tareas cotidianas del ejercicio portuario. Camiones con volquete hidráulico, barredora automóvil, camión cuba, transportadoras de rodillo y, en fin, la adquisición de 4 grúas móviles son las compras concretas del período. Decir sólo que, en esta segunda fase, la Junta entra de lleno en la madurez tecnológica, pues hace acopio de experiencias pasadas y busca un mayor emparejamiento de las necesidades portuarias o comerciales y los medios mecánicos consecuentes³⁸².

Volvemos, de nuevo, a la empresa Grasset que dejamos varada páginas atrás: en 1945, para ser meticulosos. Pues ahora, en mayo de 1950³⁸³, por medio de unas líneas del Acta de la Comisión Permanente, sabemos lo siguiente:

«Trasladando Orden comunicada del 14 de Febrero del Excmo. Sr. Ministro, participando se ha concedido a 'Talleres E. Grasset, S.A' una primera prórroga al plazo de ejecución, suministro e instalación de seis grúas eléctricas de pórtico, que le fueron adjudicadas por Orden Ministerial de 5 de Diciembre de 1947. Dicho plazo finaliza el 22 de junio de 1950»³⁸⁴.

O sea, que nos reencontramos con una contrata de hace tres años, pérdida en la tramitación superior. Esta, por lo menos, es la sensación que tiene el lector de las Actas. Pero, no fue exactamente así. Realmente, la casa Grasset pudo haber sido la primera en dotar al puerto de grúas modernas; no obstante, su lentitud, casi apabullante, malogró tan benemérito objetivo, otorgandóselo a la 4 *Coles* instaladas en 1955.

Observemos el pausado proceso de renovación de prórrogas y, por último, la entrega a diferentes puertos españoles de aquellas grúas destinadas a ser las primerizas del de La Luz. De la inicial ya hemos dado cuenta hace un momento, ahora, en septiembre de 1950³⁸⁵, es remitido para la aprobación de un *Informe del Ingeniero Director referente a la propuesta de modificación para mejorar el suministro de seis grúas eléctricas para estos Puertos*. La Comisión hizo suyo el veredicto de la Dirección Facultativa y alzó información favorable al dictamen. Ya, a finales de año, se conoce la existencia de otro informe del Ingeniero Director, en el

que se precisa que no se deberá «conceder nuevas prórrogas a dicho adjudicatario»³⁸⁶. No obstante esta tajante medida de la Dirección portuaria, por lo visto no eran del mismo pensamiento en el Ministerio, habida cuenta que, para marzo de 1951³⁸⁷, ya el taller Grasset era beneficiario del disfrute de su segunda prórroga, con terminación el día 22 de julio del mismo. Después de todo, el texto del Acta de la Comisión refleja el motivo de la concesión de tal privilegio administrativo y el fundamente de la dirección superior:

«(...) En atención a que la demora de entrega de las grúas por parte de los indicados talleres, origina graves perjuicios para estos Puerto, que necesitan ser dotados del armamento indispensable para poder competir con los Puertos extranjeros que en constante lucha se encuentran con los nuestros»³⁸⁸.

Y prosiguen los informes del Ingeniero Director y, a la misma vez, las solicitudes de Grasset de nuevas prórrogas (en agosto de 1951, pide la tercera³⁸⁹). Nuevamente, revalida su petición la casa constructora a finales de octubre³⁹⁰, a lo que el Ingeniero responde con claras muestras de impaciencia, poco sabedor del trance final de la historia, aún lejano. La Dirección General, mientras tanto, y mucho más preocupada por los intereses nacionales que por los posibles perjuicios ocasionados al Puerto de La Luz, concede la 3ª prórroga a los talleres, con vencimiento explícito el 22 de julio de 1952³⁹¹. La Junta, cómo no, recibe con desagrado la noticia, pero, por desgracia, sólo puede reaccionar en un sentido: la elaboración de un informe sobre el cumplimiento de Grasset de lo estipulado en el texto de la adjudicación de la contrata. Es más, la Dirección Facultativa, con el Ingeniero Director al frente, se ve abocada a aceptar las condiciones del proyecto reformado presentado por los talleres en julio de 1952³⁹². Una semana después de esto, entra en la Comisión un nuevo informe de su personal técnico, y esta vez se reconocen bastantes puntos de la cuestión planteada por las prórrogas de Grasset, que, de ahora en adelante, no presentarán problemas para sucesivas renovaciones, puesto que la rescisión de contrato no está prevista a tenor de que «seguramente sería muy costosa, por no ser a causas debidas a incumplimiento del contrato, sino a fuerza mayor»³⁹³.

Estamos en 1953, y el problema sigue sin resolución. La Junta, inquieta por partida doble: ante la demanda de la entrega de las grúas y el perjuicio al propio puerto, vuelve al ataque. En desahogo de futuras solicitudes de prórroga, expone el Ingeniero Director en un informe elaborado con tal ocasión:

«La no entrega de las grúas está ocasionando perjuicios a los servicios de la Junta e igualmente perturbaciones económicas toda vez que desde el año 1947 se tienen bloqueados 4.314.251,65 pesetas, importe de aquéllas, dándose el caso de que en algunas ocasiones no se han podido abonar certificaciones de obras de contrata que cumplen estrictamente con sus obligaciones por no disponer de numerario... por ello estima, a más de exponer otros razonamientos, que es de opinión de que debe realizarse una visita de inspección a los citados Talleres Grasset y en el caso de que continúen sin ejecutarse la parte de las grúas que tiene ya material suministrado, se debe proponer la rescisión del contrato por incumplimiento del mismo y anunciar un nuevo concurso en el que, como podrán presentarse ofertas de casas extranjeras, se dispondrán de grúas en un plazo compatible con las urgentes necesidades que el puerto requiere»³⁹⁴.

Apreciamos la completa indignación de las autoridades técnicas del puerto de La Luz, así como también la poca preocupación en torno a una posible rescisión del contrato, contrapuesta a la cautelosa posición de julio de 1952, en que se veía inviable semejante alternativa. Por otra parte, déjase ver una de las futuras costumbres de la JOP en los concursos para adquirir medios mecánicos destinados a sus instalaciones y servicios: el recurso al extranjero y a las casas foráneas, vista la mala experiencia con las nacionales. Toda una lección para los miembros de la Junta, hartos de comprobar la nula eficacia de talleres del país.

Sin embargo, la Dirección General de Puertos no es del mismo parecer que la JOP. En abril de 1954³⁹⁵, es leída en la sesión de la Permanente la autorización de una cuarta prórroga de entrega de las grúas por parte de Grasset. Es particularmente curiosa la postura de la Dirección del Ministerio, favorecedora de las peticiones de una empresa particular que, a fin de cuentas, mantiene en jaque a un puerto nacional.

Por todo ello, y a estas alturas del conflicto plantado, los talleres Grasset remiten sus comunicaciones de nueva solicitud de prórroga por un año (1ª a 5ª. ya) directamente a la Dirección General³⁹⁶, saltándose la Junta de Las Palmas, aunque, con posterioridad, fuese informada del asunto. Por supuesto, este sentimiento de vergüenza ante una excesiva tardanza, no impidió la aceptación de la nueva prórroga, con vencimiento el 24 de julio de 1955³⁹⁷.

Por tal descaro de una empresa privada, vinculada contractualmente con la Junta, la Presidencia de ésta presenta una moción a la Permanente con la mira

puesta en una solución definitiva del problema:

«El Sr. Presidente hace presente a la Comisión Permanente las ventajas que ofrecen las grúas móviles recientemente adquiridas, por la rapidez de sus operaciones y fácil disponibilidad en cualquier sector de los muelles. Estas ventajas hacen necesario estudiar la posibilidad de que las grúas de pórtico adjudicadas a los citados Talleres [‘E. Grasset, S.A.’], pudieran ser sustituidas por las grúas móviles en atención a que, con la puesta en funcionamiento de las carretillas eléctricas, resulta evidente que las vías necesarias para instalar las grúas de pórtico constituirán, al sobresalir de la rasante del pavimento, un serio impedimento para la utilización de los referidos elementos de transporte por los Muelles; esto, unido a que en estos Puertos no existe ferrocarril que obligue a la carga y descarga de vagones, por lo que hace innecesario la instalación de dichas grúas de pórtico. El Sr. Ingeniero Director informa en sentido igual a lo expuesto por la Presidencia, por lo que la Comisión Permanente toma el acuerdo de elevar el criterio expuesto a la Superioridad»³⁹⁸.

Buena tuvo que ser la alegría de la Junta por la presentación de una moción como la descrita. Porque, afortunadamente, desde Las Palmas se ofrecía una alternativa aceptable a lo dispuesto por la Dirección General de Puertos. Además, y en otro tipo de consideración, era indicada la sustitución de unas grúas, todavía por instalar, por aquellas otras móviles, recién llegadas y ya a pleno rendimiento. Algo difícilmente rechazable.

En otro extremo del problema, hemos de reflexionar acerca del hecho de que unas grúas, aún no suministradas a la institución que las contrató, pudieran quedarse obsoletas con el paso del tiempo. Este fenómeno, hoy perfectamente conocido por cualquier empresa dedicada a la tecnología media, hubo también de tener sus influencias en posteriores adquisiciones de la Junta.

Mas, a pesar de todo lo dicho, Grasset pidió nueva prórroga que fue informada favorablemente en noviembre de 1955³⁹⁹. En diciembre del mismo año⁴⁰⁰, sale una Orden Ministerial concediendo tal favor al taller. Esta hace la número 6.

El año de 1957 marca, definitivamente, el «*affaire Grasset*». En julio, es conocida por la Comisión la otorgación de la séptima prórroga con un período de un año «para la terminación y montaje de las grúas eléctricas de pórtico»⁴⁰¹; que es ampliada con una octava por seis meses, informada en agosto⁴⁰². Al parecer, la

Dirección General no ha cambiado los criterios, pero no es así en absoluto. Llegamos a noviembre de 1957⁴⁰³, cuando la Dirección Facultativa remite a la Permanente la propuesta de revisión de precios del *Proyecto reformado de adquisición por concurso, suministro y montaje de 6 grúas eléctricas de 3/6 toneladas de potencias, 3 cucharas automáticas de 1,6 m³, 3 tambores de accionamiento y estación de transformación*, pero con la salvedad --y ahí está el intríngulis del asunto-- de que se precisa que había sido destinado, en un principio, al Puerto de La Luz y ahora dispersado por la Comisión Administrativa de Puertos a los de Águilas (Murcia), San Feliú de Guiral, Palamós, Gandía y Burriana. La Permanente sólo refleja en el Acta correspondiente su «conformidad» (pues, en verdad, había sido plenamente aceptada una de sus sugerencias dirigida a la Superioridad). En resumen, un problema de diez años de duración; con ocho prórrogas de por medio; pérdidas financieras por bloqueo de la liquidación; desgaste administrativo y desconfianza en las capacidades de la instancia superior; malestar de las empresas consignatarias en un primer momento; y un largo etcétera.

A partir de aquí, la Junta se fue enterando de la llegada de «sus» grúas a los nuevos puertos de destino: por ejemplo, a Águilas, en febrero de 1958⁴⁰⁴.

En esta tesitura, y para seguir con los proyectos de la primera fase (1950-1952), nos vemos en la necesidad de volver a septiembre de 1950. Los protagonistas del evento: las 16 carretillas y las 8 nuevas grúas eléctricas de pórtico.

Fue en la sesión del 1 de septiembre de 1950 cuando se dilucidó, de una forma seria, los proyectos citados⁴⁰⁵. Los afanes de la Junta quedaron bien definidos en las exposiciones que, en esa ocasión se vertieron:

«Igualmente se acuerda, por considerar la necesidad e importancia de las adquisiciones que propone el Sr. Ingeniero, adquirir por concurso diez y seis carretillas eléctricas y dos carretillas eléctricas elevadoras... Respecto a la adquisición de 6.961 metros lineales de tubería de hierro fundido de 250m/m. de diámetro y sus accesorios, de ocho grúas eléctricas de 3/6 toneladas de potencia de pórtico terrestre y alcance variable y dos grúas flotantes para la carga y descarga de carbón, se acuerda que previa a toda resolución se haga un estudio general de las necesidades de divisas que tales adquisiciones requiere, a los efectos de las gestiones pertinentes y tramitaciones reglamentarias»⁴⁰⁶.

La última referencia de esta larga cita viene motivada por la más que posible importación de estos bienes de equipo desde el extranjero (recordemos el «ejemplo» de las grúas Grasset). Amén de que ello tiene una corroboración documental en una sesión anterior de la Permanente (mayo de 1950), donde se acordó «tramitar la correspondiente solicitud de licencia de importación de las restantes grúas, que el Puerto necesita, que se estima en ocho más...»⁴⁰⁷.

Tenemos, pues, que ambos proyectos van de la mano en la tramitación superior; por ende, no hay posibilidad de perderlos de vista, como en casos precedentes. La Junta, con esta actitud y al igual que en otras manifestaciones, nos hace partícipes de su experiencia recién adquirida en la defensa de antiguas proyecciones. Así, en noviembre de 1950⁴⁰⁸, las carretillas y las grúas reciben informe favorable de la Comisión y son pasados a la Superioridad. Pero hasta julio de 1951, que es cuando reaparecen en las Actas, se resuelve un cúmulo de proyecciones de tipo urbanístico con aras a la buena presencia portuaria y su conexión con el núcleo urbano de la ciudad. Estos proyectos son los siguientes⁴⁰⁹:

1°. *Proyecto de cierre de escalera en el Muelle de Las Palmas y reparación de sus aceras* (93.888 ptas.).

2°. *Proyecto de nueva pavimentación en la explanada de acceso al Muelle de Santa Catalina* (434.259,63 y 494.452,89 ptas.).

3°. *Proyecto de nueva pavimentación del acceso norte del Muelle de Santa Catalina* (43.602,10 ptas.).

A los que hay que agregar los de⁴¹⁰:

4°. *Proyecto de acondicionamiento de un pabellón en el Muelle de Santa Catalina para alojamiento de los Prácticos del Puerto* (34.243,88 ptas.).

5°. *Proyecto de acondicionamiento de un pabellón en el Muelle de Santa Catalina para alojamiento de los Servicios de Policía* (43.849,69 ptas.).

6°. *Proyecto de línea de transporte de energía eléctrica para luz y fuerza en el Dique del Generalísimo* (1.032.745,81 ptas.).

Tanta voluntad desplegada sobre el plano de La Luz con el objetivo de casar *Ciudad y Puerto* tuvo un pequeño portavoz en los editoriales de «Jordé» en *La Provincia*, quien, el 16 de mayo de 1950, escribió lo que sigue:

«La Ciudad y el Puerto se han transformado, uniéndose las edificaciones urbanas casi sin solución de continuidad»⁴¹¹.

No obstante, quedaba mucho camino por recorrer y grandes obras por realizar⁴¹².

Retomamos los proyectos de las 16 carretillas y las 8 grúas eléctricas de 3/6 toneladas. En julio, la Comisión se da por enterada de lo dispuesto por la Superioridad, conforme a lo dictado por el Consejo de Obras Públicas, acerca de la devolución del primer *Proyecto de bases para la adquisición de 16 carretillas* y las modificaciones respectivas de el de adquisición de las grúas⁴¹³. Para octubre⁴¹⁴, la aprobación técnica del proyecto de las carretillas coincide con una notable rebaja en el número final de ellas, que pasan de 16 a ser exactamente la mitad, con un presupuesto total de 747.000 pesetas, y la gestión directa como medio de adquisición en el extranjero.

En cambio, las grúas hubieron de esperar a enero de 1952 para tener conocimiento de la orden superior que autorizaba a la Junta y a la Dirección Facultativa la difusión en el Boletín Oficial del Estado del anuncio de concurso para la adquisición de ellas⁴¹⁵. Amén de esto, se redujo también su número, sólo siendo 6.

De otro lado, en abril de 1952 se presentó a la Comisión el anuncio para *Concurso de ejecución, suministro e instalación de ocho carretillas eléctricas transportadoras y una elevadora*, que fue aceptado⁴¹⁶. Dos semanas después, el 28 de abril, la Junta da entrada a un comunicado de la Dirección General de Puertos, aprobando «los modelos de anuncios y proposiciones»⁴¹⁷ para la adquisición del material.

Un mes después, se sabe el resultado de los dos concursos celebrados. El primero es el de las seis grúas, siendo el día 30 de mayo de 1952 el acordado para informar a la Comisión acerca de la apertura de los pliegos de ofertas de las empresas interesadas en el proyecto⁴¹⁸. Merced a la minuciosidad del Secretario de la Junta, contamos en la actualidad con el listado de firmas constructoras que se personaron, e incluso con los presupuestos de cada una de ellas⁴¹⁹:

- 1ª. *Talleres E. Grasset. S.A.*, 11.156.744,70 ptas.
- 2ª. *Astilleros Palma. S.A.*, 11.840.876,10 ptas.
- 3ª. *Material y Construcciones. S.A.(Valencia)*, 11.370.528,88 ptas.

Mas, por el contrario, el presupuesto sugerido por el estado ascendía a la cantidad de 7.950.000; lo que equivalía a un importe de 1.325.000 pesetas por

grúa. Mientras que el plazo de entrega oscilaba, según la empresa, entre 18 y 24 meses. Por todo ello, y vista la poca correspondencia entre lo previsto por los servicios técnicos del Estado y lo ofertado por los particulares, el Ingeniero Director redactó el informe «en el sentido de no aceptar ninguna de las proposiciones presentadas por considerarlas antieconómicas»⁴²⁰.

En suma, el concurso es oficialmente declarado desierto⁴²¹, y no era para menos. Por consiguiente, tampoco serán estas seis grúas eléctricas las primeras en materializarse en los muelles del puerto. En cuanto a las ocho carretillas, hay un nuevo informe del Ingeniero Director en julio de 1952⁴²², aceptando la propuesta de la casa «Fenwick, S.A. (Barcelona)». No tarda mucho la Dirección General de Puertos en conocer el dictamen de la Junta y, en el 30 de diciembre de 1952, tras una breve comunicación con la autoridad portuaria de Las Palmas, en el sentido de certificar los fondos necesarios para la compra, es recibida en la Permanente la Orden Ministerial que adjudica definitivamente el concurso para el suministro e instalación de 8 carretillas transportadoras y de 1 elevadora a la empresa S.A. *M. Fenwick*, con un importe contratado de 1.049.650 pesetas⁴²³.

En julio de 1953⁴²⁴, las carretillas ya están en el Puerto de La Luz. El 15 de julio, para ser exactos, se recibe copia del acta de recepción de las máquinas, remitida desde la Dirección Facultativa. El siguiente paso es obvio: la tarificación de los servicios de las carretillas. De acuerdo con la propuesta, verificada en Comisión el día 14 de agosto de 1953, las tarifas son las que a continuación consignamos⁴²⁵:

Carretillas Ordinarias

1 hora o fracción..	25,00 ptas.
Media jornada..	75,00 ptas.
Jornada completa..	130,00 ptas.

Carretilla Elevadora

1 hora o fracción..	30,00 ptas.
Media jornada...	35,00 ptas.
Jornada completa..	140,00 ptas.

Este conjunto de tarifas es, en primera instancia, aprobado por resolución del Ingeniero Jefe de Obras Públicas⁴²⁶. Así se seguirá durante dos años⁴²⁷, hasta el uno de marzo de 1955, en que, por decisión de la Dirección General de Puertos, no

se acepta «en el momento presente el arrendamiento de dicho material»⁴²⁸. Esta medida era comprensible puesto que la Junta a falta de mayores medios disponibles, debía mantenerse en la línea de no arrendar lo ya conseguido --y este era el criterio de la Dirección General--, máxime cuando podía darse el caso de dejar la mayor parte del servicio portuario en manos privadas y hundir el creciente comercio⁴²⁹.

La segunda fase de este primer período, 1952-1957, es la que nos toca historiar desde este instante. Ya hemos dejado dicho que lo que ahora se pretende es suplementar el parque tecnológico --minúsculo en aquellas fechas-- con ciertos instrumentos que facilitarían el tráfico portuario con su agilidad o con su movilidad. Los fines explícitos, en cambio, van desde las propias faenas de carga y descarga, pasando por la higiene portuaria, hasta la maniobra de mercancías por medio de cintas transportadoras.

El 22 de febrero de 1952 son conocidos por los componentes de la Comisión Permanente los siguientes proyectos con los presupuestos adjuntos⁴³⁰:

- *Proyecto de bases para la adquisición de tres camiones con volquete hidráulico*, 387.840 ptas.
- *Proyecto de bases para la adquisición de una barredora automóvil*, 123.000 ptas.
- *Proyecto de bases para la adquisición de un camión cuba*, 155.540 ptas.
- *Proyecto de bases para la adquisición de dos transportadoras de rodillo*, 222.220 ptas.
- *Proyecto de bases para la adquisición de cuatro grúas móviles para la manipulación de mercancías*, 1.668.520 ptas.

Todos ellos reciben el consabido informe favorable y son elevados a la Superioridad para posterior tramitación administrativa. Precisamente, tenemos noticias del último porque la Dirección General devuelve el proyecto para la rectificación del presupuesto avanzado, según lo establecido en la Orden Ministerial de 8 de abril de 1952⁴³¹. La Dirección Facultativa no pierde el tiempo y, a finales de mayo, está en condiciones de ofrecer un nuevo proyecto de bases para conocimiento y aprobación de la Comisión⁴³²; ésta, por su parte, lo acepta, y se relanza de nuevo el expediente en las dependencias de Madrid.

En octubre de 1952⁴³³, por contra, la Dirección General autoriza el anuncio

y concurso de las restantes adquisiciones. Inexplicablemente, hay una demora en el proceso normal y aquél no tendrá lugar hasta 1954. En vista de lo cual, nos centraremos en las cuatro grúas móviles, en tanto llegamos a la fecha convenida -cosa que también hace la Junta.

El 31 de agosto de 1953, la Dirección Facultativa presenta un informe acerca del concurso de las 4 grúas móviles y la ventaja de la compra única de dos unidades:

«(...) se expone la conveniencia de adquirir de momento, tan solo, dos de las cuatro grúas que se sacan a concurso, en atención a que recientemente ha tenido aparición en los mercados internacionales de un nuevo tipo de grúa con grandes ventajas a las actuales, montada sobre ruedas neumáticas y con torre y pluma capaces de retirar y llevar la carga a las bodegas de los barcos, ya que sus ganchos pueden llegar a 20 metros de altura sobre el pavimento y a 23 por debajo de éste, proponiendo que se adjudique a la oferta suscrita por los Sres. Pérez Soto de Tenerife»⁴³⁴.

Tres puntos destacan del texto transcrito: por una parte, el concurso, de haberse celebrado, no tiene el correspondiente reflejo en las Actas; por ello es muy extraña la última sugerencia del Ingeniero Director. Posiblemente, estemos en presencia de un adjudicación por gestión directa. En segundo lugar, la Junta muestra las enseñanzas aprendidas con el proceso contractual y tecnológico de las Grasset, puesto que se afianza en una postura cautelara ante la aparición de nuevas máquinas, más capaces de realizar el objetivo propuesto en la redacción del proyecto. Y, en tercer lugar, se reduce el número de grúas a la espera de ulteriores acontecimientos.

Sea lo que fuere, el informe del Ingeniero Director era solamente una propuesta más, en la dirección de facilitar el desarrollo portuario de La Luz. Y así quedó, por el momento.

Un año después, el 2 de octubre de 1954⁴³⁵, la Superioridad comunicó la resolución definitiva del concurso para la adquisición de los camiones, tanto el destinado a coche-cuba como los restantes con volquete, la barredora-automóvil y las cintas transportadoras. En pocas palabras, se adjudica a la *Casa Daimler-Benz*, «el suministro de tres camiones de 26 H.P. con volquete hidráulico por un precio, por vehículo, de 215.369,30 ptas.»⁴³⁶; y a *Don Harald Flick*, «el suministro de dos

cintas transportadoras de rodillos por la cantidad de 240.343,80»⁴³⁷. Por lo demás, y a todos los efectos, se declara desierto el concurso en cuanto al material relativo a higiene y aprovisionamiento de agua, aunque se comunica la celebración inmediata de un segundo concurso en un plazo de 30 días.

Es lo importante de este concurso, por lo menos en lo atinente a los camiones con volquete, que se diera el contrato a la casa alemana. Nos preguntamos si no tuvo algo que ver la implantación de ciertas casas consignatarias de ese origen con tal hecho. Porque, realmente, resulta extraño que habiendo buenas marcas en las islas, con concesionarios exclusivos o agentes distribuidores de prestigio, se haya preferido la firma alemana. Ejemplos de lo que decimos hay bastantes: las casas *Leyland* y *Austin-Loadstar*, cuyo representante autorizado en el Archipiélago era la *Estación de Servicios Canarios, Sdad. Ltda.*, radicada en la ciudad de Las Palmas; o la empresa *Dennis*, agenciada por *Mederosco Ltd.*, aparecían anunciadas a gran formato en los periódicos locales (*La Provincia*)⁴³⁸, mostrando estampas de magníficos camiones de la época.

Más extraño todavía es que la Daimler-Benz no sacara anuncios en la prensa de sus productos y, en cambio, la Junta se diera por enterada de ellos, cuando en anteriores ocasiones y en semejante situación, la Dirección Facultativa recurría a un concurso abierto.

En fin, y dejando al margen las suposiciones, el puerto contará, en breve plazo temporal, con tres camiones con volquete y dos cintas transportadoras.

Ya en 1955, las grúas móviles reaparecen. Son las 4 grúas «Coles» que tienen el distinguido honor de ser las primeras --exceptuando la *Titán*-- en la segunda gran etapa del puerto. Incluso antes de recepcionarlas provisionalmente⁴³⁹, la Junta examina una propuesta de tarifa de servicios de las nuevas máquinas⁴⁴⁰:

Tarifa para Grúas Móviles

Por izado	60,00 ptas.
Por 1 hora o fracción	100,00 ptas.
Por cada hora o fracción ...	52,30 ptas.

Consiguientemente, no tuvo eco administrativo el informe de la Dirección Facultativa, ya que son definitivamente cuatro las grúas, aunque, eso sí, fue aceptada la sugerencia de contratación con la firma *Sucesores de Enrique Pérez. S.L.*

Sin embargo, tras esta buena noticia para las empresas de consignación y, en general, para el tráfico comercial portuario, se recibe en la Permanente una comunicación de la Dirección General, dando cuenta del escrito dirigido a D. Joaquín Heymann (apoderado de *Harald Flick*), concediéndole una prórroga de 14 días para la otorgación de la escritura de adjudicación de los tres camiones con volquete hidráulico⁴⁴¹. Sin duda, un problema sin importancia, doblemente mitigado, en mayo de 1956⁴⁴², por el conocimiento de que la Dirección General, así como la Delegación de Gobierno para Obras Públicas en las Islas Canarias, aprueban el *acta de recepción definitiva* de «Cuatro grúas móviles para manipulación de mercancías en el Puerto de La Luz», adjudicadas por O.M. de 18 de agosto de 1954 a «Sucesores de Enrique Pérez Soto»⁴⁴³.

Decíamos hace un instante que la Junta iba a disponer de dos cintas transportadoras para los servicios, por ejemplo, de los silos que habían de proyectarse⁴⁴⁴. No obstante, la Comisión Permanente supo de la propuesta del Ingeniero Director, planteada en la sesión del 26 de febrero de 1958, para que fuera «declarada nula la adjudicación del concurso», hecha a favor de *Harald Flick*, con la pérdida de fianza de 4.444 pesetas por parte de la empresa⁴⁴⁵. Sin otro tipo de explicaciones, es aceptado el informe y alzado a la Dirección General para su conocimiento y aprobación. El Ministerio accede y la Junta anula el proceso de concurso, mediante comunicación recibida el 15 de octubre de 1958⁴⁴⁶.

Pero, por supuesto, no vamos a concluir esta segunda fase del período 1950-1957 con un sabor amargo. Hemos de sentirnos satisfechos de que, al fin, el puerto haya conseguido «sus» primeras cuatro grúas móviles *Coles*, que tanto costaron. Nada más lejos del ánimo de la Dirección Facultativa que disponer de estas máquinas en el tardío 1955, habida cuenta del proyecto de las seis anteriores, encargadas a los talleres *Grassett* en 1947; sin embargo, las dificultades surgidas en la construcción y montaje de éstas, impidió el contar con grúas antes del inicio de la década de los 50.



«Una de la primeras grúas del nuevo puerto (La Coles). En esta ocasión, ayudando en la reparación del Muelle León y Castillo».

Entramos, pues, en el cuarteto de fases que jalonan los siguientes veinticinco años del puerto (1958-1983). Pero lo hacemos sabiendo que la Junta está ya en el camino de la mecanización y que no hay posible vuelta atrás.

Fases.

Esta nueva etapa del Puerto de La Luz es una de las más carismáticas o, por así decir, culminantes en la moderna historia de esta infraestructura, y no sólo de cara al proceso de mecanización del que venimos dando cuenta. También, desgraciadamente, es una de las etapas más desconocidas y poco estudiadas por los historiadores, pese a disfrutar de innumerables puntos de arranque de la realidad presente. De otra parte, la importancia tecnológica de estos siete años (1958 - 1965) proviene de la consecución de un parque de grúas móviles no inferior a un número de 14, al que habría que sumar las ya instaladas.

No obstante, antes de abordar la temática en sí, hemos de dar cabida en este apartado a un mínimo de reflexiones generales, con las cuales detallar el clima de recuperación nacional al que se alude con la puesta en marcha del *Plan de Estabilización* (1959).

Un primer enfoque procede a la comprensión del fenómeno político-económico del Plan desde la óptica de una aproximación histórica a los años inmediatamente anteriores. Ese es el acierto de la obra de Manuel-Jesús González, al que ya hemos citado⁴⁴⁷. Este autor sopesa el ambiente preparatorio de las medidas tomadas por el régimen en 1959, y razona que la «quiebra del sistema protector» puso a la economía española en la insalvable dicotomía del cambio o la vuelta atrás sin remisión posible⁴⁴⁸. La argumentación también es motivada por el proceso inflacionario en el trienio 1956-58⁴⁴⁹, que, pese a ser alto, no era lo extraordinariamente grave que parecía, aunque sí producía una especie de ruptura con los años pasados, caracterizados por la estabilidad y la creación de expectativas.

La aportación de un segundo prisma a la cuestión es el resultado de las investigaciones del historiador de la economía, Albert Carreras. A través de sus estupendos estudios conocemos, hoy, la secuencia conjunta de las varias series históricas de las encuestas de coyuntura industrial⁴⁵⁰. Un trabajo, sin duda alguna, arduo y de difícil superación. Pues bien, la perspectiva de Carreras, digamos, complementaria a la de González, recapacita sobre el verdadero rol del sistema industrial en el fomento de la recuperación y el impacto en el atraso nacional. En detalle, carga las tintas en el índice de productividad anual de los años 60 y mediados de los setenta, dejando al margen cualquier otro tipo de consideraciones que se salga de los límites precisos del análisis económico. Para nuestra obra, hay un párrafo relevante de su estudio que ahoga, por su rotundidad, el comentario adicional:

«(...) sin lugar a dudas, son los años 1960-1974 los verdaderamente brillantes. La tasa de crecimiento nacional ha más que doblado la europea, que por sí misma era elevada. Aquí, encontramos, tal como podríamos esperar, el *principal esfuerzo modernizador de todo el siglo*»⁴⁵¹.

Claro está, hay otros indicadores económicos que sustentan esta recuperación. Por ejemplo, la fuerte inversión extranjera del período⁴⁵², que canaliza bastantes de las perspectivas abiertas por el sector industrial. Pero, aparte de éste y otros factores, podemos resumir la cuestión suscitada por el *Plan de Estabilización* y las medidas consecuentes en dos líneas de trabajo:

1ª.- La inevitabilidad del cambio de política económica practicada por el régimen franquista, propiciando una apertura en la búsqueda de la modernización de la industria.

2ª.- El fulgurante crecimiento de la economía española entre 1960 y 1974, vástago directo de las medidas aperturistas de la dictadura⁴⁵³.

Fase A (1958-1965).

Una patente muestra de lo dictado por la primera línea, lo hallamos, justamente, en la entrada a esta fase. Un signo logrado de aproximación a una mayor apertura internacional y un abandono progresivo del aislacionismo es lo que significó la propuesta del Ingeniero Director de hacer entrar a la Junta en el seno de la *International Cargo Handling Coordination Association (ICHCA)*, que vino a coincidir, precisamente, con la celebración del «75 aniversario de la fundación del Puerto de La Luz y de la Junta»⁴⁵⁴.

Esta asociación, que traducida al castellano sería: *Asociación Internacional de Coordinación y Manipulación de Carga*, fue fundada el día primero de enero de 1902, y en España pertenecían a esta institución, por lo menos hasta 1957, las Juntas de los puertos de Valencia, Alicante, Pasajes, Vigo y Santa Cruz de Tenerife. A este tenor es suficientemente elocuente lo pronunciado por el Ingeniero Director con motivo de la presentación de la propuesta:

«Esta Asociación tiene por objeto el estudio de movimiento de mercancías, coordinando las actividades de todas las colectividades e industrias, administraciones mundiales interesadas en la realización de todas las operaciones que los navíos efectúan en todos los puertos del mundo, para llegar a una mejor utilización de la flota mundial»⁴⁵⁵.

La Comisión acordó «por unanimidad solicitar de la Dirección General de Puertos la necesaria autorización»⁴⁵⁶. En fin, y por una vez, la Junta entiende que debe modernizarse en todos los sentidos, incluso en el apuntado de contarse entre los organismos que cooperan al mejor funcionamiento de las administraciones portuarias del globo.

En enero de 1958⁴⁵⁷, materialmente abriendo esta Fase A, llegó a manos de la Permanente un escrito de la Subsecretaría del Ministerio de Obras Públicas, accediendo a la demanda realizada por la Junta. En definitiva, el Puerto de La Luz y Las Palmas será un componente más de la mayor asociación internacional de carga. Un gesto, a buen seguro, bien recibido por las navieras y consignatarias.

Con todo, hay otro apunte --éste, económico-- que pone en evidencia la irregular manera de hacer contrataciones, en especial las de régimen directo, que

se venía constituyendo en norma en la mayoría de los sectores dependientes de Obras Públicas. Nos referimos a la circular, llegada a la Comisión en julio de 1957⁴⁵⁸, que traslada una Orden Ministerial en la que se detalla que sólo y únicamente podrán efectuarse por el sistema de «contratación directa» aquellas obras que no excedan un importe de 500.000 pesetas. Por supuesto, era algo de debida implantación, con miras no tanto a la transparencia de las adquisiciones de material, como para poder controlar, en última instancia, los planes de obras a realizar y, asimismo, los presupuestos anticipados. De ahora en adelante, se intentarán disipar las dudas en torno a qué debe hacer la Junta cuando de decidir sobre compras de material se trata; dando término a lo hasta entonces practicado, en donde la Corporación debía solicitar constantemente autorización a la Superioridad para hacer avanzar los programas de adquisiciones, en su gran mayoría pendientes del recurso a la compra en el extranjero. Por otra parte, esta medida, en correspondencia con el carácter general de su promulgación, benefició principalmente a la economía de proyección de los puertos.

Llegados a este punto inicial, y en la pretensión de no dejar ningún medio en el olvido, tenemos que referir dos proyecciones que se encuentran a caballo entre los primeros pasos hacia la mecanización y la madurez de ésta. Son, en concreto: a) *Proyecto de adquisición de dos grúas sobre neumáticos y con torre* (1955), y b) *Proyecto de bases para la adquisición de una apisonadora de motor de combustión interna, de aceites pesados* (1956). Tempranos proyectos, pero que recorren esta primera fase de cabo a rabo, debido a las múltiples y complejas vicisitudes por que tuvieron que pasar.

El día 29 de julio de 1955⁴⁵⁹, la Permanente conoce la autorización para redactar el primero de los proyectos. Seguramente, no presentaba mayor problema, puesto que era una evidente continuación de las proyecciones dirigidas a dotar al puerto del material auxiliar de carga y descarga. A un año de esta comunicación, es recibida la aprobación técnica del *Proyecto de Bases para la adquisición de dos grúas móviles sobre neumáticos y con torre*⁴⁶⁰. Es decir, el primitivo proyecto, basado presumiblemente en la contratación directa, pasa a convertirse en un concurso abierto a la licitación privada. Curiosamente, en el mismo día y sesión que la Junta se da por enterada de la restricción financiera en el manejo de la contratación por línea directa, arriba la Orden Ministerial que delega en la JOP para «anunciar y celebrar el concurso correspondiente a la adquisición de dos grúas móviles...»⁴⁶¹.

Y es celebrado, cómo no, el concurso anterior, exactamente en enero de

1958⁴⁶², y como resultado de la oferta presentada y las deliberaciones acontecidas, el Ingeniero Director informa lo siguiente:

«En virtud de todo lo expuesto propongo a la Comisión Permanente y después al Pleno, que no sea aceptada la única proposición presentada a este Concurso por 'Talleres E. Grasset. S.A.', por no cumplir estrictamente las condiciones del mismo y resultar las citadas grúas caras y de funcionamiento antieconómico, declarándose desierto el Concurso de referencia»⁴⁶³.

Aparte de lo directamente referido en el texto de la propuesta final alzada por el Ingeniero, tuvo que pesar, fuertemente, en la decisión ulterior, la pésima experiencia de las «grúas Grasset», que, todavía a estas alturas, solicitan prórrogas para la entrega y suministro de aquéllas en los puertos administrados por la CAOSPE.

Transcurrió un año más, y la Junta se vio en el trance, mediante información de la Dirección Facultativa, de recabar de la Superioridad la pronta resolución del concurso⁴⁶⁴. Por lo visto, la Dirección General de Puertos no tenía demasiadas prisas en dar solución a este proyecto. A decir verdad, y para asombro de todos, la lentitud apoderóse del proceso administrativo, ya que, en julio de 1959⁴⁶⁵, llegó la Orden Ministerial declarando «inadmisibles la única proposición presentada al concurso de adquisición de dos grúas móviles sobre neumáticos y con torre»⁴⁶⁶. Esto es, causa perplejidad que la Dirección del Ministerio remita el dictamen final a año y medio de la celebración del concurso.

La Junta, por su lado, no se tomó tanta demora: una semana después de la última comunicación, es informado en Comisión un estudio sobre la conveniencia de celebrar un segundo concurso, con el acuerdo favorable de interesar a la Superioridad en tal sentido⁴⁶⁷.

La Dirección General, obviamente, aceptó la decisión. En marzo de 1960, la Comisión procede a la lectura de la propuesta de adjudicación del segundo concurso⁴⁶⁸. Según el Ingeniero Director, hay tres ofertas privadas:

- Sucesores de E. Pérez Soto, S.L.
- Blandy Brothers, S.A.
- Talleres E. Grasset, S.A.

De las cuales, la Dirección Facultativa estima más acorde con la definición del proyecto la presentada por la empresa de Santa Cruz de Tenerife, Sucesores de Pérez Soto. En rigor, el presupuesto previsto estaba dividido en dos partes: a) los gastos de la adquisición propiamente considerados, con importe global de 7.182.730,90 pesetas, y b) las previsiones de compras de repuestos, anticipadas en 24.680,40 pesetas.

Sin embargo, un suceso verdaderamente extraordinario se estaba fraguando en la Dirección General portuaria. En enero y marzo de 1961, respectivamente, son conocidas las propuestas de distribución de anualidades para hacer frente al pago de las dos grúas móviles, que, por O.M. del 16 de diciembre de 1960, habían sido adjudicadas a los Talleres E. Grasset, por un volumen de gastos sensiblemente inferior (4.588.460,60 ptas.)⁴⁶⁹. En atención a ello, comprendemos que la Superioridad hizo nulo caso a lo informado en Comisión por la Junta. No obstante, no llegamos a entender la conducta del órgano ministerial en el desarrollo del asunto; primero, por la reducción drástica del presupuesto original, y, en segundo lugar, la adjudicación definitiva a una casa constructora --justo es decirlo-- caracterizada por la ineficacia en su trabajo o, por lo menos, por el incumplimiento reiterado en los plazos de ejecución de la obra. Comoquiera que fuese, el contrato fue formalizado e informada la Junta en enero de 1962⁴⁷⁰. Acto seguido, procedióse a la escritura notarial de la contratación (febrero de 1962)⁴⁷¹.

En 1963, el fenómeno de las prórrogas de entrega y suministro del material adquirido vuelve a hacer entrada de la mano, como era previsible, de la empresa Grasset. Precisamente, en enero⁴⁷², la Dirección General remite instancia de solicitud de prórroga de seis meses para «tramitación e información reglamentaria» de la Junta. Al mes siguiente, el Ingeniero Director presenta a la Permanente informe favorable a la extensión de ejecución de la maquinaria, pero con la «sanción prevista» por el reglamento⁴⁷³. En agosto, se repite la demanda: instancia de Grasset e informe favorable (con multa) de la Dirección Facultativa⁴⁷⁴.

Finalizando 1963⁴⁷⁵, la Dirección General hace un cambio en el proyecto primitivo, modificando los motores a «Diesel-Bentz en lugar de los de la oferta que sirvió de base a la adjudicación», y otorgando una tercera prórroga, nuevamente multada, por un plazo de nueve meses. Por fin, en marzo de 1964, la Superioridad aprueba el acta de recepción provisional de la «Adquisición de dos grúas móviles sobre neumáticos y con torre»⁴⁷⁶.

En suma, diez años (1953-1964) hubieron de transcurrir para la llegada al Puerto de La Luz de las dos nuevas grúas.

El próximo proyecto que nos ocupa es el de la *apisonadora*. Abarca el interregno de 1956-1960, y, de él, podemos decir que no causó tantos problemas como algunos anteriores. Ya conocemos que el día 25 de abril de 1956 fue aprobado en Comisión y convenientemente alzado, con toda clase de parabienes, a la Superioridad a la espera de acontecimientos⁴⁷⁷. Aunque hubo de esperar a agosto de 1958 para que sufriera las debidas alteraciones en el diseño primitivo y venir a quedar en el *Proyecto modificado de bases para la adquisición de una apisonadora de motor de combustión interna para aceites pesados*, que fue informado favorablemente por la Permanente⁴⁷⁸. Pasó casi otra anualidad, y, en junio de 1959⁴⁷⁹, se conoce la propuesta, seguramente proveniente de la Dirección Facultativa, de solicitar de la Superioridad la consabida autorización para adquirir la máquina por «contratación directa y con cargo a los fondos propios de la Junta procedentes de la recaudación de arbitrios»⁴⁸⁰.

La Junta se podía permitir tal licencia en la compra porque, durante aquellos años finales de la década de los cincuenta, y a causa de diversas circunstancias concatenadas, se produjo un notable incremento del tráfico comercial portuario. Esta situación hizo posible, entre otras cosas, que la JOP disfrutara de un desahogo financiero importante, aunque tampoco hay que exagerar la nota. Los arbitrios fueron creciendo en medida semejante a como lo hacían los volúmenes de tonelaje en las diferentes modalidades de navegación (véase Cuadro 5.3.); sin embargo, es apreciable la recesión que marca el año de 1959, tras los repuntes de los años 1957-58.

Cuadro 5.3 *Evolución del tonelaje y crecimiento de los arbitrios por tonelada (1958-1960).*

Fuente: AJOP, *Actas (CP)*, Libro 56 (1958-1961), sesión del 31 de mayo de 1961, fol. 194 v.

Navegación	1958	1959	1960	Arbitrio
Cabotaje	2.182 Tn.	2.654 Tn.	721 Tn.	17,55 pts.
Gran Cab.	10.463 Tn.	7.474 Tn.	3.438 Tn.	21,60 pts.
Altura	7.710 Tn.	6.496 Tn.	14.238 Tn.	25,20 pts.

Cuatro meses más tarde, en noviembre de 1959⁴⁸¹, la Dirección General de Puertos autoriza la contratación directa, tasándola en un monto de 910.550 pesetas. Posteriormente, ya en abril de 1960, otra comunicación del organismo ministerial pormenoriza la contratación definitiva con *Don Rafael Jubindo Lappa*, pero con el precio de 228.000 pesetas; casi una diferencia de 700.000 con el presupuesto avanzado⁴⁸². Hecho que, realmente, resulta de difícil explicación, incluso para aquellas mismas fechas. No atinamos, pues, a responder la cuestión que nos plantea esta anómala circunstancia, que, *velis nolis*, vino a favorecer a la Junta de Obras. Efectivamente, así fue: el día de los Santos Inocentes de 1960, llegó comunicación a la Permanente, emanada de la Dirección General, aprobando el acta de recepción provisional de la apisonadora⁴⁸³.

En resumen, poca controversia sobre la adquisición de la apisonadora, que venía a ayudar a las obras de carácter urbanístico (pavimentación mayormente) que la Junta había comenzado años atrás, aunque todavía persistía el empeño.

Y, de este modo, entramos de lleno en el período fijado de antemano, 1958-1965. Siete años cargados de historia en un doble sentido: a una parte, es una época convulsiva en la esfera internacional, sobre todo, en el Medio Oriente. Y, a otro lado, la favorable coyuntura portuaria de este tiempo, propiciada indirectamente por la contienda de judíos y árabes y el cierre del Canal de Suez (1956-57), pero también sobrevenida por el notable crecimiento nacional con la aplicación de las medidas estabilizadoras y la puesta en ejecución de los Planes de Desarrollo (en especial, los dos primeros, de 1963 y 1967)⁴⁸⁴.

En definitiva, un septenio aún no superado en el cómputo de la historia contemporánea del Puerto de La Luz y Las Palmas. Para cualquier profesional de la materia, resulta harto ilustrativo visualizar documentalmente el proceso acontecido en esta infraestructura, por lo explícito de las motivaciones interiores, nacidas al socaire del nuevo flujo de capital, y las coincidentes adversidades en tierras foráneas, pero que, por razones de geoestrategia, culminan por beneficiar a la economía portuaria y de rebote a la archipelágica.

Concretamente, dejaremos constancia del escrito, presentado por Mr. Ian Kendall Parck, a la sazón Director Gerente de Miller y Cía, S.A., y, en este caso, Presidente de una comisión nombrada por la entidad *Anchor Line Limited*, para hacer elogio de la actividad portuaria en las fechas del cierre del Canal de Suez⁴⁸⁵:

«(...) El cierre del Canal de Suez en 1956-57, les causó gran trastorno, más todavía que a esas empresas que transitando normalmente el Canal de Suez siguen hasta Australia y Nueva Zelanda, ya que para éstas el desvío a la ruta del Cabo suponía una prolongación de su viaje compensado en gran parte por el ahorro de los derechos del Canal, pero a la Anchor Line implicaba hacer virtualmente la circunnavegación del continente africano en cada viaje de ida y vuelta. En esta emergencia, la Anchor Line escogió a este Puerto de Las Palmas como su principal estación de servicio en esta ruta, para el abastecimiento de sus buques con petróleo, agua y víveres y ha quedado gratamente sorprendida por la excelencia de todos los servicios y colaboración dispensados en este Puerto en el que a pesar del extraordinario tráfico que en aquellos meses accedía al mismo, no sufrieron sus barcos retraso alguno»⁴⁸⁶.

Desgraciadamente se pensaron muchos programas de adquisiciones de material en referencia a las cotas alcanzadas en 1957. Es decir, se hubo de sufrir los amargos síntomas de la mala planificación a largo plazo. Comprenderemos mucho mejor las circunstancias con la enunciación de las compras y, en general, los proyectos de obras verificados en estos años, o que, por lo menos, lo fueron por vía administrativa:

Obras

1. Central Eléctrica en el Puerto de La Luz (1956-1959). *No ejecutada.*
2. Energía Eléctrica en el Muelle Pesquero (1958-1961).
3. Hospitalillo de Infecciosos y Estación Sanitaria. *Recibido en 1959.*
4. Dragado del Puerto (1ª Fase) (1958-1966).

Material Auxiliar

1. Grúa eléctrica de pórtico móvil (1958). *No ejecutada.*
2. Básculas en el Muelle Pesquero (1959-1964).
3. Adquisición de 4 grúas móviles (1961). *No ejecutada.*
4. Adquisición de 16 grúas eléctricas de pórtico (1962). *Modificada.*
5. Reparación de la Cabria Flotante (1960-61, 1962-63, 1967-69).
- 6, 7 y 8. Adquisición de 8 grúas automóbiles, 5 grúas móviles de torre y 1 grúa móvil (1963-1966). (Proviene, previa transformación, del número 4).

Evidentemente, daremos comienzo por el segundo de los apartados. Y, en específico, por las adquisiciones malogradas administrativamente. La primera de ellas, relativa al *Proyecto modificado de grúa eléctrica de pórtico móvil con pluma de inclinación variable suspendida rígidamente y movimiento de gancho en horizontal*, es directa consecuencia de la Orden Ministerial de 14 de Enero de 1958, que establecía la redacción de la proyección a cargo del Ingeniero Director. Y, en efecto, fue presentada a Comisión el día 26 de marzo de 1958⁴⁸⁷, aunque, desafortunadamente, no se volvió a saber más de ella. Por el enunciado del proyecto original, reconocemos la procedencia anterior; incluso era semejante, en las especificaciones técnicas descritas, al proyecto de las seis grúas de los talleres Grasset. Por esta misma razón, y en vista de ulteriores planes, barajamos la posibilidad de que la Dirección General desechara esta adquisición.

El día 27 de septiembre de 1961⁴⁸⁸, en sesión de la Permanente, es leída una comunicación de la Superioridad, «interesando la redacción de un proyecto de 'Adquisición de 4 grúas' para estos Puertos»⁴⁸⁹. En el Acta correspondiente del Libro 57 de la Comisión, no se reflejan más detalles concernientes al asunto, ni siquiera la posible presentación de un proyecto a tal objeto; buena prueba de que la Junta estaba fraguando, en las oficinas de la Dirección Facultativa, un plan de adquisiciones de mayor enjundia, que no tardaría en darse a conocer.

Cuando ya parecía olvidado este último mandato de la Dirección ministerial, documentamos la redacción de un *Proyecto de bases para la adquisición de 16 grúas eléctricas de pórtico*⁴⁹⁰, informado favorablemente por la Comisión y elevado a la consideración del Pleno. Éste, reunido en el día 4 de abril de 1962, lo aprueba y se detiene en algunas menudencias presupuestarias: el coste total ascendería a 30.400.000, o, dicho de otro modo, un importe por grúa de 1.900.000 pesetas⁴⁹¹. No obstante, esta proyección no prosperó bajo esta rúbrica, pues, en 1963, aparecen simultáneamente tres nuevos proyectos que cubrían las exigencias del primero, pese a reducirse su número en dos.

Sin embargo, las adquisiciones logradas en esta fase son las siguientes: las dos básculas para el reciente Muelle Pesquero (hoy Base Naval de la Armada Española) y las 14 grúas móviles. En julio de 1959⁴⁹², hay una propuesta de contratación directa de las dos primeras máquinas, convenientemente autorizadas en el *Proyecto de adquisición y montaje de dos básculas-puente en el Muelle Pesquero del Puerto de La Luz*. A un día escaso de la finalización del año⁴⁹³, la Permanente se da por enterada de la aprobación técnica del referido y también de la propuesta

de cargar la contrata a los fondos propios. Y, aún más, se redacta una nueva proyección que comprende el emplazamiento del material por adquirir: *Proyecto de caseta para instalación de dos básculas en el Muelle Pesquero*⁴⁹⁴. En lo sucesivo, ambas proyecciones compartirán destino administrativo.

En mayo de 1960, la Permanente conoce que la Dirección General ha autorizado el modo directo de contratación de la compra y, de otro lado, la aprobación técnica de la Inspección General de Obras Públicas en el asunto concerniente a las casetas en donde habrían de ser instalados los mecanismos de pesadas que, finalmente, también se contratarían directamente⁴⁹⁵.

Un mes después⁴⁹⁶, es informada la propuesta del Ingeniero Director de adjudicar las obras de la caseta para emplazar las básculas a favor de la entidad *Entrecanales y Távora, S.A.*, por un montante de 248.651,60 pesetas. A otro lado, no transcurrió más de un trimestre⁴⁹⁷, cuando la Junta supo de la comunicación emitida por la Dirección General de Puertos acerca de lo resuelto sobre la autorización de contrato con la empresa *E. Arisó y Cía.* para la adquisición y montaje de las básculas-puente, con un importe global de 235.450 pesetas.

Empero, la Inspección General trasladó nuevo comunicado de la Dirección General, en el que «ordena se redacte el correspondiente modificado del 'Proyecto de Caseta para instalación de dos básculas en el Muelle Pesquero'»⁴⁹⁸. En abril de 1961, la Superioridad confirma y autoriza la contratación de las obras con la firma propiedad de *Don Juan Amorós Montaner*⁴⁹⁹. En aquella misma sesión, la Permanente examina la petición de prórroga de «Arisó y Cía.» para efectuar el montaje de las dos básculas en el lugar indicado⁵⁰⁰.

El día 10 de octubre de 1964, recibe la Permanente la comunicación aprobatoria de la recepción «con carácter única y definitiva» de la *Adquisición y montaje de dos básculas-puente en el Muelle Pesquero*⁵⁰¹. Suponemos que las obras de construcción de la caseta indicada como alojadora del material mecánico estarían culminadas, por lo menos, por aquellas fechas, puesto que no hay vuelta a este tema en las Actas.

Es el turno del programa de las 14 grúas móviles. Hemos dejado documentado, hace bien poco, que los tres próximos proyectos son el precipitado de la proyección relativa a 16 grúas eléctricas de pórtico. Estos proyectos, ahora ya aprobados por la Superioridad (O.M. de 14 de enero de 1963), tienen una dotación

económica de:

a) *Proyecto de 8 grúas automóviles sobre neumáticos, con destino a estos Puertos.* Presupuestos: material, 9.800.000; administrativo, 9.978.800; contrata, 11.362.000.

b) *Proyecto de 5 grúas móviles de torre sobre neumáticos, con destino a estos Puertos.* Presupuestos: material, 13.275.000; administrativo, 13.407.750; contrata, 15.266.250.

c) *Proyecto de grúa móvil de torre sobre neumáticos con destino a estos Puertos.* Presupuestos: material, 6.965.000; administrativo, 7.034.650; contrata, 8.009.750.

Todos ellos pasan al Pleno, que, en marzo de 1963⁵⁰², emite el reglamentario informe favorable para su posterior traslado a la Dirección General del Ministerio. Pero, con esta ocasión, el Acta refleja una sugerencia del vocal, Don Ángel Ojeda, que tiene el valor histórico de ofrecernos una imagen real de la actividad portuaria del tiempo, con especial mención de la insuficiencia de material disponible y la excesiva recurrencia a la 4 *Coles*, recibidas en 1955:

«Por el Sr. Vocal Don Angel Ojeda Pérez se pone de manifiesto la conveniencia de una mayor potencia, ya que las que actualmente posee la Junta de las mismas características de las comprendidas en este Proyecto, sufren múltiples averías, por trabajar siempre con exceso de carga, significándole el Sr. Ingeniero Director accidental que las reparaciones actuales son debidas a llevar ocho años sobrecargadas de trabajo por su número insuficiente, estando las proyectadas adecuadas a las características de los bultos que se manejan en el Puerto»⁵⁰³.

Parece, según se desprende el texto, que la Dirección Facultativa se mantenía al tanto de las exigencias futuras del puerto; sin embargo, muy lejos estaba el Ingeniero Director de vaticinar que la evolución de los medios mecánicos privados iba a hacer casi superflua la necesidad de los materiales estatales. Pero, continuemos.

Por resolución ministerial del 20 de abril de 1963⁵⁰⁴, recibieron aprobación técnica los tres proyectos descritos, bien que variando el presupuesto, que se dispone del modo siguiente: grúa móvil, 8.009.750; 5 grúas móviles, 15.206.250; 8 grúas automóviles, 13.006.300. En la misma sesión que dio entrada oficial a la

comunicación de la Dirección General de Puertos, la Permanente «acordó interesar la aprobación económica y la autorización para ejecutar por el sistema de subasta o concurso»⁵⁰⁵ la adquisición de las máquinas.

El próximo paso fue bastante más lento, ya que los proyectos se tramitaron por separado, aunque estuvieran incluidos en el *Plan de Armamento del Puerto de La Luz de 1963 a 1967* (véase Cuadro 5.4.). De esta manera, se recibió Orden Ministerial, autorizando el expediente de concurso para la adquisición de ocho grúas automóbiles en julio de 1963⁵⁰⁶; otra del 19 de septiembre (leída en octubre) específica de la autorización del expediente, igualmente de concurso, para la compra de una grúa móvil de torre⁵⁰⁷; y, finalmente, de idéntica forma se informó a la Junta que era aceptado el sistema de contratación directa del proyecto restante de cinco grúas móviles de torre, con un importe total de 17.556.189 pesetas; dividido en dos anualidades: en 1963, 15.266.260; y en 1964, 2.289.939. Esta última comunicación fue recibida en la Permanente en marzo de 1964⁵⁰⁸.

Cuadro 5.4 *Plan de Armamento del Puerto de La Luz de 1963 a 1967.*

Fuente: AJOP, *Actas* (CP), Libro (1961-1964), sesión del 31 de agosto de 1963, ff. 131v-132v.

<u>OBRAS</u>	
Primera etapa	Adquisición de 16 grúas móv. de torre, «proyecto en tramitación»
Segunda etapa	2 Motores fuera borda (Grúa Flotante) 12 Carretillas elevadoras 1 Barredora Mecánica 7 Grúas Móviles de 3/6 Tons. 4 Grúas Móviles de 3/6 Tons. 12 Grúas Móviles de Torre de 15 Tons. 70 Defensas.

<u>GASTOS</u>	
1964	7.300.000
1965	15.400.000
1966	11.100.000
1967	24.100.000
Total	57.900.000

Esta diversidad de la expedientación de los tres proyectos tuvo sus consecuencias inmediatas. En enero de 1964⁵⁰⁹, la Dirección General permite la inserción en el Boletín Oficial de la Provincia del anuncio de la convocatoria de concurso para la adquisición de las ocho grúas automóviles. Al que habría de seguir uno idéntico para la compra de una grúa móvil, en marzo⁵¹⁰. Mientras tanto, el proyecto de las cinco restantes conoció y gozó de una resolución rápida y satisfactoria.

En una sesión de la Permanente no precisada, pues coincide con el fin del Libro 57 y el inicio del 58 de las Actas de la Junta, y sin detallar la fecha justa (aunque tuvo que ser, por fuerza, a principios de octubre de 1964), se recibe el informe que a continuación transcribimos:

«Se conoció la propuesta del Sr. Ingeniero Director de estos Puertos de adjudicación a favor de la firma *Tuncova, S.A.* la contratación directa del 'Proyecto de 5 grúas móviles de torre sobre neumáticos para el Puerto de La Luz', en la cantidad presupuestada en la oferta A1, de las que presenta, por un importe de 17.545.000.- pesetas, acordando hacer suya la anterior propuesta, y elevarla a la Superioridad, para la resolución que proceda...»⁵¹¹.

No bien hubo finalizado esta sesión, cuando se tuvo conocimiento, no mucho tiempo después, que, por sendas decisiones del Ministerio, se adjudicaba definitivamente el concurso de las 8 grúas automóviles a la misma entidad, por un monto de 12.627.400, y era validada la autorización de contrato con *Tuncova, S.A.* para la adquisición de las 5 móviles⁵¹². En fin, el texto del Acta refleja la entrada de un escrito, proveniente del Ilmo. Colegio Notarial de Las Palmas, designando a D. Ramón Risueño Catalán para el otorgamiento de la escritura pública del último contrato⁵¹³.

Seguramente, la llegada del nuevo Ingeniero Director, Don Juan La-Roche Izquierdo («Ingeniero 1º del Cuerpo Nacional de Caminos, Canales y Puertos»), fue un acicate en este apasionante proceso de mecanización del Puerto⁵¹⁴. Así fue, ya que, tras la recepción de un segundo escrito del Colegio Notarial de la provincia, esta vez capacitando al «Sr. Zabaleta» para la otorgación de la escritura del contrato de las 8 grúas automóviles⁵¹⁵, se conoce la significativa comunicación del Ministerio «autorizando el desplazamiento a Madrid del Ingeniero auxiliar Don José Luis Romo Mesplé para asistencia al *cursillo de mecanización* los días 13 al 17 de noviembre»⁵¹⁶. Difícilmente comprobable es la partida del Ingeniero auxiliar hacia la capital de la nación --sabiendo además la tardanza del correo ministerial en manifestar la aceptación de la posible participación--, aunque lo destacable de este asunto es la seriedad de la Junta y, muy en especial, del recién llegado Ingeniero Director, en la planificación de los programas de mecanización.

No menos curioso resulta que, en la misma sesión, fuera recibida resolución superior en el sentido de adjudicar, y de manera definitiva, a *Tuncova, S.A.* el tercero de los proyectos el relativo a una grúa móvil⁵¹⁷.

Ya en marzo de 1965⁵¹⁸, se analiza en Comisión el texto de una comunicación de la Superioridad al objeto de interesar la diligencia del «formulario para poder autorizar el desplazamiento a Bilbao y Rotterdam del encargado del taller, para ser instruido por Tuncova; adjudicatario de 14 grúas móviles con destino a estos Puertos»⁵¹⁹. Mas, el Ministerio no conformóse con la ida del jefe de talleres, sino que comisionó al mismísimo Ingeniero Director, en un alarde de cautela y eficacia:

«Se estima de interés el desplazamiento a Holanda del Ingeniero Director de estos Puertos Don Juan La-Roche Izquierdo, con el fin de realizar una visita de inspección al montaje que se lleva a cabo en dicho país de las grúas-torre contratadas por esta Junta con la firma Tuncova, S.A.»⁵²⁰.

En ese mismo abril, Tuncova solicita la primera prórroga para la entrega de 8 grúas automóviles, por un plazo de 3 meses (vencimiento: 9-6-1965), y pasa a consideración del Inspector General de la 20ª Demarcación de Obras Públicas⁵²¹. Para julio, la Dirección General ya ha aprobado la solicitud de ampliación del plazo de suministro las 8 grúas (y también da conformidad a la segunda en octubre), e incluso favorece de nuevo a la empresa con la prórroga de 3 meses para la entrega de las 5 grúas móviles de torre⁵²².

Pero no tardarán en llegar las máquinas al puerto. Por fortuna, estas adquisiciones no tienen el menor punto de comparación con el *affaire Grasset*. En noviembre de 1965, la Permanente da lectura a la resolución ministerial aprobando el acta de recepción provisional de las 5 grúas móviles⁵²³. Continuada por la llegada, al mes siguiente, también de manera provisional, de las 8 grúas automóviles, tras el conocimiento de la concesión de una «única prórroga sin sanción» de tres meses para el suministro de una grúa móvil⁵²⁴.

Finalmente, en sesión del 6 de julio de 1966, la Permanente es sabedora de la aprobación conjunta de las actas de recepción definitiva de las 14 grúas móviles de la marca *Tuncova*⁵²⁵.

En resumen, estas 14 grúas *Tuncova*, sumadas a las 2 *Grasset* y a las 4 *Coles*, nos dan un total de 20 máquinas que son efectivamente, el número con el que se abre la fase próxima (1966-1971)⁵²⁶. La tarificación que se va a aplicar a estos medios mecánicos fue la pensada, en un primer momento, para las *Coles*, en mayo de 1962. Lo menudo de estas tarifas se detalla en el cuadro adjunto.

Cuadro 5.5 *Estudio de Tarifas para grúas móviles de 3 toneladas (1962).*

Fuente: AJOP, Actas (CP), Libro 57 (1961-1964), sesión del 9 de mayo de 1962, ff. 45v-46r.
(P=Presupuesto; J=Junta).

Conservación	0,080 P = 120.000
Grandes reparaciones	0,030 P = 45.000
Mano de Obra	J = 36.540
Gasoil	24.000
Aceite	3.000
Varios	0,450 P = 67.500
Total parcial	296.040
Amortización (12 años)	
Total general	125.000
	421.040

	<u>Hora</u>	<u>Jornada 8 h.</u>
Tarifa sin amortización	250 pts.	1.967 pts.
id. con «	350 pts.	2.807 pts.
Tarifas para grúas móviles de 3 tons.		
Por una hora o fracción	350 pts.	
Por una jornada de 8 horas	2.800 pts.	

La *Cabria Flotante*, que tan modélica tramitación tuvo en su expediente de compra, habría de presentar algunos serios problemas con el paso del tiempo. No obstante, haber sido utilizada con asiduidad por los técnicos de la Junta y los agentes privados, surgieron varios contratiempos en la maquinaria. Por de pronto, la primera solicitud de alquiler de la «grúa Simpson» fue la instanciada por Juan Domínguez Selva, nada menos que en enero de 1956⁵²⁷. La segunda fue bastante más peculiar, pero quizá, en el fondo, la más acorde con las características funcionales de la máquina. Nos referimos al escrito, leído en abril de 1958 por la Permanente⁵²⁸, de Don Pedro Domínguez Castellano que solicitaba la debida autorización para «extraer en aguas de fondo, con la grúa Simpson, propiedad de esta Junta la caldera del vapor 'Aleis', hundido en aquel sector»⁵²⁹. La solicitud recibió el informe favorable de la Dirección del Puerto como de la Comandancia Militar de Marina.

De aquí saltamos al primero de los proyectos de reforma de la *Cabria*. En enero de 1960⁵³⁰, la Permanente se da por enterada de la aprobación técnica y económica del Proyecto de instalación de quemadores de fuel-oil en la *Cabria Flotante* «Simpson» de 80 toneladas; que se propone mediante la contratación directa, ya que su presupuesto no sobrepasaba el medio millón de pesetas (243.963,30). Así, pues, a finales de junio⁵³¹, se supo que había sido sancionada superiormente la contratación con la entidad S.A. *Depósitos de Carbones de de Tenerife*, dándose al período de ejecución de la obra. Al año siguiente, el proyecto estaba rematado y la Dirección General de puertos aprobó el acta de recepción provisional⁵³².

Estas breves obras (1960-61) son poca cosa comparadas con el segundo proyecto de reforma, mucho más ambicioso. En la sesión del día 21 de noviembre

de 1962⁵³³, se presenta, para conocimiento y conformidad de la Comisión, el *Proyecto de reparación urgente de la cabria flotante «Simpson» de 80 tons.*; recibe información favorable y dispone de una partida presupuestaria, por lo menos de contrata, de 468.333,18 pesetas. La urgencia del proyecto no tuvo que ser tanta, cuando, medio año después⁵³⁴, la Permanente gozó de la aprobación técnica de la obra a realizar, merced a una comunicación de la Inspección General de la 20 Demarcación de Obras Públicas. A renglón seguido, fue alzada la propuesta de adjudicación del proyecto a la firma *Contratas Canarias, S.A.* (Santa Cruz de Tenerife), manteniéndose el presupuesto inicial⁵³⁵. Hasta aquí el segundo tramo de reformas de la *Cabria*.

En septiembre de 1967⁵³⁶, la Dirección Facultativa comunica a la Comisión la elevación a la Dirección General de Puertos del *Proyecto de reparación del casco, superestructura y alojamientos de la Cabria Flotante Simpson de 80 toneladas*. En diciembre⁵³⁷, ya hay una propuesta firme de contratación por el modo directo, con la entidad *Astilleros y Varaderos, S.A.*, y con un importe de contrata de 1.476.630,08. Este proyecto, que había recibido la aprobación superior por Orden Ministerial de 28 de noviembre de 1967, sufrió variaciones en el presupuesto: en mayo de 1968⁵³⁸, el contrato bajó a la cantidad de 1.361.917,12 pesetas; para, en julio⁵³⁹, previa resolución de la Jefatura de Costas, nuevamente ascender hasta 1.479.533,75 pesetas. Por fin, otra O.M. del 22 de mayo de 1968, aprobaba esta última tasación, que fue la que tomó en consideración la propuesta del Ingeniero Director en su intención de adjudicación de la obra; aunque la decisión de la Permanente fue tajante: «dejarlo pendiente»⁵⁴⁰.

No obstante todo ello, el día 26 de marzo de 1969⁵⁴¹, la Comisión conoció de la Jefatura de Costas y Puertos de Canarias la remisión del «acta de recepción provisional» de las obras del *Proyecto de reparación de las cubiertas, casetas, superestructura y accesorios de la Cabria Flotante Simpson* (una de las tantas denominaciones de que disfrutó esta proyección en las Actas de la Junta). Lo curioso del caso, mal que pese, es que la propuesta de la Dirección Facultativa, dejada sobre la mesa, vuelve, en agosto de 1969⁵⁴², a ser considerada por la Junta, que conoce la oferta de ASVASA para el *Proyecto de reparación de alojamiento, pintado y reparación de los brazos de la Cabria Flotante Simpson de 80 tons*. Tal vez un gesto de «seriedad administrativa» por parte de la Comisión Permanente, pero que, a años vista, produce el desconcierto en el lector de las Actas.

En suma, tres tramos de reforma de la *Cabria* (1960-61, 1962-63, 1967-

69), a lo largo de la década, que nos muestran la inactividad de esta máquina durante los años 60.

Nos toca abordar la segunda parte de esta fase, una vez resuelta la aportación material a la historia tecnológica del Puerto de La Luz. A la manera que indicamos con anterioridad, iremos superponiendo las proyecciones de obras con contenido infraestructural, sanitario o, incluso, funcional.

Daremos comienzo con el *Proyecto de bases para el Concurso de adquisición y montaje de una Central Eléctrica en el Puerto de La Luz*, sometido al dictamen de la Comisión el 25 de enero de 1956⁵⁴³, y que, de acuerdo con aquél, pasó al Pleno. Éste, por su parte, dio el visto bueno varias semanas después⁵⁴⁴. Abundando en otro tipo de consideraciones históricas, justo es precisar que ya había habido un proyecto anterior de central eléctrica para este puerto, pero que, desafortunadamente, no prosperó administrativamente. Páginas atrás incluimos las razones económicas que desaconsejaron esta consecución; no obstante, hay que contar con esta iniciativa como la antecedente inmediata de la proyección que ahora estamos estudiando.

Pues bien, año y medio más adelante, el día 31 de julio de 1957⁵⁴⁵, la Permanente dio entrada a una Orden Ministerial, aprobatoria de la delegación en esta Junta para «anunciar y celebrar el concurso para la adquisición de una Central Eléctrica»⁵⁴⁶. Hubo de transcurrir dos años, para enterarnos de que la Dirección General de Puertos había declarado desierto el 2º Concurso de licitación para la compra de una Central Eléctrica⁵⁴⁷. Y, sin otra noticia acerca del proyecto, desaparece por completo la central de las Actas de la Junta.

No entendemos cuál pudo haber sido el motivo esgrimido para no llevar adelante esta nueva idea de una estación de electricidad centralizada para las instalaciones portuarias. Lo único que podemos sacar en claro es la parca disponibilidad del Ministerio para la realización de este tipo de obras en sus organismos dependientes. Tal vez fuese la *Comisión Administrativa de Obras y Servicios de los Puertos Españoles* (CAOSPE) reticente a inversiones fuera de un orden; sin embargo, si la obra hubiera sido llevada a buen término, hoy, por descontado, disfrutaría el Puerto de La Luz de una mayor autonomía; aunque también de un nuevo y peligroso foco de preocupaciones, habida cuenta de la *conurbación* reciente entre Ciudad y Puerto.

La próxima obra, ésta sí ejecutada, fue la denominada *Proyecto de línea de transporte de energía eléctrica para luz y fuerza en el Muelle Pesquero y columnas para su alumbrado*. Remitido, para deliberación de la Permanente, en enero de 1958⁵⁴⁸, se traspasó al examen del Pleno de la Corporación; quien, cinco días más tarde, el día 30 de enero⁵⁴⁹, lo aprobó e informó de que el importe presupuestado de la obra ascendía a la cantidad de 2.257.518,08 pesetas. Este proyecto, junto con un lote de parecidas características, venía a suplementar el equipamiento básico inherente a toda infraestructura de comunicaciones marítimas. Pero, en concreto, cubría, y casi de forma simultánea, la necesidad de dotar al Muelle Pesquero --todavía por construir-- de la suficiente luminosidad. También es cierto que el conjunto de «obras menores» referidas al alumbrado, realizadas en este período, estaba en conexión con la proyectada instalación de la Central Eléctrica: era, por así decir, el núcleo o eje del cual pendía este racimo de obras. Con todo, la no ejecución de la estación eléctrica, no fue óbice para continuar realizando los programas de iluminación de los diversos muelles del puerto.

Por Orden Ministerial de 7 de abril de 1958, es aprobado técnicamente el proyecto de alumbrado del Muelle Pesquero⁵⁵⁰. Tiempo después, en diciembre, la Dirección General autoriza a la Junta la tramitación por «expediente de contratación directa» las futuras obras⁵⁵¹. Curiosamente, en aquellas mismas fechas, nos enteramos de que el antiguo proyecto de tributar un homenaje a una de las figuras señeras del Puerto (*Monumento a la Memoria del Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Don Juan de León y Castillo*)⁵⁵² había recibido las primeras certificaciones de obra, presentadas por el Ingeniero Director a la Permanente, y cuyo destajista era *Pedro Bernal López* (con un presupuesto de 17.481,84 ptas.).

Tras una fugaz propuesta de la Dirección Facultativa de adjudicar la contratación por la vía directa, se conoce, en abril de 1959⁵⁵³, la Orden Ministerial confirmando el contrato con la firma *Mato y Alberola, S.A.* Para la realización material del proyecto. Por fin, en julio se hace pública la escritura de contrata⁵⁵⁴.

Los dos años próximos son aprovechados para la ejecución de las obras, que, en julio de 1961⁵⁵⁵, reciben el acta de recepción provisional. Extrañamente, en la misma sesión que se recepciona el *Proyecto de Nueva Solución de Muelle pesquero en el Puerto de La Luz*.

La nueva proyección a estudiar es la *Estación Sanitaria y hospitalillo de Infecciosos en el Puerto de La Luz*, que proviene de la fase anterior, pero que, en

ésta, recibe el espaldarazo definitivo. En enero de 1956⁵⁵⁶, por resolución de la Superioridad es adjudicada la obra a *Enrique Sánchez García*, con un presupuesto ascendente a 1.751.471 pesetas. Dos años más tarde, en diciembre de 1958⁵⁵⁷, se recepcionan provisionalmente el conjunto de las obras; las cuales, el día 30 de diciembre de 1959, son aceptadas de manera definitiva⁵⁵⁸. En suma, tres años para contar con los medios sanitarios precisos en una infraestructura portuaria, que, por otro lado, siempre había adolecido de este tipo de carencias, puestas de manifiesto repetidas veces por los portavoces de la Dirección General de Sanidad, representada también en la Junta de obras del Puerto.

La cuarta obra relevante del período 1958-1965 es el *Proyecto de Dragado en el Puerto de La Luz, 1ª Fase*. Fue presentado en Comisión, para su examen, el día 11 de julio de 1958⁵⁵⁹. Aunque no recibiría la atención adecuada hasta que se discutió, primeramente en la Permanente⁵⁶⁰, y luego en sesión plenaria⁵⁶¹, el *Plan de Ordenación General del Puerto de La Luz* (véase Cuadro 5.6), allá por noviembre de 1962. Un año después, justamente, en sesión extraordinaria de la Comisión, a la que asistieron la gran mayoría de los cargos de la Junta, se debatió un *Nuevo Plan de Ordenación del Puerto de La Luz*⁵⁶², con siete «puntos principales», y con la conclusión de que se daría «preferencia absoluta en la ejecución de las obras portuarias propiamente dichas sobre las de mera urbanización»⁵⁶³. Esta nueva dirección de la planificación portuaria hay que entenderla como un centramiento del puerto. Durante las décadas anteriores, y buena parte de la que corría, se habían primado las obras de urbanización a ejecutar en las dependencias portuarias, no regateando esfuerzos en ese sentido. Lo que ahora defiende el *Nuevo Plan*, aparte de otras consideraciones menores, es fomentar el pleno aprovechamiento de los dineros públicos para proyectos encaminados a perfilar la infraestructura en sí.

Esta línea de trabajo fue la que inauguraron los señores D. Federico Díaz Bertrana (nuevo Presidente de la Junta) y D. Modesto Viguera González (nuevo Ingeniero Director), que ocuparon oficialmente el cargo en octubre de 1963, por sendas Ordenes Ministeriales⁵⁶⁴. Es menester conocer que, desde la entrada de ambas personalidades, habrán cambios de orientación, no solamente en la planificación a largo plazo, sino en el ritmo de ejecución de las obras ya adjudicadas.

De este modo, y con la consiguiente variación de enunciado, la Dirección Facultativa remite a la Permanente, el día 7 de marzo de 1964, el definitivo *Plan General de Ordenación y Obras del Puerto (P.G.O.P.)*⁵⁶⁵, que será la base de la discusión para posteriores alteraciones. Informado favorablemente, pasó al Pleno,

que, igualmente, aprobó lo presentado⁵⁶⁶. En agosto de 1964, por fin, merced a la O.M. de 24-7-64, se recibe la aprobación de la Dirección General de Puertos⁵⁶⁷.

Tenemos, pues, que el *Dragado del Puerto* hubo de experimentar varios planes de obras para poder salir adelante. La prueba evidente de ello fue la tardía resolución del concurso celebrado para la adjudicación de las obras, que tuvo que discernirse en abril de 1965⁵⁶⁸. En esta fecha, fue recibida una Orden Ministerial aprobando definitivamente la propuesta de la Comisión Permanente de dar a la firma *Dragados y Construcciones, S.A.* el proyecto, con un importe global de 52.894.488,03 pesetas; con un plazo de ejecución de 18 meses. Es decir, en las postrimerías de 1966, por lo menos la primera fase del dragado del puerto debería estar concluida.

Cuadro 5.6 *Presupuesto del Plan General del Puerto de La Luz (1962).*

Fuente: AJOP, Actas, Libro 57 (1961-1964), sesión del 7 de noviembre de 1962, ff. 70v-71r

- Fondos Propios	247.500.000
- Fondos del Estado Letra C	18.836.208,91
- Fondos del Plan General de Desarrollo (hasta 1970)	400.000.000
- Otros fondos	68.692.637,09
<i>Total</i>	<i>735.028.846,00</i>

Cuadro 5.7 *Presupuesto del Plan General de Ordenación y Obras del Puerto (1964).*

Fuente: AJOP, Actas (CP), Libro 57 (1961-1964), sesión del 7 de marzo de 1964, fol, 174 r.

Obras de Infraestructura		
Primera Fase	829.676.996,42	
Segunda Fase	798.845.552,57	1.628.122.548,99

Obras de Superestructura		
Primera Fase	228.821.471,68	
Segunda Fase	90.515.009,90	319.339.481,58
Armamento		
		126.500.000
Total del Presupuesto de Contrata del Plan		
		2.073.962.030,57

El resumen general de esta Fase A, seguramente, la más sobresaliente desde el punto de vista de la mecanización del puerto cuanto también del avance de las proyecciones que darán configuración a lo que hoy es el Puerto de La Luz y Las Palmas, está marcada por la consecución de 14 nuevas máquinas destinadas al manejo de la carga, que, sumadas a las anteriores, hacen un total de 20 grúas, el mayor número alcanzado en esta infraestructura marítima.

La fase próxima dibujará un punto de inflexión en esta tendencia, haciéndonos partícipes de la modificación de la política de adquisición de material, hasta ese momento, imperante en la Junta. En lo sucesivo, serán las casas privadas las que tomen el relevo a la maquinaria pública --en una vuelta a los principios de la etapa histórica del puerto--, pero no por su carencia, sino porque las exigencias comerciales del tiempo lo exigían. La apertura económica obró, en buena medida, para que esa política proteccionista se disipara. En lo concreto, veremos la pérdida constante de los medios mecánicos públicos --mediante enajenaciones seriamente planeadas por la autoridad portuaria-- y la subida de los agentes privados en la propiedad y servicios de la nueva maquinaria.

Parece que, de una vez por todas, el Puerto se adapta *al completo* a la economía de mercado. Esto es, lo público disminuye en aras a la búsqueda de una mayor cota de beneficio privado.

Fase B (1966-1971).

En esta nueva fase de la historia de la mecanización del puerto, tendremos oportunidad de comprobar el cambio de dirección en la política de la Junta, respecto de las adquisiciones y, sobre todo, de las zonas comerciales del recinto portuario. Hay dos fenómenos al menos --exceptuando el notable crecimiento del sector privado de estos años-- que nos ayudan a interpretar históricamente, valga la redundancia, este giro radical de la Junta. Por una parte, el *boom* turístico de los 60⁵⁶⁹, que, por mor de la política aperturista de finales de la década anterior, originó una gran entrada de divisas y, por ende, el crecimiento rápido del país. Pero, la cara oculta de esa buena conyuntura del sector terciario en el conjunto nacional, en especial si lo comparamos con ciertas actividades no menos básicas, muestra grandes pérdidas de expectativa de mercado en la exportación de los productos tradicionales, por ejemplo, de la economía canaria.

En relación al primer punto, Ferrera Jiménez nos recuerda en su obra la línea ascendente de la entrada de pasajeros en el puerto entre 1962 y 1975⁵⁷⁰. Dato relevante y que, por sí solo, se comenta. Mas nos resistimos a dejar de lado la maestría del profesor González, quien, en un soberbio párrafo, nos aclara lo siguiente acerca de la generalización del fenómeno turístico:

«Sus efectos no deben por conocidos dejar de mencionarse. La sociedad española recibió un poderoso impulso dinamizador, a través del turismo... El favorable impacto económico del turismo se registra inmediatamente en la Balanza de Pagos. En 1960 el renglón de ingresos por turismo fue el principal responsable del superávit de la balanza de servicios»⁵⁷¹.

Realmente, el *impacto* del turismo fue tan arrollador que, multitud de veces, obviamos razonar las causas de la aparición de este óptimo desarrollo del sector. Y, precisamente, uno de los rincones explicativos de la cuestión se ilumina por el influjo de ciertas consideraciones geopolíticas, que no está de más poner al descubierto. Al ser la nación española, por aquellas fechas, un país en vías de desarrollo y estar rodeada de sociedades plenamente industrializadas, próximas a lo que ahora se denomina «cultura del ocio», era bastante lógico que España fuera tomada como tierra de estadía vacacional. Sin embargo, también hay que hacer recordación de que la capacidad de respuesta de la infraestructura hotelera fue en ascenso, paralelamente a la disminución de los obstáculos burocráticos⁵⁷².

La exportación es el segundo de los puntos a tratar. Si bien en el cómputo general fue un elemento «notorio de la economía», debido a su carácter «diversificador»⁵⁷³; en lo que respecta al Archipiélago Canario supuso un duro varapalo, puesto que hubo de enfrentarse con serios problemas. Así nos lo evidencia el opúsculo de José Antonio Alemán, quien matiza el tema:

«La producción de plátanos canarios en más de un 80% es absorbida por el mercado peninsular, que ha desplazado en los últimos años al mercado tradicional, el inglés... Este receso en la exportación del plátano se produce a partir de 1966, debido a la fuerte competencia realizada por los países bananeros, sobre todo sudamericanos...»⁵⁷⁴.

Es claro, pues, que el monocultivo canario no respondió en la acostumbrada forma al cambio de los años del *boom* turístico. Antes al contrario, el agricultor debió plantearse seriamente el mercado de destino de sus productos, cuando no optar esperanzadamente por la migración interior. De ahora en adelante este sector de la economía canaria habrá de exigir la tutela constante para impedir la sobredimensión productiva, como también la expansiva política comercial de los países del «área dólar» por hacer llegar sus frutos al mercado europeo.

En definitiva, el Puerto de La Luz y Las Palmas asiste a un inusitado despertar del índice de entrada de pasajeros, simultáneo al florecimiento del ansia turística europea. Aunque, desafortunadamente, contempla el decaimiento de uno de los puntales de la economía tradicional. Esta es la encrucijada en la que se hallaba el plantel de los técnicos de la Junta, que no era sino fiel reflejo de la situación que atravesaba al completo el archipiélago. O bien conservar y predisponerse a luchar a brazo partido por algo ya superado, o bien cambiar y lanzarse a la aventura que promete el despuntar del turismo.

Pues bien, el puerto se movió entre ambas opciones, aunque, al final, triunfó la segunda. Esta circunstancia, definida a priori y solamente teniendo presentes la historiografía reciente y cierto cúmulo de datos, aparecerá claramente trazada en las páginas que siguen, donde la maquinaria móvil empezará a bajar y subirán las obras de construcción de muelles y diques.

En marzo y abril de 1966 se producen dos circunstancias definitorias de la nueva etapa en que entramos⁵⁷⁵. Son dos hechos inconexos, quizá indiferentes el uno del otro, pero que juntamente nos marcan el camino a seguir. El día 31 de marzo, la Comisión Permanente conoce la remisión del *Programa de necesidades*

mínimas de maquinaria móvil y medios auxiliares hasta el año 1968, confeccionado íntegramente en las oficinas de la Dirección Facultativa. Por supuesto, el programa en cuestión fue examinado y aprobado por los componentes de la Comisión. Por nuestra parte, tenemos que precisar que esta planificación a corto plazo en casi nada afectó a lo ya conocido, puesto que ni detallaba líneas de trabajo ni tampoco partidas presupuestarias; por no tener, no tenía siquiera un esbozo de esas «necesidades». De tal suerte, que este *Programa* enfatiza, digamos, las medidas correctoras que, en lo sucesivo, se irán aplicando al material adquirido.

Pero, en sesión extraordinaria, de fecha 21 de abril de 1966, se advierte algo muchísimo más relevante para la economía marítima del puerto. El asunto a tratar es el siguiente: «Medidas económicas relacionadas con el préstamo del Banco Mundial». Naturalmente, tan importante objeto de debate ha de razonarse convenientemente en el texto de las Actas correspondientes. Por medio de ellas, comprendemos el alcance de la intervención del BIRF⁵⁷⁶ en los complejos marítimos españoles:

«Como consecuencia del Convenio del Banco Mundial para la financiación, por el mismo, de determinadas obras y equipo a ejecutar en los puertos de Barcelona, Huelva, La Luz y Las Palmas y Pasajes, procede en el presente año 1966 iniciar las actuaciones necesarias a fin de alcanzar los objetivos de tipo económico y financiero estipulados para las sucesivas etapas del período 1965-1973, en las cláusulas del Convenio»⁵⁷⁷.

Así, pues, esta intervención de la banca internacional hay que encuadrarla en las políticas de «recuperación nacional» avanzadas en la postguerra por los gobiernos norteamericanos, al frente de los cuales destaca el liderado por el General Eisenhower⁵⁷⁸.

España, que fue visitada por el Presidente yanqui en 1959, llegó tarde a estos programas; no obstante, con la implantación de los planes de estabilización y los posteriores procesos de desarrollo, accedió, por así decir, al mundo internacional, que vio con gratitud un nuevo punto de inversiones de futuro⁵⁷⁹.

A otra parte, hay que destacar el importante puesto de la banca nacional en el progreso financiero de la nación española, que, según varios autores⁵⁸⁰, es paradigmático de la historia reciente del país.

En fin, la Comisión concluyó sobre este asunto que:

«En atención a lo expuesto se propone la elevación, con carácter general y uniforme, de todas las tarifas vigentes en este Puerto afectado por el referido Convenio Internacional, en la cuantía del 11,7%»⁵⁸¹.

Esta subida generalizada de las tarifas traerá bastantes complicaciones, andando el tiempo, a las autoridades portuarias, especialmente, con los agentes de las navieras y consignatarios. Estos últimos montarán en cólera al enterarse en 1974, por ejemplo, del incremento de la tarifa G-1 («Entrada y estancia de barcos»). Pero no adelantemos acontecimientos.

Tras estas dos relevantes manifestaciones de la política portuaria del período, nos vemos en la necesidad de continuar con el orden histórico inmediato. Con arreglo a ello, estudiaremos a continuación un lote de obras urbanísticas, realizadas durante estos años. Son, a saber:

- a) *Proyecto de valla de cierre en la zona de servicio de la Isleta* (1968).
- b) *Proyecto de alumbrado, pavimentación y servicios en el Muelle de Ribera* (1969).
- c) *Proyecto de canalizaciones y estación transformadora en el Muelle de Santa Catalina* (1970).

El primero, resultado de la voluntad de la Junta de acotar definitivamente las zonas de influencia portuarias, aunque también de evitar posibles focos de inseguridad e insalubridad, fue adjudicado, en diciembre de 1968⁵⁸², a la empresa *Dragados y Construcciones, S.A.*, por un importe en pesetas de 3.919.949,07. El segundo, continuación de varios semejantes anteriormente verificados en distintos muelles del puerto, fue adjudicado, en marzo de 1969⁵⁸³, a la firma *Fomento de Obras y Construcciones, S.A.*, que, por aquellas fechas, comenzaba a labrarse un prestigio entre las licitaciones públicas. En este caso, la cantidad presupuestada acercábase a cifras actuales: 30.803.150,93 pesetas. Finalmente, el tercero adjudicóse a favor de *Entrecanales y Távora, S.A.* por la suma de 1.402.465,13 pesetas⁵⁸⁴. Este último era el principio de las obras que, a lo largo de décadas, se han venido realizando en el Muelle Santa Catalina, en la esperanza de dotarle adecuadamente para el servicio de los buques transbordadores.

Este tramo de obras de tipo urbanístico es el que preludia un par de iniciativas infraestructurales de amplio eco en el seno de la JOP: el proyecto de dique

para las embarcaciones menores («Muelle Deportivo») y el equipamiento básico conjunto entre el Ayuntamiento de la ciudad y el organismo rector del puerto.

En el día 5 de marzo de 1969⁵⁸⁵, hace entrada en la Permanente un escrito de la Dirección General de Puertos, en el que se especifica la fecha de término de la redacción del *Proyecto de dique de abrigo de la dársena de embarcaciones menores*, con un presupuesto inicial de 75 millones. Mas, no tenemos noticias de la proyección hasta que, dos años después, el Pleno aprueba el *Proyecto reformado* del anterior⁵⁸⁶. Sin embargo, todo ello contrasta con la lentitud observada; que, realmente, padeció el «Muelle Deportivo» en la tramitación local del expediente, habida cuenta que sufrió de varias demoras. Además el proyecto contaba en el *Plan General de Puertos de 1968-1971* con una cantidad reservada de 20 millones, bastante diferente a la posteriormente actualizada por la Dirección del Ministerio (veáse Cuadro 5.8). En suma, una obra de difícil seguimiento pero que, a fin de cuentas, se realizó convenientemente.

Cuadro 5.8 *Plan General de Puertos, 1968-1971. Obras y adquisiciones.*

Fuente: AJOP, *Actas (CP)*, Libro 58 (1964-1968), sesión del 2 de agosto de 1967, ff. 140 r-141 r.

Ref.	Denom.	Total 1968-1971	Posterior 1971
15-2-10	<i>Ob. Infraest.</i>		
	- Térm. Dárs. Ext.	324.429.000	-----
	- Ensanche Dique Generalís.	200.000.000	-----
	- Dárs. Deport.	20.000.000	-----
	- Contradique L. Palmas	100.000.000	700.000.000
	- Espigones Dárs. Ext.	40.000.000	50.000.000
	- Demolición Parcial del Muelle Sta. Catalina	5.000.000	10.000.000
	Total Grupo	689.429.000	760.000.000

Ref.	Denom.	Total 1968-1971	Posterior 1971
	<i>Ob. Superest.</i>		
15-3-5	- Talleres y almacenes del Castillo	5.000.000	-----
15-3-6	- Comedor para obreros	2.000.000	-----
15-3-7	- Tinglados Muelle del Castillo	20.000.000	-----
15-3-13	- Acondi. solar viviendas 1ª. Cat.	1.496.000	-----
15-3-14	- Tinglados en el Muelle P. Rivera	30.000.000	-----
15-3-15	- Edif. servicios y viviendas	28.000.000	-----
15-3-17	- Locales Espigón del Castillo	500.000	-----
	- Lonja Dárs. Exterior	15.000.000	-----
	- Tinglados Dárs. Exterior	5.000.000	5.000.000
15-4-4	- Alumbrado, pavimentación Muelle Rivera	35.000.000	-----
15-4-6	- Pavim. Muelle del Castillo de La Luz	20.925.000	-----
15-4-8	- Pavim. de Parcelas Espigón del Castillo	2.000.000	-----
15-4-9	- Pavim. Espigón del Castillo y zona de acceso	10.000.000	-----

Ref.	Denom.	Total 1968-1971	Posterior 1971
15-4-10	- Pavim. y alcantarillado Muelle de La Luz	13.000.000	-----
	- Pavim. y servicios Muelle de Ribera y Dárs. Exterior	15.000.000	
	- Pavim. y alumbrado del contradique Dárs. Ext.	5.000.000	70.000.000
	- Alumbrado Dique Dárs Exterior	4.000.000	10.000.000
	- Valla de Cierre del Puerto en zona urbana	15.000.000	-----
	Total Grupo	226.921.000	
	<i>Armamento y material flotante</i>		
	- Grúa flotante de 100 Tn.	20.000.000	
	- Grúa automovil de 80 Tn.	15.000.000	
	- 2 Bombas conta incendios	1.000.000	
	Total Grupo	36.000.000	

Resumen General del Cuadro 5.8:

- Obras de Infraestructura	689.429.000	760.000.000
- Obras de Superestructura	226.921.000	85.000.000
- Armamento y Material Flotante	36.000.00	-----
TOTAL GENERAL:	952.350.000	845.000.000

La próxima obra infraestructural, que, por supuesto, no aparece en el *Plan de 1968-1971*, es la resultante de la colaboración intensa entre las dos corporaciones capitalinas, tanto de la Junta de Obras del Puerto como del Ayuntamiento de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. En abril de 1970, tiene entrada en la Permanente la siguiente comunicación:

«Propuesta de la Alcaldía de Las Palmas de 23 de marzo de 1970 de que por esta Junta se solicite autorización para proyectar y ejecutar conjuntamente con este Organismo una única tubería entre el Depósito de Guanarteme y el de la Junta en la Isleta para atender las necesidades comunes de abastecimiento de agua del Servicio Municipal y la Junta de Puerto»⁵⁸⁷.

Baste recordar que la urbe grancanaria años atrás se vio en la necesidad de recurrir a la traída del líquido elemento mediante buques cisterna de la Armada Española, que se prestaban a un desplazamiento periódico a la isla hermana de La Palma para conseguir la ansiada agua.

Por desgracia, en los libros de Actas de la Junta hay una absoluta oscuridad sobre el asunto. Siquiera una breve noticia al respecto con la que recomenzar la búsqueda de material auxiliar o documentación conexas.

Suerte malhadada, pues, para estas dos iniciativas de la Junta. De una, efectivamente, sabemos de su inclusión en el *Plan de 1968-1971* y, posteriormente, de su ejecución y remate; pero es que de la otra, sufrimos de una total ignorancia documental, a la espera de poder consultar los expedientes recientes del Ayuntamiento, tarea, que por ahora, se nos presenta punto menos que imposible.

El tercer bloque de esta Fase B es el concerniente propiamente al tema de nuestro estudio: los medios mecánicos. En primera instancia, destaca el prurito de la Junta de hacer las cosas lo mejor posible dentro del margen presupuestario en el que se movía. De este modo, en agosto de 1969⁵⁸⁸, la Dirección Facultativa da a conocer que ha elevado a la consideración de la Jefatura de Costas y Puertos de Canarias el *Proyecto de acondicionamiento de las parcelas destinadas a estacionamiento de grúas, carretillas y coches ligeros*. Esta nueva proyección no tenía otro sentido que el descrito en la misma enunciación; es decir, proveer de las dependencias portuarias necesarias para guardar y conservar las máquinas recientemente adquiridas por la Corporación, que ascendían ya a un número respetable. De la paquedad de las Actas al respecto, deducimos que se llevó a cabo sin mayo-

res problemas.

El siguiente punto a considerar sí que es de vital importancia para la historia tecnológica del Puerto de La Luz y Las Palmas. Hablamos de la propuesta de enajenación de las grúas *Coles* de la Junta, presentada por la Dirección Facultativa en junio de 1970⁵⁸⁹. Con tal motivo, el informe del Ingeniero Director repara en lo menudo de la pequeña historia de estas grúas y en el porqué de la puesta en venta del material.

«En Enero del año 1955 entraron en funcionamiento cuatro grúas móviles marca 'Coles', adquiridas por la Junta para las operaciones de carga y descarga. Desde esta fecha hasta la actualidad estas grúas han venido trabajando normalmente sin otra interrupción que la motivada por la reparación de diversas averías, de importancia variable, lógicas en máquinas de este tipo. Ultimamente y concretamente en dos de ellas, las averías son frecuentes y afectan partes fundamentales de la máquina que son de difícil, costosa y larga reparación, sin que por otro lado, dada la edad de las máquinas (15 años) resulte rentable su reparación, pues de seguro volvería a producirse nueva avería en otra parte. Hay que hacer notar que los tratados especializados señala como vida de máquina de este tipo el de 10 años, transcurridos los cuales el seguir manteniendo las máquinas en servicio resulta antieconómico. Asimismo, las normas ministeriales fijan como período de amortización el de 15 años. Concretándonos al año en curso, las horas trabajadas por las grúas de referencias son de 239 y 642 y los días que no han podido trabajar por averías han sido 54 y 38, respectivamente. Además para poder seguir trabajando habría que someterlas a una reparación general que aparte del tiempo que se invirtiera en ellas, supondría un gasto aproximado de 1.000.000 Pts. por grúa, entre repuestos y mano de obra. Por todo lo expuesto, tengo el honor de proponer a V.I. la enajenación de las grúas móviles marca 'Coles' matrículas MOP-2475 y MOP-2476»⁵⁹⁰.

La propuesta fue informada favorablemente y alzada para conocimiento de la Superioridad. El Ministerio, por su parte, decidirá sobre la cuestión bastante más tarde, previa convocatoria de subasta al efecto.

Pero, lo realmente importante del evento es la consumación de una primera etapa de la historia tecnológica reciente de la infraestructura marítima de Gran Canaria. De aquellas cuatro primeras máquinas --no tendremos en cuenta el caso

particularísimo de la *Titán*-- solamente quedan en funcionamiento un par. Es como si dijéramos el «paso del Ecuador» del Puerto de La Luz en lo que atañe a medios mecánicos. Por otro lado, y volviendo a nuestro punto de partida, hemos de levantar la vista del documento y hacer cuenta y razón de que, para años venideros, la inversión en medios mecánicos públicos disminuirá en favor de la realización de obras de tipo supraestructural, según se desprende del *Plan de 1968-1971*. En definitiva, y dado el aumento progresivo del número de pasajeros, la Junta prepara, a años vista, la puesta en escena de un puerto destinado a ser utilizado, preferentemente, por transbordadores.

Fase C (1972-1981).

Esta etapa histórica del puerto coincide con una época de grandes y profundos cambios políticos en la sociedad española. También se inscribe en lo que ha dado en llamarse la «crisis del petróleo» (1973-1974)⁵⁹¹, la gran brecha en el sistema capitalista contemporáneo o postindustrial. Tanto unas circunstancias como las otras afectarán, decisiva y gravemente, al futuro del complejo marítimo de La Luz. En buena medida, el puerto sufrió de una transición, al igual que el mundo político.

Las primeras manifestaciones de la quiebra en el sistema son, por supuesto, de naturaleza económica. Hay una vuelta a los índices ya superados de décadas anteriores; por ejemplo, y ciñéndonos a nuestro puerto, en el suministro de combustible a buques (véase Figura 5.1a). Pero, más allá de la realidad provincial o regional, se impone la de un país entero. Aquí, precisamente, la desazón abre hueco.

«Es, pues, en 1974 cuando comienzan agudizarse y en forma sumamente preocupante, los dos desequilibrios básicos, el interior y el exterior, que definirán y caracterizarán a la economía española durante los años siguientes»⁵⁹².

Más explícita es la reflexión de Albert Carreras⁵⁹³:

«De hecho, 1974 señala un giro histórico en la trayectoria de la industria española. Acaba una larga etapa de la expansión y comienza una fase radicalmente distinta, caracterizada por unas tasas de crecimiento bajas. En 1976 y 1977 aún se soñaba en volver a los ritmos

anteriores, pero desde 1978 la realidad de una crisis larga se acabó imponiendo».

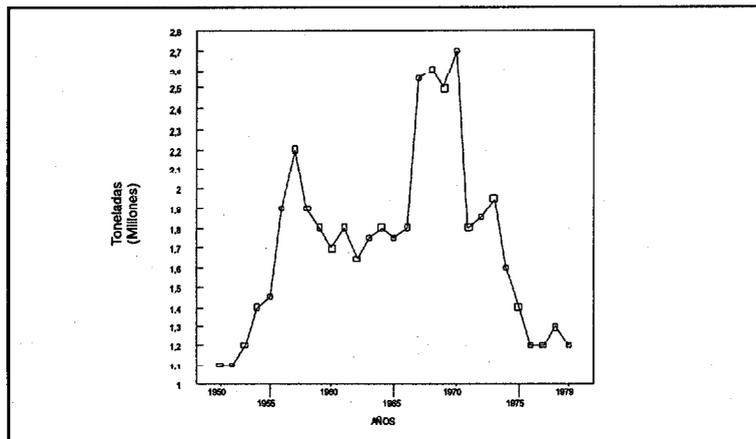
Evidentemente, es inútil desentenderse del problema e intentar, como en los primeros momentos, poner en práctica una política económica de «stop and go»: es decir, hacer frente a los fuertes desequilibrios básicos (inflación, déficit exterior, desempleo) con un paquete de medidas superficiales y a corto plazo, que, por desgracia, no surtía el efecto deseado y obligaba, ulteriormente, a revisarlo e invertirlo⁵⁹⁴.

Necesariamente, había que reflexionar sobre el impacto de unas tesis restrictivas en el manejo de las riendas económicas o, dicho de otro modo, una política de ajuste en los indicadores primarios de la economía nacional.

Pero tampoco fue esta la decisión tomada por el gobierno y, por consiguiente, la sensación de crisis se hizo extensiva a todos los sectores, sin paliativo alguno. Las medidas ajustadoras tardaron bastantes años en ponerse en ejecución, no obstante los males de la situación reinante. España, en aquel tramo histórico, y como han reconocido grandes y prestigiosos economistas (Luis Angel Rojo a la cabeza de ellos), debió haber seguido una política diferente a la practicada, quizá más acorde con la desarrollada por los países vecinos de ajuste en el gasto público.

Figura 5.1a *Suministro de petróleo a buques (1950-1979).*

Fuente: JOP, *Memoria Anual del Puerto de La Luz y Las Palmas. Año 1979, (Gráfico n.º. 2).*



Otra de las carencias que pondrá al descubierto la crisis petrolera será la nula capacidad del mercado nacional para asumir la seria competencia de las empresas extranjeras y la pobreza de los sistemas españoles en habilitar a la industria española para un cambio tecnológico inminente. Ya el Dictador, en un discurso pronunciado en Barcelona a mediados de 1970⁵⁹⁵, recordaba la imperiosa entrega a la economía de mercado con todas las consecuencias:

«(...) El mundo vive bajo un sistema económico que nos afecta. Los adelantos de la técnica ofrecen nuevos elementos para el progreso. El 80 por 100 de nuestro comercio se dirige a Europa. El mundo agrícola y el mundo industrial nos atañen directamente. El desarrollo y la competitividad en los mercados, son esenciales para nuestra vida económica... hay que luchar en los mercados»⁵⁹⁶.

Pero la economía española no estaba por la labor ni podía permitírselo, que era lo peor. La dependencia tecnológica en los grandes sectores industriales y también la insuficiencia de la inversión en los recursos destinados a la «Investigación y Desarrollo» (I + D)⁵⁹⁷ desaconsejó tal opción, que, por otra parte, era la que debería haber sido seguida con unas buenas medidas correctoras de los déficits básicos tanto en el exterior como en el interior.

En el orden regional, Canarias, como siempre, mostraba una serie de particularidades que difícilmente son soslayables; lo que, a la larga, hace más complicado el análisis histórico conjunto. De su régimen económico privilegiado, ha sacado la mayor ventaja posible, aunque, en tiempos de crisis, evidencia un estrangulamiento ascendente. Por de pronto, la economía canaria entre 1975 y 1985 contrastaba con la nacional:

«Esta diferencia entre el comportamiento de la Economía Canaria y la Economía Española comienza apreciándose en las tasas de crecimiento de su producción total y en los componentes que la integran.. Por otro lado, resulta evidente que el desarrollo de la Economía Canaria en los años de la década crítica 1975-85 ha superado también el crecimiento medio de España y al propio de la CEE»⁵⁹⁸.

En fin, y bajo estas distintas coyunturas en los niveles nacional y regional, se desenvuelve el sector portuario canario. Veamos la evolución que dibujó en estos años críticos.

En una primera aproximación, advertimos de la presencia de asuntos de varia índole. Los más, por supuesto, relacionados con programas de obras y adquisiciones. No obstante, hay que reseñar otro tipo de temas, la mayor parte de ellos en consonancia con la aplicación de medidas administrativo-políticas de adecuación a la realidad internacional de las grandes superficies marítimas.

Para no llevar a la confusión, haremos la siguiente clasificación temática, distintiva de la diversidad y complejidad de situaciones que tuvo que afrontar la Junta:

Adquisiciones.

- a) Báscula en el Espigón del Castillo (1972).
- b) Báscula en el Muelle de La Luz (1979).

Obras.

- a) Puerto Exterior (proyecto de 1973)
- b) Alumbrado en el Muelle de La Luz (1973).
- c) Muelle de Transbordadores (1975).
- e) Redacción de proyectos (Derribo de la Estación Machacadora y de la Estación Sanitaria), 1978.

Planes.

- a) Plan de Ordenación General de la Zona de Servicios del Puerto de La Luz (1974, 1980 y 1982).

Enajenaciones.

- a) Subasta de material de desuso (1978).

Informes.

- a) Informe sobre previsión de tráfico portuario (1978).

Tarifas.

- a) Cambio y subida de la Tarifa G-1 (1974, 1977-78).

Administración.

- a) Elección representante de la Corporación en la Junta Administrativa de Obras Públicas (JAOP).
- b) Propuesta de Enrique Trijueque para mejorar el servicio de grúas (1975).
- c) Nuevo Director del Puerto (1976).

Otros.

- a) Muerte de Franco (1975).
- b) Huelgas portuarias (1980).
- c) Decretos que regirán la política y desarrollo portuarios (1980).

Para empezar, daremos un repaso a las adquisiciones de la Junta en este tramo. Dicen que a buen entendedor, pocas palabras le bastan. Pues bien, el dicho se hace patente en la comprobación fehaciente de que, en una década entera, la JOP solamente adquiere un par de máquinas: dos básculas para el servicio de peso y medida de la mercancía portuaria. Nada más. Esto nos habla de los pocos ánimos compradores de la Corporación y, asimismo, de la sensación de suficiencia con el material ya adquirido. Al final de este apartado, llegaremos a la conclusión de que casi se arrepienten los componentes del órgano rector del puerto de haber comprado tanto medio mecánico como se tuvo.

En junio de 1972⁵⁹⁹, la Jefatura de Costas notifica la aprobación técnica del *Proyecto de Báscula en el Espigón del Castillo*, por un valor de 1.095.394,69 pesetas. Siete años después, la Junta conoce, en sesión plenaria⁶⁰⁰, la remisión de resolución de la Dirección General de Puertos, fechada en 2 de octubre de 1979, declarando aprobada el acta de recepción provisional de las obras de *Instalación de Báscula en el Muelle de La Luz*. Y aquí se acaba toda referencia documental al asunto de las adquisiciones en los libros de Actas de la Junta.

A continuación, pasamos al segundo de los puntos. Las obras desarrolladas en estos diez años no son menos reveladoras, si cabe, de las intenciones de la Dirección Facultativa del organismo portuario con respecto al futuro inmediato de las instalaciones con destino comercial. En esencia, persiguen un fin muy concreto: las ganancias a través de los servicios de transbordo.

No obstante, convendremos en seguir fielmente el devenir del proceso. De esta forma, el primer gran proyecto de la década es el relacionado directamente con la consecución de un buen *Puerto Exterior*. A veces, suele confundirse lo que era la intención originaria de la proyección con el hecho material de su construcción. Nos explicamos: la confusión surge de la creencia que sostiene que el programa de desarrollo del *Puerto Exterior* se circunscribe a la materialización del *Dique Reina Sofía* (1967-1971)⁶⁰¹; nada más lejos de la realidad. Bien al contrario, este dique fue la realización condicionante de la aparición del nuevo puerto, que, a grandes rasgos, supondría una mayor superficie marítima y lo que ello conlleva de posibles servicios y usos. Aciertan, por tanto, los historiadores recientes que opinan que esta obra constituye la tercera gran etapa histórica del Puerto de la Luz y Las Palmas.

En detalle, por Orden Ministerial, de 10 de marzo de 1973, la Dirección General autoriza la redacción del *Proyecto de Puerto Exterior*⁶⁰². Pese a ello, esta ingeniosa obra sólo saldrá adelante cuando entre en vigor un nuevo *Plan de Ordenación General de Zonas de Servicios*, del que daremos cuenta más abajo.

La segunda obra ejecutada fue el *Proyecto de alumbrado en el Muelle de La Luz*, previamente recepcionadas las referentes a las canalizaciones en el mismo muelle⁶⁰³. La adjudicación de la contrata se hizo oficial en diciembre de 1973⁶⁰⁴, y a favor de la firma *Isolux*, con el presupuesto de 2.815.575 pesetas. En suma, una obra urbanística de equipamientos básicos, con un objetivo final precisado de antemano: esto es, dar cobertura urbana a una zona destinada a ser bastante transitada, una vez se pusiera en marcha el puerto exterior.

La tercera obra de esta sección es el *Muelle de Transbordadores*. Esta realización fue precedida por una serie de pequeños proyectos de electrificación en las superficies recién explanadas, a saber: a) *Proyecto de Servicio Eléctrico en el atraque de Transbordadores* (O.M. 25-4-1975), presupuesto: 4.889.543; b) *Proyecto de Servicio Eléctrico en el Muelle EN-1*, presupuesto: 4.992.745; y c) *Canalizaciones y estación transformadora en el Muelle Santa Catalina*, presupuesto 1.402.465,13⁶⁰⁵.

Tras este lote de obras menores, en julio de 1975 la Junta recibe el acta de adjudicación definitiva del *Muelle de Transbordadores*⁶⁰⁶. En ella se hace efectivo el contrato de ejecución con la empresa *Sociedad Anónima de Trabajos y Obras (SATO)*, por un monto de 107.606.171 pesetas. Un mes después⁶⁰⁷, de nuevo llega una comunicación de la Dirección General portuaria, en el sentido de solicitar la

autorización preceptiva para proceder a la modificación técnica del antiguo *Proyecto de construcción y montaje de una rampa de transbordadores en el Muelle EN-1*, que había sido dado a la empresa *Instalaciones Técnicas y Manutención (INTEMA)*, con una contrata ascendente a 12.568.061,18.

Sea lo que fuere, en octubre de 1975⁶⁰⁸, por resolución del 22 de septiembre, se aprueba la recepción provisional de las obras relativas a la rampa en el Muelle EN-1.

Con estos proyectos de última hora, la Junta pretendía dar alcance a las posibilidades que, ciertamente, se abrían sobre el Puerto de La Luz. La Dirección Facultativa, en ese empeño, no perdía comba y buscaba la mayor celeridad en el trámite administrativo de las obras a realizar. Tal era el deseo de la Corporación al completo, incluso el de los representantes más apartados de lo que pudiéramos denominar espíritu oficialista. Sin embargo, el tiempo se imponía: había que cambiar el destino de las instalaciones portuarias o, quizá mejor, reorientarlo en la forma necesaria para dar cabida a las nuevas opciones que el tráfico comercial otorgaba. Era una apuesta perentoria y que conciliaba a todos los sectores portuarios en torno suyo. Por ello no es de extrañar que, a pocas fechas de la subida de tarifas, se autorizara la redacción del *Proyecto de rampa mecánica de transbordadores*, referenciado con la numeración ministerial al uso (150-56-1), con un presupuesto de 15.000.000⁶⁰⁹. Es decir, la Junta trabajaba contra reloj, en persecución del objetivo planteado; sin someter la iniciativa original al albur de los conflictos que emergían de la misma situación.

Al margen de este fin, pero, desde otra óptica, completando el afán modernizador de la infraestructura marítima, fue presentado, en febrero de 1978⁶¹⁰, un informe de la Dirección Facultativa para solicitar la autorización en el asunto de la redacción de dos nuevos expedientes de proyecciones: 1) *Derribo de la Machacadora antigua del Puerto*, 2) *Derribo de la Estación Sanitaria y Lavandería*. Convenientemente elevada la decisión de la Junta al respecto, un mes después la 7ª. Jefatura Regional de Costas resuelve, por escrito del 1 de marzo de 1978, aprobar técnicamente ambos proyectos⁶¹¹.

Una vez sancionadas administrativamente las obras, el siguiente paso a dar era la adjudicación de la contrata. Así fue: en abril de 1978⁶¹², se hicieron públicos los contratos definitivos, que, respectivamente, quedaron firmados con la empresa *SATO* («Demolición de los restos de la antigua Machacadora») y la entidad

AGROMAN («Demolición de la Estación Sanitaria y Lavandería»).

La filosofía de actuación que presidía, como podemos ver, en el seno de la Junta estaba enfocada a la reforma completa y unívoca del complejo portuario. Sin escatimar gastos en dar brillantez a un nuevo puerto, nacido del ímpetu privado preferentemente⁶¹³, en el que el gasto público debía menguar ante la proliferación de los medios particulares. Ya se verá, páginas más adelante, como la articulación progresiva de las casas consignatarias y, en especial, de las empresas estibadoras renovará, *velis nolis*, el funcionamiento del Puerto de La Luz y Las Palmas.

El nuevo punto a tocar es el *Plan de Ordenación General de la Zona de Servicios del Puerto de La Luz*. Vale la pena recordar que la importancia de este plan es pareja a la significó la implantación de otros semejantes en la década de los 40. Con aquéllos, cambió profundamente las áreas de servicio, e incluso los nombres de muelles y diques, pero es que también implicaba una nueva definición del puerto como tal, al indicar que superficies serían las destinadas a unas tareas u otras.

En concreto, por Orden Ministerial de 26 de julio de 1974, la Dirección del ramo autoriza la redacción del *Plan*⁶¹⁴. Nuevamente revalidada seis años después⁶¹⁵, fue, por fin, presentado el Plan a la consideración unánime de la Junta en el día 13 de febrero de 1980⁶¹⁶. No obstante, el proceso no culminó hasta que no fue pergeñado en lo menudo la proyección. Esto sucedió en enero de 1982⁶¹⁷, cuando son conocidos y debidamente informados los *Planes de Ordenación de la zona de servicio del Puerto*, que constaban de 12 planos explicativos, densamente marcados y trazados de indicaciones precisas acerca de las áreas a cubrir.

En resumen, ocho años, más o menos, para llegar a definir gráficamente el nuevo puerto y las zonas comerciales adjuntas.

El cuarto punto es el que más interesa a este estudio, dado su enfoque histórico-tecnológico. La Junta procede, durante este período, a deshacerse de las antiguas y desusadas máquinas adquiridas a lo largo de la década de los 50. Para este fin, se provee de unos «programas de enajenaciones» que, en principio, cumplen su cometido. Es más, esta programación a medio plazo es la continuación de las propuestas alzadas por la Junta con anterioridad, en la dirección de renovar el parque de material móvil o, como es el caso, disponer su venta en pública subasta.

Acorde con estos preceptos, la Junta conoce, mediante BOE n.º. 302, de 19 de diciembre de 1977⁶¹⁸, la adjudicación provisional de los siguientes medios a los industriales D. Juan Montiel Barrancos, de Cartagena (Murcia), y D. Ignacio Lechada Bengoechea, de Bermeo (Vizcaya), respectivamente:

Al primero.- «Lote 3. Grúa móvil 'Coles', sin motor; bastidor n.º.95918/101090/2A/3-9-54, en el precio de cincuenta y siete mil setecientos setenta y siete (57.777) Pts.

Lote 4. Grúa móvil 'Coles', sin motor; bastidor n.º. 95918/101090/2C/1-9-54, en el precio de cincuenta y siete mil setecientos setenta y siete (57.777) Pts.»

Al segundo.- «Lote 5. Grúa móvil 'coles', con motor n.º. 2072283; bastidor n.º. 95918/101090/2A/5-9-54, en el precio de ciento diez mil (110.000) Pts.

Lote 6. Grúa móvil 'Coles', con motor n.º. 2072280; bastidor n.º. 97918/101090/2A/1-9-54, en el precio de ciento diez mil (110.000) Pts.»⁶¹⁹.

Aunque, el industrial cartagenero, Montiel Barrancos, se desdijo de lo conformado, por medio de un escrito remitido a la Junta el 22 de marzo de 1978⁶²⁰, lo cierto es que el puerto vio disminuido sensiblemente su parque de grúas, pues pasó, en poco menos de una década, de 20 máquinas a solamente poder disponer de 14. Lógicamente, las cuatro *Coles* son las primeras en caer, pero, de inmediato, fueron seguidas por el par de *Grasset* aún operantes. La Fase D (1982-83), incluso, verá todavía disminuir más el número de medios hasta casi llegar a una cifra simbólica.

La entrada de buques durante los años críticos, según hemos visualizado en la Figura 5.1a, muestra una notable tendencia a la baja. Por esta razón, y en evitación de mayores males para el Puerto de La Luz, en enero de 1978⁶²¹, la Presidencia de la Junta presenta un informe acerca del tema: *Previsión de tráfico en el área de Canarias y su influencia sobre la ordenación del Puerto*. El texto del escrito hacía hincapié en las bajas tasas de entrada⁶²² y, por lo tanto, en la disminución de ingresos correspondientes por tarificación; aunque, de otro lado, buscaba alternativas a la situación: de ahí que la discusión acerca del índice económico del tráfico pudiera afectar a la ordenación del espacio portuario. En otras palabras, había que acentuar, en la medida de lo posible, el aspecto turístico y comercial de las zonas interiores del recinto.

Fomentar la explotación económica de los diversos muelles, especialmente el «Muelle Deportivo» y el de Santa Catalina; dejar lugar a las empresas privadas para que instalen almacenes y naves industriales son simples pasos en pos de conseguir un puerto dinámico y competitivo.

Todavía hoy es perceptible los ecos de la nueva filosofía portuaria. Prácticamente, todos los muelles del «puerto interior» son accesibles para el público y, sobre todo, a la explotación por parte de industriales privados. En efecto, la reciente Presidencia de la Autoridad Portuaria ha tomado para sí la grata labor de acercar el puerto a los ciudadanos de la gran urbe canaria, propiciando una ósmosis completa entre el tejido urbano y las áreas industriales portuarias.

Después de la unanimidad que concitó este informe de la Presidencia de la Junta y, por qué no decirlo, el tino y buenas maneras de que supieron hacer gala las gentes de la Dirección Facultativa, hemos de centrarnos en una cuestión conflictiva y asaz peliaguda para los agentes consignatarios sitios en el puerto: las tarifas.

En octubre de 1977⁶²³, es debatido el folleto que detallaba las nuevas *Tarifas de Carga y Descarga, Estiba y Desestiba*. La Junta, por medio del Secretario de la Corporación, una vez visto el escrito y estudiado las medidas a tomar, reseña lo siguiente en Acta:

«La Dirección remite, para conocimiento y efectos, un ejemplar de las Tarifas Empresarias máximas de actual aplicación. La Junta acordó infórmalas favorablemente y devolverlas para que por el Director se aprueben provisionalmente y se publiquen en el Boletín Oficial de la Provincia»⁶²⁴.

En el trámite del paso por la Dirección, la tarifa G-1 sufre una modificación con «características especiales», ya que la nueva tasa «no será inferior al 45% del correspondiente a la aplicación de la Orden Ministerial de 9 de Diciembre de 1974»⁶²⁵. En última instancia, esta será la tarifa aprobada por la Dirección General de Puertos, en resolución del 3 de febrero de 1978, tanto para el Puerto de La Luz como para el de Santa Cruz de Tenerife⁶²⁶.

No obstante, todo había comenzado en la sesión del 14 de junio de 1974⁶²⁷, donde se discutió la temática y decidióse, finalmente, constituir una Comisión al efecto de documentar e informar sobre la posible modificación de la tarifa G-1 («Entrada y estancia de barcos»). Los comisionados electos fueron:

- Manuel Hernández del Toro (Presidente de la Cámara de Comercio).
- Armando Bordes Martín (Sindicato de la Marina Mercante).
- Servando Padrón Melián (Sindicato del Combustible).
- Juan Argenti Ulloa (Director del Puerto).

Estas cuatro personalidades, motivadas por los demás componentes de la Junta y aguijoneadas por el escrito de la D.G. de Puertos, de fecha 22 de mayo de 1974, que proponía una subida de la tarifa superior a multiplicar por diez la vigente, pusieron manos a la obra y confeccionaron el folleto del que hemos dado razón. Sin embargo, y ahí está la clave de por qué nos hemos saltado el orden cronológico, dejando para este momento el narrar los hechos acontecidos en 1974, el señor Bordes Martín reflejó en un escrito de ocho puntos, consignado en Acta, la opinión general de los consignatarios, navieros y agentes comerciales surtos en el puerto.

«(...) Se ha ignorado sin embargo, a los Puertos Canarios con especialísimas circunstancias en lo que refiere a la navegación exterior. La gran mayoría de los buques que tocan en Canarias lo hacen para suministrarse de combustibles, función que desempeñan nuestros Puertos con aguda competencia con los extranjeros de esta zona del Atlántico.

6.- Se está tratando por todos los medios de desarrollar en estos Puertos Canarios una industria de reparaciones navales y se juega, naturalmente, con un cúmulo de factores que puedan hacer estos Puertos atractivos para los armadores. Sobra decir que con una tarifa como la que se presenta, sería prácticamente imposible que ninguna naviera decidiera enviar sus barcos para que reparen en Canarias.

7.- Al establecerse comparaciones no se ha tenido en cuenta los Puertos de las zonas tales como Dakar, Casablanca y San Vicente que, ciertamente, tienen una tarifa mucho más reducida que las que se mencionan de los puertos europeos. Son los puertos del Africa Atlántica los verdaderos competidores de los puertos canarios y es necesario tenerlo muy en cuenta. Es de esperar ante esta serie de fundadas razones que el Ministerio de Obras Públicas se abstenga de cualquier aumento de la Tarifa G-1»⁶²⁸.

Gran sensatez la mostrada por el señor Bordes Martín, que aludía a la iniciativa de ASTICAN por emprender una actividad industrial destinada a la reparación de buques a gran escala (de la que haremos examen en el apartado de las grúas de particulares); empero, las consideraciones del Ministerio no corrían, precisamente, por los derroteros de las casas privadas y, por lo visto, tampoco de la

conservación y desarrollo comercial del propio Puerto de La Luz.

Las tareas administrativas más sobresalientes de la Junta en este período son las próximas que vamos a describir. A un primer momento, podemos distinguir la designación del representante de la institución en la Junta Administrativa de Obras Públicas (JAOP); de gran importancia puesto que sería una voz más a oír en la provincia. En breve: «La Junta acordó por unanimidad, nombrar al Vocal Don Manuel Hernández del Toro, para que ostente dicha representación»⁶²⁹. Por otra parte, la elección del cargo estaría llena de oportunidades, máxime cuando se estaba a las puertas del final del régimen político anterior. En definitiva, no pocas serían las capacidades del vocal recién designado en lo atinente a poner al día a los órganos competentes de la situación portuaria y de las perspectivas futuras del complejo marítimo.

En la misma sesión, también fue discutida la *Propuesta del Vocal Don Enrique Trijueque Asturaino sobre reorganización del servicio de grúas de la Junta del Puerto*⁶³⁰, que pasó el trámite administrativo previo. En reducidas cuentas, lo propuesto por Trijueque estaba encaminado a rentabilizar el servicio de los medios mecánicos, así como también al disfrute de particulares de máquinas propias dentro del recinto comercial del puerto. La Junta, a su vez, prestó oídos a la propuesta mencionada y se ofreció a «analizar el servicio de grúas, para mejorarlo, si procede»⁶³¹.

La política portuaria estaba cambiando vertiginosamente y, como venimos diciendo a lo largo de este estudio, los medios auxiliares de que antes, incluso, se hacían varios programas de adquisiciones, ahora, pierden totalmente el predicamento y, sobre todo, la funcionabilidad y rentabilidad de que, en algún momento, gozaron. El puerto, en estos tiempos, tiene que reconvertirse y poner en manos privadas los servicios y tareas que, décadas atrás, estaban reservados a los medios públicos de la Junta.

La tercera gran medida administrativa no tuvo su origen en la localidad ni, por supuesto, en las dependencias del puerto. Fue en Madrid donde se nombró un nuevo Director para la infraestructura de transportes, en septiembre de 1976⁶³². La persona en cuestión, que, en lo sucesivo, debía regir los destinos de La Luz era D. Pascual Pérez Paredes. Durante su mandato, entre otras cosas, se ejecutaron varios programas de enajenaciones y venta de material en desuso, que casi dejaron despoblado al puerto de material mecánico público. Pero, por otro costado, fue el

artífice de los primeros pasos de la conversión de las instalaciones en una entidad autónoma⁶³³, que era lo que imponían los modernos tiempos.

No nos olvidamos tampoco, y, de esta manera, entramos en el último punto de esta Fase C, que entre Pérez Paredes y el Presidente de la Junta, D. Rafael Bittini Delgado, tuvo que haber un gran espíritu de compenetración y sacrificio. A fuerza de ser sinceros, la colaboración habida entre los dos dirigentes de la política portuaria rondaría algo más que la mera camaradería, ya que ambos se vieron en la necesidad de salir al encuentro de dos situaciones conflictivas; una, principalmente, con los obreros; y la otra, con los representantes de consignatarios y empresas estibadoras cerca de la propia Presidencia.

La primera batalla en presentarse fue la huelguística. A causa de los movimientos obreros desarrollados en el curso de 1980, la Junta, en sesión plenaria, tomó por único asunto a dilucidar el «Examen de la situación portuaria»⁶³⁴. Sin embargo, de la lectura de las Actas correspondientes, nada importante se adivina, pese a ser bastante grave el panorama. En concreto, las medidas de presión de los sindicatos harán su efecto, pero no en este preciso momento.

En un Pleno extraordinario, de fecha 27 de noviembre⁶³⁵, se conocen ampliamente los protagonistas de tanto caldeamiento obrero. Son dos:

1º) Real Decreto Ley 13/1980, de 3 de Octubre, convalidado por el Congreso de los Diputados, por el que se modifica el Artículo 15 de la Ley de Juntas de Puertos.

2º) Real Decreto 2302/1980, de 24 de Octubre, por el que se regula la estructura administrativa de las actividades laborales y empresariales en los puertos de interés general.

Especialmente, el desarrollo local del segundo es el que traerá de cabeza a todos los sectores representados en la Junta. En un nuevo Pleno extraordinario, en diciembre, consecuencia directa del anterior, es presentado en borrador el *Anteproyecto de Normas y Cláusulas para el ejercicio de actividades en el puerto de las empresas estibadoras*⁶³⁶, que levantó tal polvareda en la sesión plenaria que hubo de ser prorrogada en otra reunión ese mismo día.

A esta nueva sesión⁶³⁷, denominada de «estudio», asistieron los mismos re-

presentantes, pero, en esta ocasión, mejor preparados y con ciertas propuestas bajo el brazo, como fue el caso del Sr. Bordes Martín, que suscitó alguna que otra expectación con la presentación de un escrito con *Observaciones al Anteproyecto de Normas*, que fue adjuntado al libro de Actas. Superado este primer momento de sorpresa, volvió la agria disputa a la sala de sesiones, con cruzamiento de serios y graves parlamentos entre los defensores a ultranza de las bonanzas de las casas consignatarias en el desarrollo contemporáneo del puerto y el conglomerado de empresas formado con el tiempo y la ayuda gubernamental (MACBSA), destacando el Sr. Cuyás; y los que vaticinaban la nueva suerte del puerto en manos de las empresas estibadoras singulares y genuinas, que competían por el servicio de carga y descarga en los muelles comerciales, postulado de los señores Luis Castro Medina y Servando Martínez del Rosario.

Otra semana más de diciembre de 1980 y nuevo Pleno extraordinario⁶³⁸. El asunto es el mismo; no obstante, se discuten uno por uno los puntos del *Anteproyecto*, y, por fin, llegados a un principio de acuerdo, las partes firman el nuevo texto, de 13 páginas, que pasa a denominarse, *Normas para el ejercicio de Actividades en el Puerto de las Empresas Estibadoras*⁶³⁹.

Estas reglas a seguir y respetar, como veremos en la Fase próxima, no fueron del gusto de casi nadie. O mejor, no disfrutaron del apoyo de los consignatarios desde el mismo momento de su aplicación efectiva.

Al propósito de nuestro estudio, lo importante es resaltar que tanto unos como otros bregan por una misma cuestión: el servicio de estiba. Paradójicamente, el puerto vuelve a la situación anterior a 1955, en lo que respecta al uso de los medios mecánicos auxiliares: es decir, será el sector privado quien dote y se beneficie de las tareas de carga y descarga en los muelles. El único cambio existente es que la competencia se establece dentro de los límites del sector, un conglomerado de empresas fuertemente arraigado (MACBSA) y las nuevas firmas estibadoras que acuden al puerto.

Es como si dijéramos el cierre de un ciclo, con la vuelta a los principios. Sin embargo, antes como ahora, las expectantes víctimas de tanta discordia sólo podían hacer pública su voz mediante el movimiento huelguístico. Los obreros, aglutinados en torno a la *Organización de Trabajadores Portuarios (OTP)*, esperaban una resolución rápida y satisfactoria a sus intereses. En 1933, la solución no llegó ni deseaban que llegara; en 1980, el acuerdo, rubricado ante la Presidencia de la Junta, auguraba mejores medios con los que enfrentarse al futuro⁶⁴⁰.

Otra breve conclusión de esta cuestión, en un nivel mucho más abstracto, es la plasmación histórica --a todas luces, evidente-- de que la tecnología es un recurso imprescindible a toda infraestructura, no menos que objeto de conflicto entre varias colectividades. Tal vez, no sea hoy tan relevante el antiguo binomio hombre-máquina, sino el posible abuso social que se hace del poder tecnológico. En otros términos, en una era tecnoinstrumental, en la que la máquina está totalmente imbricada, el conflicto surge del mismo hombre, como siempre.

Para terminar esta Fase C, hemos querido responder a una pregunta recurrente: ¿Cómo reaccionó la Junta ante la muerte del Dictador? La respuesta, sencilla y contundente, es ésta:

«A continuación se hace constar en Acta el sentimiento de la Corporación por el fallecimiento de S.E. El Jefe de Estado Don Francisco Franco Bahamonde y la adhesión al Rey de España S.M. Don Juan Carlos I»⁶⁴¹.

Fase D (1982-1983).

Esta última etapa o fase del Puerto de La Luz y Las Palmas es la que culmina, al menos para los medios mecánicos públicos en general, el proceso de enajenaciones de la Junta. En este sentido, claramente significativo resulta el hecho de que una de las primeras órdenes circulares que llega al organismo portuario, procedente de la Dirección General de Puertos, lo hace para solicitar información acerca de «los planes de adquisiciones, enajenaciones y desguaces correspondientes al año 1982»⁶⁴². No obstante, estos programas de ventas de la maquinaria no constarán, como hasta ese momento, en los libros de Actas, a no ser la mera referencia a la generalidad de la programación. Es decir, tendremos que echar mano de la *Memorias Anuales*, publicadas por la JOP, para enterarnos de que, entre 1982 y 1983, la institución marítima perderá, nada más y nada menos, que 9 medios mecánicos; quedándose con la cifra mínima de 5 grúas Nelson-Tuncova⁶⁴³. Hoy en día, estos números son aún más reveladores, puesto que, por testimonios del personal de talleres y jefes de explotación y también por visitas personales, sabemos que la Junta no tiene ninguna máquina de gran porte, ya sean grúas u otros elementos, salvo la excepción de la *Titán*, dada de baja en esta década.

A todas estas, ¿qué pasó con la *Cabria*? Pues, el final de esta gran máquina, que a tantos y tantos ayudó en las faenas marítimas, llegó de una manera triste, aunque muy marinera también. Zozobró en las costas de Lanzarote en 1983. El

informe de la Dirección al Comité Ejecutivo es harto elocuente:

«El Director informó del hundimiento de la Cabria de la Junta. El casco se reparó antes de salir para Arrecife. Hizo una buena labor allí. A su vuelta remolcado por la Marina con buen tiempo, en la travesía empezó a hacer agua y el remolcador cortó amarras y se hundió a 1.600 m. de profundidad»⁶⁴⁴.

Otro hito importante en la historia tecnológica del puerto, solamente equiparable al episodio de la popular *Titán*. Una y otra grúa son el emblema del desarrollo y proceso de mecanización de la infraestructura marítima de la ciudad. Son, por así decir, el orgullo tecnológico del puerto.

Un evento importante de este bienio es, cómo no, la celebración del *Centenario del Puerto*. La previsión de actos comenzó en abril de 1982⁶⁴⁵, con una lista enorme de tributos y homenajes a la institución centenaria, y continuando a lo largo del año. La Presidencia, en principio, se implicó decididamente en la dirección y difusión de las actividades a desarrollar en tan relevante ocasión, no obstante otros organismos aprovecharon semejante motivo para realizar actuaciones encaminadas a engrandecer la labor histórica y económica de La Luz en el crecimiento y progreso de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria (por ejemplo, la misma Consejería de Educación). Esta falta de protagonismo de la Junta, provocó que, desde la Presidencia, se rogara a los componentes de la Corporación una mayor voluntad de preocupación por el tema⁶⁴⁶. Incluso, el llorado Juan Rodríguez Doreste, en una de las contadas asistencias a las sesiones plenarias de la Junta, intervino, precisamente, para recordar la importancia del Puerto de La Luz y preguntar sobre el preterido proyecto de la publicación de una historia del mismo.

A una década de distancia, el valor de las palabras del que fuera alcalde de la urbe resuenan, como siempre en su figura, todavía con el vigor y entusiasmo que las caracterizaron en vida. Sin embargo, la preocupación del edil estaría hoy buenamente sofocada, con los estudios aparecidos de Martín Galán, Quintana Navarro, Millares Cantero, etcétera.

Cambiando de tercio, poco ha que dijimos que las normas establecidas para el funcionamiento correcto de las empresas estibadoras en el recinto portuario habían de durar menos que el papel en que estaban consignadas. Desgraciadamente, así fue. En sucesivos plenos de julio y octubre de 1983⁶⁴⁷, se discutieron de nuevo las *Normas para el ejercicio de actividades en el Puerto de las Empresas*

Prestatarias de Servicios, aproximándose a una solución definitiva, que llegó en el segundo de los plenos. Sin embargo las reglas sufrieron un rotundo corte, ya que, en esta última reunión, se excluyó *a limine* las empresas estibadoras. Es decir, el conflicto persistirá y, de este modo, estará a la orden del día en años posteriores, hasta llegar a la actualidad.

Finalizadas todas las fases, podríamos llevar a buen término esta primera parte del capítulo, ofreciendo una pequeña reflexión comparativa entre el Puerto de La Luz y algún que otro puerto peninsular. Para este fin, hemos optado por el Puerto de Bilbao.

Desde luego, son dos infraestructuras marítimas diferentes, casi opuestas en sus devenires históricos: de ahí que sea más rica la comparación. Del Puerto de La Luz, conocemos lo suficiente como para entender a la perfección que no es el resultado de la industrialización de un determinado sector, como tampoco la apuesta financiera de un grupo concreto. Sobre todo, fue el estacionamiento de las flotas extranjeras, preferentemente la británica, en sus primeros momentos; aunque todavía no ha perdido del todo ese valor económico fundamental. Efectivamente, las navieras y las casas consignatarias fueron el foco original del despegue portuario (o *take off*, en la terminología de Rostow).

Por otra parte, el Puerto de Bilbao vivió tres grandes etapas, al decir de Luis García Merino⁶⁴⁸, que dibujan una evolución radicalmente distinta a la de La Luz. La primera, denominada «etapa de industria fundamental», ya marca un distingo sobre el complejo marítimo canario, pero las dos siguientes suponen el distanciamiento definitivo con el proceso histórico isleño habida cuenta que a una «etapa de diversificación industrial», con la puesta en marcha de grandes fábricas en las márgenes de la ría, sucede una de «desarrollo financiero y de los servicios cualificados», que prosigue en la actualidad. Es decir, allí donde principió el Puerto de La Luz --el *servicio* a las flotas de bandera extranjera-- culmina el Puerto de Bilbao, por resumirlo *grosso modo*.

No obstante, hay algo que les une indisolublemente, y que García Merino lo ha expresado satisfactoriamente: «En gran medida la historia de Bilbao es la historia de un pueblo de mercaderes y de sus actividades comerciales»⁶⁴⁹. Semejante afirmación se puede hacer también extensiva a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y su Puerto de La Luz.

Evolución de la Grúas de Particulares.

Las primeras concesiones modernas (1948-1957).

Este nuevo apartado que abrimos, dedicado *ex profeso* a las actividades de orden privado en el puerto, completa el ya descrito de la esfera pública. En cierto modo, no se trata de una historia industrial individualizada, lo que nos llevaría muy lejos y requeriría varios trabajos como éste. Nuestro propósito es acomodarnos, lo más posible, a la documentación de la Junta; por tanto, la referencia a las empresas está inevitablemente «dirigida» por las actas de las sesiones. Posiblemente, ello origine ventajas e inconvenientes, que se irán percibiendo a lo largo de este apartado industrial. No obstante, el gran acierto, a nuestro modesto entender, de esta forma de ver las cosas reside en la aludida complementariedad, puesto que nos permite recobrar vivamente el pulso de la actividad portuaria.

Dicho queda, pues, que la naturaleza de esta parte es indisociable de la anterior. Siendo explícitos, el equilibrio de fuerzas históricas representado por lo público y lo privado es el protagonista de esta «segunda historia».

La primera indicación expresa a una entidad privada en estos diez años está localizada en un sector que, con el paso de los años, se ha vuelto crucial, por no decir abiertamente estratégico, habida cuenta el crecimiento de las pesquerías y el transporte de mercancías perecederas. La cadena de frío pronto fue vista como un fenómeno necesaria y de indudable valor de cara a un futuro cercano. Desgraciadamente, la inversión fue esporádica en estos inicios, de resultas de la ignorancia generalizada sobre la cuestión.

Tienen el honor, en consecuencia, las *Industrias Pesqueras Africanas* de marcar el camino a las firmas que la secundaron. En noviembre de 1948⁶⁵⁰, la Permanente concede una autorización temporal por un año para la instalación de frigoríficos con destino a las capturas realizadas por la flota bajo su dominio. Nada especial que reseñar, a excepción del corto período de concesión, muestra del desconocimiento de la Junta de la importancia de este incipiente sector.

Por increíble que parezca, la segunda y última referencia a este punto proviene de julio de 1956⁶⁵¹, cuando es recibida comunicación de la Jefatura de Obras Públicas de la provincia, trasladando copia de un escrito de D. Andrés B. Zala, Director Gerente de *Docks Frigoríficos de Las Palmas, S.A.*, relativa a la «conce-

sión de una parcela en el Puerto de La Luz para instalación de cámaras frigoríficas»⁶⁵². Contrariamente, a partir de aquí, y en sucesivas etapas, se irá fortaleciendo este sector hasta contar con una correcta cadena de frío en el puerto. Sin embargo, destaca sobremedida la lentitud reflejada en estos primeros balbuceos, paralela a la inadaptación tecnológica a los cambios pertinentes.

Entrando de lleno en la temática de la mecanización histórica de la esfera privada, sobresale un hecho curioso acontecido en 1950. Justo en enero⁶⁵³, la *Compañía de Construcciones Hidráulicas y Civiles* envía una comunicación a la Permanente para tramitar la consecución de unas «palas grúas excavadoras», de origen belga y con una capacidad de 750 litros. Si, como apunta el texto del Acta, ello fue concedido, tendríamos, entonces, que las primeras grúas recientes del puerto, independientemente del propietario, fueron adquiridas bastantes años antes que las *Coles*. Sin embargo, este adelantamiento tecnológico pierde buena parte de su relevancia al tener en cuenta el destino final de estas máquinas, que no era, precisamente, el de apoyo directo a las tareas de carga y descarga.

En suma, lo más destacado de la década está aún por llegar: los proyectos de astilleros privados. No obstante, antes de abordar este punto principal, nos vemos en la obligación de acreditar ciertos detalles de la historia del puerto. Por ejemplo, en 1951⁶⁵⁴, se constituye oficialmente una nueva consignataria, *Juan Bordes Claverie, S.L.*, compuesta por D. Juan Bordes, antiguo dirigente de la Junta, y sus tres hijos, que, en breve plazo y a causa del fallecimiento de su progenitor, pasan a desempeñar las funciones de dirección.

Otra nota histórica --ésta, sin duda, sintomática de las apuestas industriales-- es el proyecto de depósito de combustibles líquidos para CEPSA, del que hemos dado cuenta más arriba⁶⁵⁵. Continuado, en 1954, por la pretensión de levantar silos en el puerto, que, finalmente, fue llevada a cabo por la compañía *Silos Canarios, S.A.* (véase Cuadro 5.9.).

Cuadro 5.9 *Instalaciones especiales de carga y descarga (1954-1982).*

Fuente: MOPU, *Puerto de La Luz y Las Palmas. Memoria Anual, Año 1982*, pág. 28.

<i>Situación</i>	<i>Propietario</i>	<i>Año Construc.</i>	<i>Característ.</i>
-Muelle de La Luz	Silos Canarias	1954
-Muelle de la Luz	Ref. Aceitera	1963	2 tuberías para aceite
-Espigón del Castillo	Cementos Islas	1965	Tubería cem.
-Muelle EN-1	JOP	1976	Rampa nº. 4
-Muelle EN-1	Atlántico Can.	1978	Tubería para aceite
-Muelle Transbordo (Sta. Catalina)	JOP	1979	Rampas 1 y 2
-Muelle EN-1	Bulk Canarias	1981	Almacén fertilizantes
-Muelle EN-3	Graneros de L.P.	1982	Silo cereales

Una noticia importante es la representación de los agricultores en la Junta, que, en julio de 1954⁶⁵⁶, quedó estatuida de la siguiente forma: el principal vocero de las demandas de los cultivadores sería el *Sindicato de Frutos y Productos Hortícolas*, dividido entre «los que se dedican a la exportación del plátano» (C.R.E.P.) y «los que están dedicados al tomate» (Subgrupo de tomates). Ambas asociaciones ocupaban el «78% del volumen global de la exportación habida en estos Puertos en el año de 1953»⁶⁵⁷, con 223.852 toneladas brutas.

No menos relevante históricamente es el cambio de denominación social de la *Standard Oil Company of Spain, S.A.* hacia la moderna *Esso Standard Española, S.A.*, comunicado a la Comisión por traslado de un escrito de la Dirección General de Puertos en noviembre de 1955⁶⁵⁸.

Las iniciativas de astilleros industriales se remontan muy atrás, tal vez a la primera época del Puerto de La Luz. Sin embargo, aquí, por motivos evidentes, nos circunscribiremos a la cronología moderna. Son dos, concretamente, las proyecciones: una, presentada por la *Sociedad Anónima Depósitos de Carbones de Tenerife*, de amplio arraigo en el puerto, que no prosperó por la negativa de la

Junta a unas instalaciones de ese carácter, máxime cuando se pensaba poner en ejecución el anteproyecto de obras para 1955-1960, chocaba frontalmente con aquella realización⁶⁵⁹.

La segunda fue avalada por los *Astilleros de Gran Canaria, S.A. (ASVASA)*, aunque, exactamente, no suponía una construcción nueva, sino la ampliación de las ya existentes. En 1957⁶⁶⁰, en sucesivas sesiones del Pleno de la Junta, es debatido y, por fin, redactado el informe para la Jefatura de Obras Públicas con respecto a este proyecto. La extensión proyectada de la superficie disponible, así como las reformas contenidas en el plan primitivo de obras, convertían a ASVASA virtualmente en la principal firma en el puerto, dedicada a estos menesteres.

En resumen, pocas obras materializadas y menor todavía el volumen de concesiones obtenidas en estos primeros pasos de la empresa privada en el Puerto de La Luz y Las Palmas. Los años venideros, por el contrario, supondrán un incremento apreciable de la iniciativa particular.

Fases.

Fase A (1958-1972).

Estamos en presencia de una nueva fase de la historia de la mecanización portuaria. Al decrecer los medios mecánicos públicos, el sector privado asumirá complacido las áreas de competencia que se le brindan. Por doquier, surgen pequeñas o medianas empresas dedicadas a los servicios portuarios, aumentando sensiblemente las rentas particulares del empresariado y, claro está, la tasa de crecimiento provincial y regional. Son los años del desarrollo y la conquista de nuevos mercados al amparo de las aperturas económicas habidas.

En aras a una mayor claridad expositiva, y teniendo muy presentes las líneas plasmadas en la etapa inicial, practicamos una división entre los medios mecánicos de uso y transporte y las realizaciones de tipo comercial, aunque de origen funcional. En atención a ello, tenemos dos grandes bloques temáticos: 1) dedicado a las instalaciones de la cadena de frío y los depósitos de carburantes en general; y 2) referido a la maquinaria en sí, aunque también entren a formar parte de este grupo, los talleres de reparaciones y, por supuesto, los grandes proyectos de astilleros en el puerto (1972-73).

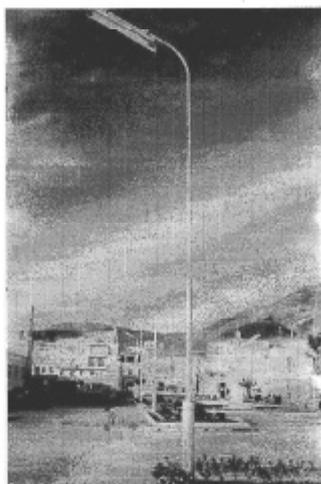
1.- Frigoríficos y depósitos de combustible.

Para dar comienzo por una obra familiar para todo aquel que haya visitado alguna vez el recinto portuario, trataremos de la solicitud enviada por la firma *The Texas Company S.A. E. (TEXACO)* a la dirección portuaria, en el sentido de instalar «una estación de servicio para suministro de carburantes líquidos»⁶⁶¹. Específicamente, se pedía la concesión de 200 m² para tal fin, en las zonas aledañas a la Explanada de Tomás Quevedo. La petición fue informada favorablemente y la empresa construyó una magnífica gasolinera en frente mismo de las puertas que dan acceso a las oficinas de la Junta de Obras del Puerto.

Pero, a partir de 1959, aflora un ansia --por decirlo de alguna manera-- por la construcción de cámaras de frío y conservación en el interior del puerto, a la misma vez que se dota a este nuevo tipo de obras de un mayor gradiente comercial. En mayo de ese año⁶⁶², la Permanente conoce la Orden Ministerial de 10 de abril, remitida por la Dirección Facultativa, que autoriza a *Armadores Pesqueros «Fharpes»* la ejecución de la «fábrica de hielo», concedida por O.M. de 7 de enero de 1954, pero con arreglo a un proyecto reformado. Posteriormente, en noviembre de 1961⁶⁶³, será el Ingeniero Jefe de Puertos de la Provincia el que autorice a *Frigoríficos Canarios y Explotaciones Pesqueras, S.A.* el rendimiento comercial de una parcela de 74 x 40 metros, ubicada en cuadrante sur del Muelle Pesquero, a fin de «levantar un edificio destinado a almacenes frigoríficos»⁶⁶⁴. Medio año más tarde, será de nuevo *Docks Frigoríficos de Canarias, S.A.*, quien solicite una «fábrica de hielo en la planta 2ª del edificio que tienen en construcción en el Muelle de La Luz»⁶⁶⁵. Poco a poco, todo el puerto se va cubriendo de cámaras frigoríficas, y no hay muelle que se escape a este empuje.

En enero de 1963⁶⁶⁶, son dos las solicitudes que se informan. La primera, relacionada con la petición de explotación de 2.688 m² por parte de *Frigoríficos HispanoSuzos, S.A.* (hoy FRISU), fue aceptada por la superioridad, en tal forma que el Jefe de Puertos de la Provincia acordó remitir O.M. (7-12-62), en la que se detallan las condiciones del disfrute de la zona comercial, previa anuencia de la empresa a aquéllas. La última fue enviada, a instancias de la Jefatura de Puertos citada, a la Junta para el informe correspondiente; la firma interesada, en este caso, era *Beiramar, S.L.*, que solicitaba la adjudicación de almacenes frigoríficos con destino en el Muelle Pesquero, para lo que ya había redactado los proyectos convenientes.

En junio de 1963⁶⁶⁷, todavía coleaba administrativamente el proyecto de cámaras de frío, presentado por *Frigoríficos Canarios y Explotaciones Pesqueras*, ya que la Junta resuelve, por medio de la remisión del texto de la Orden Ministerial pertinente, la autorización definitiva de la ocupación de una «parcela de 2.960 m² en el extremo sur del nuevo Muelle Pesquero»⁶⁶⁸. Amén de esto, en mayo de 1964⁶⁶⁹, la Dirección Facultativa trasladó la Orden Ministerial de 14 de abril para general conocimiento de la Comisión, en la que se aludía a la autorización a *Beiremar* para la construcción de las cámaras, proyectadas en 1963.



«Explanada Tomás Quevedo, donde estaba y está situada la Junta de Obras del Puerto. Al fondo, depósito de combustible de la marca Shell (1950).

Transcurridos siete años, en sesión plenaria de diciembre de 1970⁶⁷⁰, se conocen varios expedientes de concesión, todos relativos a este grupo de interés. El primero, lógico en su dimensión funcional, había sido remitido por UNELCO, y, en detalle, definíase por la presentación de un *Proyecto de tendido de cable subterráneo de alta tensión en el Muelle Pesquero*. Sabemos de antemano de las obras urbanísticas practicadas en este nuevo muelle, incluidas las de alumbrado y electrificación básica, pero lo que ahora se acomete es la adecuación energética primaria con las demandas entrantes del fluido, por la puesta en marcha de las cámaras frigoríficas en la superficie comercial. Una de éstas, fue resultado directo del *Proyecto de frigoríficos en el Muelle Pesquero*, de la compañía de *Frigoríficos*

HispanoSuizos, que, curiosamente, también recibió la información consecuente del Pleno. Los dos restantes expedientes son de índole petrolífera. Cabalmente, dos empresas, afincadas en el Puerto de La Luz hacía décadas, hacen exposición pública de sus proyecciones con fines comerciales. Así, la *Sociedad Petrolífera Española Shell, S.A.* presenta un *Proyecto de modernización de las instalaciones para el suministro de combustible a buques*, que venía actualizar los dispositivos del servicio de estacionamiento. Desde luego, la *Shell* si se ha caracterizado por algo en la reciente historia portuaria, ha sido, ciertamente, por la capacidad de estar a la última en las posibilidades comerciales de sus servicios y productos. En este sentido, hay que recobrar un proyecto anterior, de enero de 1969⁶⁷¹, en el que la sociedad de la Royal Dutch abrigaba sus convicciones de futuro sobre el complejo marítimo. Y tanto fue así que el Ingeniero Director informó favorablemente a aquella promesa y la Comisión, en última instancia, quedó enterada de lo óptimo de la proposición de la *Shell* por la propia voz del director del puerto:

«(...) Las instalaciones de la Petrolífera de referencia representan una mejora en la eficiencia del Puerto y un aumento de su capacidad útil, evitando problemas de obstrucción que normalmente se producen en los muelles cuando se efectúan con regularidad operaciones de manipulación de bidones, al propio tiempo que beneficiaría al aprovisionamiento de buques»⁶⁷².

No obstante, no era la única empresa en hacerlo y mantenerse al pie del cañón en los servicios a los barcos surtos en el puerto. La *Esso Standard Española, S.A.* también pergeñó un nuevo modelo de suministro, para lo cual remitió a la Junta el proyecto de *Tendido de dos tuberías en el Muelle de La Luz y en el Muelle de Primo de Rivera*. En vista de ello, la competencia empresarial de las grandes transnacionales, por lo menos en este puerto, mantenía las espadas en alto; todo un gran favor a la economía regional, por otra parte.

Antes de seguir adelante, hemos de recordar que, en aquella misma ocasión, hubo otra proyección con el objetivo de la extensión de la cadena de frío. El Sindicato Provincial de Frutos y Productos Hortícolas, viejo conocido ya, remitió una *Modificaciones en la concesión de tinglados y Cámaras Frigoríficas para conservación de frutos en el Muelle de la Luz*⁶⁷³. El propósito del Sindicato era la perseverancia en la apuesta por la calidad de sus productos, a la vez que superar gradualmente el índice competencial con respecto a épocas anteriores.

Para abril de 1972⁶⁷⁴, de nuevo la petrolífera *Shell* entra a escena, esta vez con ocasión de las obras de reforma en el veterano «Proyecto de modificaciones de sus instalaciones en este Puerto» (de 1969), según consta en las Actas. De igual manera es informado favorablemente y, en consecuencia, alzado para decisión superior. En aquel mismo año, la Permanente conoce la resolución de la D.G. de Puertos, facilitada mediante la Orden Ministerial de 31 de mayo, por la que se autoriza a *Ángel Ojeda y Compañía, S.A.* la ocupación de una «parcela de unos 5.150 m² situada en el Muelle de Ribera, con destino a la construcción de un edificio destinado a cámaras frigoríficas y fábrica de hielo, para uso público»⁶⁷⁵. Sin salirnos de esa sesión de junio de 1972⁶⁷⁶, la Comisión informa desfavorablemente la petición de concesión cursada por *Diego Grimaldi, S.A.*, que había solicitado una parcela en el Espigón del Castillo con el fin de realizar obras de acondicionamiento de una fábrica de hielo y las respectivas cámaras.

Y de esta forma, con la insistencia en el factor comercial de la línea de frío, llegamos a concluir este primer punto. La verdad sea dicha, y resumiendo groseramente lo visto hasta ahora, es que el empresariado portuario está fuertemente impresionado por los recientes cambios en la industria internacional y acude solícito, por lo menos en apariencia, a proveerse de todo lo que haga falta para ponerse al día, no obstante la gran inversión que ello aconseja. De muy buenas, las petrolíferas aceptan el reto máxime al contemplarse con los medios suficientes para llevar adelante una empresa semejante. En cambio, los empresarios locales no sufren de la preocupación de sentirse desbancados por el poder de las transnacionales, cuanto de aventurarse a no quedar a la zaga de sus compañeros de competencia en el nivel provincial. En definitiva, el pequeño empresario emprende la conquista comercial del mercado portuario por allí donde no ha penetrado el competidor fuerte, o por allá donde la esfera pública deja resquicio al beneficio económico.

2.- Maquinaria y astilleros.

La primera alusión del período a una máquina particular tiene por artífice a D. Antonio Armas Curbelo, quien, en enero de 1963⁶⁷⁷, presentó la solicitud de explotación de una grúa móvil, marca «Jones, K. L. - 44» de 5 toneladas. La Dirección Facultativa halló aceptable lo solicitado, previa petición de información del Ingeniero Jefe de Puertos de la Provincia. Después de esta concesión, las siguientes fueron desgranándose de una manera más fluida y persistente.

De este modo, en febrero⁶⁷⁸, será el empresario, D. Fernando Gil Stauffer, hoy conocido por su compañía de mudanzas, el que presente a la Permanente un *Proyecto para la explotación, en el Puerto de La Luz, de un camión-grúa (marca MAN)*, que, en palabras del Ingeniero Director, «vendrá a aliviar la deficiencia temporal de los servicios de carga y descarga de esta Junta». Acto seguido, como si de un dominó se tratara, surge otra demanda del industrial D. Manuel Rodríguez Ruiz, remitida por la Jefatura de Costas, cuyo contenido literalmente decía: «Proyecto para la explotación en el Puerto de La Luz de una grúa móvil marca 'Demag', de 9 Tons. de carga máxima»⁶⁷⁹. La Comisión igualmente, considera aceptable esta nueva máquina y no pone reparos de ninguna clase.

Obsérvese que, de momento, la Junta no obstaculiza la explotación de estos medios porque estima que la situación es pasajera y no dificultará los programas de mecanización ya en marcha. Pero, el Ministerio veía las cosas a largo plazo y, sobre todo, con mucha prudencia. En esta línea hay que entender, pues, la Orden Circular nº. 20/1963, emanada de la Dirección General portuaria, que normalizaba el «otorgamiento de las autorizaciones para la utilización de maquinaria móvil y medios auxiliares de carga y descarga en la zona de servicio del Puerto»⁶⁸⁰.

No obstante, el proceso comenzado proseguía su desarrollo. Nuevas peticiones de concesión son respectivamente presentadas por los tres industriales citados, en mayo de 1963⁶⁸¹, que son una demanda conjunta de revalidar el permiso dado con anterioridad. La Permanente falla en sentido favorable, pero con la fijación de las siguientes condiciones: el plazo de disfrute sería de seis meses con opción a renovación y el canon de explotación comercial, según la norma dictada por la circular de marras, ascendería a la cantidad de 0,25 pesetas por tonelada manipulada (mínimo: 12.000 pesetas). Quedó exenta del pago de esta tasa la máquina de Gil Stauffer, por no ser de uso público.

Vencido el tiempo acordado, tanto Armas Curbelo como Gil Stauffer se aprestan a solicitar la prórroga de las concesiones, en diciembre de 1963⁶⁸². El año entrante verá como estas peticiones, al igual que la rezagada de D. Manuel Rodríguez, son atendidas en toda su extensión, puesto que el nuevo plazo comprende un trienio completo; aunque, eso sí, un canon diferenciado por medio y propietario⁶⁸³:

- Antonio Armas Curbelo, grúa *Jones KL-44*, de 5 tons.; canon: 38.488,80.
- Fernando Gil Stauffer, grúa *Man*; canon: 23.494.

- Manuel Rodríguez Ruiz, grúa *Demag*; canon: 35.371,70.

A partir de este instante, se produce una pequeña dispersión de la demanda particular, ampliándose de una manera notable. Todavía, por contra, está por descubrirse la reacción de la Junta en este asunto. Aquí, latentemente, se fragua la quiebra del sistema público, aunque nadie fue capaz de someterlo a prueba en aquel tiempo: los medios mecánicos particulares irán paulatinamente haciéndose con el mercado de los servicios portuarios y las faenas de carga y descarga.

En marzo de 1964⁶⁸⁴, dos nuevas solicitudes son conocidas en el seno de la Comisión. La *Agencia Marítima Medina, S.L.* quiere explotar, para uso público, una grúa móvil «Jones»; y, de otra parte, la firma, denominada *Señores Hijos de Diego Betancor, S.A.*, procede a la presentación de la petición de uso particular de un camión-grúa, marca *Leyland-Comet*. Ambas concesiones fueron admitidas por un período no superior a los tres años.

Estas dos demandas son el prólogo de una instancia que, vista en la distancia, fue histórica, no por su contenido real, sino por el efecto que ocasionó en ciertos empresarios del puerto. Nos referimos a un escrito, remitido por el Presidente de la Patronal de Consignatarios de Buques, D. Ezequiel Hernández Blanco, al Ministerio de Obras Públicas, «en solicitud de prórroga de la concesión que se otorgó por esta Junta el 6-12-63, para explotar en servicio público dentro de estos Puertos 13 carretillas elevadoras»⁶⁸⁵. El texto se cerraba con la petición de un plazo de diez años para el disfrute de estos medios. La Comisión, una vez enviada la instancia de nuevo hacia Canarias, accedió a lo demandado pero con la rebaja en el tiempo de la concesión, que de 10, pasó a siete años y medio de prórroga.

El efecto aludido recoge el hartazgo del conjunto de los consignatarios, cada vez más unidos y poderosos. La experiencia vivida con los medios públicos les hace reflexionar seriamente, no menos que replantearse el cometido de la propia asociación.

Una de las decisiones tomadas, de la que tendremos muestras palpables dentro de poco tiempo, es el fomento de la adquisición particular de máquinas, independientemente de los contratos habidos con la administración portuaria. El nexo entre la esfera pública y la demanda privada está roto de parte a parte; la inversión de papeles empieza a obrarse en el puerto.

Para noviembre de 1964⁶⁸⁶, la Permanente informa de nuevas concesiones. En estos casos, la Junta parece haber asimilado su función de mediadora y accede a lo presentado. La primera solicitud se une a las ya conocidas, pues no difiere en demasía del perfil de anteriores demandas:

«La Comisión conoce la propuesta del Sr. Ingeniero Director de autorización a favor de la firma 'Marítima Medymar, S.L.' para el uso público de dos grúas sobre camiones, acordando hacer suya la propuesta de referencia, previa aceptación de la firma interesada de las condiciones que se han impuesto para esta concesión»⁶⁸⁷.

La segunda autorización concierne a los intereses de la Asociación de Consignatarios; sin saberlo --o, quizá, no-- la Junta beneficia al mundo privado y de una forma casi excesiva:

«La Comisión conoció la solicitud de autorización presentada por la Asociación de Consignatarios de Buques de Las Palmas para explotación en estos Puertos de 86 tractores y 190 remolques de su propiedad»⁶⁸⁸.

Tan grande cantidad autorizada de medios auxiliares debería haber hecho pensar a más de uno en aquellas circunstancias. Pero no fue así. Poco a poco, los consignatarios controlarán la explotación de las máquinas móviles ligeras. Más adelante veremos que no pararon ahí.

Abrimos 1965 con la autorización de una nueva concesión a la empresa *Hijos de Diego Betancor, S.A.*⁶⁸⁹; en concreto, un tractor con grúas y remolque para uso público, que fue informado favorablemente con una temporalidad de 3 años. En marzo⁶⁹⁰, la Permanente conoce la resolución de la Dirección General de Puertos (O.M. 8-12-64) acerca de la definitiva autorización a la Asociación de Consignatarios y la decisión sobre los medios de carga a su disposición:

«(...) Otorgando prórroga hasta 25-1-1972 de autorización concedida en 6-12-63 a Asociación de Consignatarios de Buques de Las Palmas, para explotar en servicio público, dentro del Puerto, 13 carretillas elevadoras de su propiedad»⁶⁹¹.

De otro lado, en aquella misma ocasión de marzo de 1965⁶⁹², la firma *Marítima Medymar, S.A.* reniega de la solicitud demandada previamente y alega para no aceptar que «las condiciones impuestas en la concesión otorgada por esta Junta

con fecha de 6 de noviembre de 1964, para la utilización de dos grúas sobre camiones en estos Puertos» no son del agrado de la compañía. Por ende, la Comisión acuerda «anular la citada concesión».

En abril, hay un nuevo factor legal en juego. Se trata de la emisión de la Orden Circular nº. 19/65, relacionada con la *Utilización de maquinaria móvil y medios auxiliares en los Puertos*⁶⁹³. Esta norma venía a cubrir las lagunas de su hermana de 1963 y, en cierto modo, era una vuelta de tornillo a lo dispuesto anteriormente; evidente prueba de que los cambios ocurridos en el mundo marítimo internacional, así como en los reglamentos de carga y descarga, producidos por la rápida mudanza tecnológica, estaban haciendo mella en la administración de los espacios marítimos. En otro orden de cosas, el Ministerio de Obras Públicas intentaba adaptarse, a conciencia, a los tiempos, aunque fuera únicamente en el modo jurídico. Sin embargo, las Juntas bajo su hegemónico poder no podían seguir el ritmo marcado desde Madrid, si bien hicieron denodados esfuerzos por mantener el tipo ante la situación que se avecinaba.

La Dirección General de Puertos vuelve al ataque de nuevo⁶⁹⁴. El resultado es la puesta en circulación de otra orden generalizada acerca de la *Utilización de maquinaria auxiliar por los particulares*. Decididamente, el Ministerio comprendió el *quid* de la cuestión de fondo y obró en consecuencia. Por fuerza, estas normas estaban abocadas a un fracaso seguro y estrepitoso; puesto que, en absoluto, se compadecía lo reglamentado con la práctica real en las superficies marítimas. Faltó, en una palabra, previsión del mercado y agilidad de respuesta por parte de las instancias superiores del Ministerio.

Con posterioridad, los avances normativos de la administración se quedaron desbordados por la propia iniciativa particular. En noviembre de 1965⁶⁹⁵, el industrial, D. Juan Gómez y Gómez, implanta en el puerto grancanario una nueva experiencia comercial. En efecto, pide autorización para «explotar un coche-taller para reparaciones de barcos», que es informada favorablemente por el Ingeniero Director, con lo cual la Permanente acuerda conceder lo solicitado. Naturalmente, el compromiso privado con la reparación de embarcaciones no era novel en la historia portuaria, pero lo imaginado por este pequeño empresario se aventura en un mundo nuevo de las relaciones comerciales y, en general, de los servicios en el puerto. En diciembre, finalmente, el industrial acepta las condiciones operantes sobre la concesión, por medio de un escrito remitido a la atención de la Dirección Facultativa⁶⁹⁶.

Sin embargo, este diciembre de 1965 debe quedar en la memoria de todos por otros motivos adicionales. La Junta despierta del letargo y la esperada reacción de que hemos venido hablando, se hace patente:

«Seguidamente la Comisión conoció la petición formulada por Don Antonio Armas Curbelo para explotar una grúa 'Jones' en estos Puertos, así como el informe del Sr. Ingeniero Director por el que se estima no debe autorizarse ninguna grúa particular para uso privado ni público e incluso no conceder prórrogas a las autorizadas, a causa del gran número de grúas que dispone esta Junta, que están muchas veces inactivas»⁶⁹⁷.

La Dirección Facultativa le vio los cuernos al toro, por expresarlo de una manera gráfica. Poco importa que el industrial Armas Curbelo fuese la víctima propiciatoria, aunque intentó defenderse, abogando por sus intereses en instancias más altas (Ministerio de Obras Públicas), pero fue en balde. En mayo de 1966, el Ingeniero Director expuso otra vez el razonamiento anterior, haciendo huera las reclamaciones D. Antonio Armas:

«Las circunstancias han variado porque ahora la Junta de Obras dispone de 20 grúas móviles capaces para atender todos los trabajos de su clase que se presenten en el Puerto»⁶⁹⁸.

La dirección del puerto quería, a toda costa, parar la invasión de medios de propiedad particular, que se extendía por toda la superficie comercial. Quería que las instalaciones fueran de uso público e, igualmente, atendidas por material móvil perteneciente a la JOP. La excusa aducida era el alto número de grúas conseguidas --muy cierto-- , pero el objetivo lejos de allanarse, veíase envuelto en serias dudas.

Con todo, la Junta liquidó las concesiones obtenidas por D. Manuel Rodríguez y D. Antonio Armas, en respuesta a los sendos escritos presentados, casi a la desesperada, en octubre de 1967⁶⁹⁹. La situación era penosa por cuanto se estaba vulnerando un acuerdo tomado por la Comisión, que había prorrogado el uso público de estos medios hasta el año 1972. Sin embargo, y pese a la cerrazón de la Junta, las demandas de explotación persistieron.

En marzo de 1969⁷⁰⁰, la petición de D. Francisco Martín Azopardo, gerente de *Antonio A. Martín e Hijos, S.R.C.*, solicitando el uso de un camión-grúa, marca *Hiab*, fue conocida en la Permanente, que, extrañamente, informa en sentido favo-

rable a la concesión. La Junta, en vista de la imposibilidad de dar al traste con el proceso ya comenzado, se inhibe en favor del medio privado, debido a su empuje financiero y el poder tecnológico.

Ello es percibido en otro nivel de servicios: los astilleros. Aprovechando los buenos tiempos que corrían, la compañía *Astilleros y Varaderos de Gran Canaria* (ASVASA) hace suya la idea del fomento de la inversión privada y presenta, para conocimiento de la Comisión, un *Proyecto de nuevas instalaciones para carenado y reparación de buques en la Dársena Exterior del Puerto de La Luz y Las Palmas*. La iniciativa es observada con ávidos ojos por la Junta, que la informa favorablemente en mayo de 1969⁷⁰¹.

Cuatro meses después, el industrial D. Manuel Rodríguez Ruiz, que nunca había cejado en el empeño de la explotación comercial de su maquinaria móvil, remite una serie de documentos en solicitud de la autorización pertinente para utilizar un «camión-grúa marca Krupp dentro del recinto portuario»⁷⁰². La Permanente accede, pero por un ejercicio anual. No obstante, y sin género de dudas, lo más sobresaliente de esta sesión de septiembre de 1969, fue la constitución legal de la entidad denominada, *Material Auxiliar de Consignatarios de Buques, S.A.* (MACBSA)⁷⁰³, que, por escrito de D. Ezequiel Hernández Blanco, fechado el 31 de mayo, hace saber a la Junta de su existencia y, lo más importante, de la apropiación legítima de todos los derechos de las anteriores concesiones dadas a la Asociación de Consignatarios. El texto del Acta no deja resquicio alguno sobre la voluntad de los empresarios asociados⁷⁰⁴:

«(...) Solicitó de la Dirección Facultativa se le tuviera por subrogada en los derechos dimanantes de la concesión que, con fecha 30 de junio de 1966 solicitó la Asociación de Consignatarios de Buques para el uso conjunto y de manera asociada de la totalidad del material móvil previsto en el programa de necesidades mínimas aprobado por la Comisión Permanente el día 31 de marzo de 1966. solicitando que esta Junta se dé por prestada la conformidad absoluta de la Asociación de Consignatarios a la petición de la entidad 'Material Auxiliar de Consignatarios de Buques, S.A.'».

La Junta acordó acceder a lo propuesto por la Presidencia de la Asociación de Consignatarios. De ahora en adelante, MACBSA se apodera, de una forma casi exclusivista, del mercado portuario de servicios y, en especial, de las faenas de carga y descarga. El medio público había sido derrotado definitivamente, y sólo

era practicable una salida airosa del brete: la venta de lo adquirido. Como sabemos, el proceso dio comienzo por la enajenación de las *Coles* en 1970.

Pero, sigamos. Una vez conquistada la explotación del parque móvil, ¿cuál debería ser la continuación obligada en pos de un control general del tráfico comercial en el puerto? La lógica de los negocios, en estos casos, es aplastante: la respuesta a la cuestión estaba en la vertebración de la superficie marítima. En términos más sencillos, extender el dominio privado por medio de la solicitud de concesiones de las zonas interiores del complejo con fines lucrativos. Además, la redefinición de las áreas de servicios y la construcción del Puerto Exterior, sobre todo, suponían la apertura de un nuevo campo repleto de perspectivas que atender.

Así lo entendió, sagazmente, el conjunto del empresariado local y aún el extranjero. En abril de 1972⁷⁰⁵, la pequeña firma *Grúas y Talleres Gil* pide autorización para la ocupación de una superficie de 150 m², con el fin de acondicionarla como aparcamiento en los alrededores de la Explanada de Tomás Quevedo. La Junta falla en favor del interés de la empresa, previa disposición de las condiciones de la concesión. Ya, en julio⁷⁰⁶, la pretensión alcanza unas cotas de notable superioridad, entrando en juego grandes intereses comerciales. La entidad, conocida como *CONTENEMAR, S.A.*, solicita una «parcela para manejo de contenedores», sin mención expresa de la superficie a ocupar. Algo sensiblemente peligroso para la Junta, si no es sometida a análisis concienzudo la decisión a tomar. En vista de todo ello, se aplaza la autorización.

Seamos partícipes de la problemática planteada a la dirección del puerto por esta demanda del sector privado. En la distancia histórica, la iniciativa de *CONTENEMAR* es, hasta cierto punto, nacida de la propia lógica de los tiempos; no tenía otro *leitmotiv* que el meramente comercial. Por supuesto, la Junta apreciaba el asunto desde diferente óptica: la emanada del control de los bienes públicos. De ahí la prudencia en la toma de posición frente a la inversión privada, que, en buena parte, se estaba haciendo con las riendas de la infraestructura portuaria.

Por otro lado, la intensidad del problema resultaba agobiante para la autoridad del puerto. Si no atendía a los intereses particulares, iría en detrimento del comercio, claramente favorable en estos años previos a la crisis del 73. Sin embargo, la indiferencia ante el asalto del poder económico privado, podía ocasionar graves lesiones al medio público, que vería caer su hegemonía por los suelos.

Esta disyuntiva fue resuelta en favor del capital privado. Empero, el Estado propició que los puertos accedieran a unos niveles mayores de autonomía, en aras a la supervivencia de la gestión pública de las superficies marítimas.

Llegados a este punto, tenemos que estudiar una iniciativa verdaderamente importante para el Puerto de La Luz y Las Palmas. En noviembre de 1972⁷⁰⁷, la Junta conoce el informe de la concesión solicitada por la nueva empresa *Astilleros Canarios, S.A. (ASTICAN)*, en petición de la construcción de un «centro de industria naval en estos Puertos». Esta propuesta particular había nacido del común entendimiento de que uno de los focos de inversión futura, principalmente por la situación geográfica de este espacio marítimo, estaba enclavado en el área de las reparaciones navales a gran escala. Por si fuera poco, una importante firma japonesa, había elaborado una especie de guía de inversiones para este archipiélago (*Informe Mitsui sobre industrialización de las Islas Canarias*)⁷⁰⁸; y entre los primeros puntos del escrito, destacaba la clasificación de los «astilleros para la construcción y reparación naval», como una de las plataformas interesantes para obtener beneficios empresariales.

Pesc a todo, la Junta acordó dar el visto bueno a la proposición de ASTICAN, aunque, en las Actas de las sesiones, se cita explícitamente a la *Mitsui Consultants, Co.* y la posibilidad de su arribo al puerto⁷⁰⁹. Por fin, merced a la Orden Ministerial del 30 de marzo de 1973, la Dirección General de Puertos somete a la consideración de los *Astilleros Canarios* el pliego de condiciones relativo a la autorización de la concesión solicitada, que es aceptado⁷¹⁰. A finales de 1974⁷¹¹, la empresa envía a la Junta un nuevo proyecto reformado de astilleros, que será realizado, debidamente retocado, a partir de la anualidad de 1977⁷¹².

Fase B (1973-1979).

Estamos en un sexenio crítico para el porvenir del puerto. Tanto el mundo empresarial como la administración portuaria sentirán el golpe recibido por el imprevisto ascenso del precio del crudo y la falta de reservas nacionales de hidrocarburos⁷¹³. Pero, por lo demás, son años que continúan con las tendencias estructurales marcadas antaño. Es decir, ocupación privada de las superficies marítimas y control de la maquinaria móvil necesaria para las tareas y servicios del puerto. Solamente, una particularidad: la extensión del negocio de las reparaciones navales.

En junio de 1973, justamente, dos empresas solicitan parcelas para la instalación de industrias destinadas, o bien a la «limpieza y pintura de cascos de buques de poco tonelaje» (*Sucamar*), o bien a la «construcción de barcos de acero» (*Construcciones Internaval, S.A.*)⁷¹⁴. La Junta, aprovechando el soplo económico de este giro de la política industrial en las Islas, acuerda aceptar lo solicitado, por un plazo no superior a los 6 años.

Por su parte, MACBSA dirige los pasos hacia la completa definición del modelo dibujado en las agencias de consignatarios. En este caso, solicitan de la dirección del puerto el establecimiento de un garaje y almacén «en terrenos de la ampliación del Puerto de La Luz y Las Palmas»⁷¹⁵. Para ello, piden autorización para ocupar una superficie de 16.824 m², que, hoy mismo incluso, resulta desproporcionada en relación a la cubierta por contenedores y material de carga. Aún así, la Junta informa favorablemente y fija un canon de 130 pesetas por metro cuadrado y año.

Un tercer sector, también conocido sobradamente, sigue evolucionando al compás del desarrollo portuario: la cadena de frío. Todavía hay empresas que se acercan al complejo con el deseo de instalar cámaras de conservación, habida cuenta de la llegada de diversas flotas pesqueras y el auge de las casas conserveras. *Interpiensos, S.A.* es la nueva protagonista, que solicita «almacenes frigoríficos en el Espigón del Castillo»⁷¹⁶. La corporación da el consentimiento oficial y dispone un canon especial:

- Por ocupación de superficie	320
- Por actividad industrial	<u>62,50</u>
	382,50 ptas./m ² /año.

Finalizando 1973⁷¹⁷, hay una batería de peticiones de concesión. Vamos a desmenuzarlas una por una. La *Shell*, en un nuevo paso adelante, desea ser autorizada en su proyecto de emplazar un «tanque vertical de 120³ de capacidad»⁷¹⁸ en la proximidad del edificio de la Junta de Obras, junto a la Explanada de Tomás Quevedo, y donde ya habían sido dispuestos otros 6 tanques de similar configuración. La solicitud, atendida por la gerencia de la compañía, representada en la persona de D. Juan Pagés Bergerman, fue informada con el beneplácito de los componentes de la administración portuaria. El sentido último de esta obra se emparenta con los programas de fases anteriores de la firma en el recinto del puerto: posibilitar el allegamiento, fructífero económicamente, a las tendencias del

mercado internacional de carburantes. Este objetivo prioritario, para el que la *Shell* evidentemente desplegaba todos los medios a su alcance, fue lográndose en la mayoría de los aspectos. Incluso, salvando lo que profesor Hendrick Folmer ha denominado «spatial economic inequality»⁷¹⁹, y que aquí viene conociéndose, desde los estudios de Bernal y Bergasa, como el *hecho diferencial* canario.

ASVASA, en su propia línea empresarial, vuelca su potencial humano y administrativo en la consecución de una prórroga en la concesión del dique flotante *Vulcano I*⁷²⁰; sobre todo, presenciando la huella dejada por el *informe Mitsui* entre los inversores de capital para la industrialización de la región. Otra empresa, no menos carismática en la historia económica reciente, fue la de *Fosfatos de Bucraa, S.A.*⁷²¹, que perseguía el mismo anhelo que la anterior (prórroga de una parcela); no obstante, el poco tiempo que contaría para hacerla efectiva, puesto que estamos en el umbral del conflicto surgido tras la retirada de la tropa española de los territorios del Sáhara Occidental⁷²². Ambas peticiones, en fin, consiguieron las prórrogas, por un plazo de dos años y 18 meses respectivamente.

En febrero de 1974⁷²³, la Dirección General de Puertos comunica a la Junta la resolución ministerial de algunos expedientes, ya estudiados. Por escrito del 15 de diciembre de 1973, quedan registradas con la referencia 15-C-11 las obras de MACBSA para el establecimiento del garaje y almacén⁷²⁴; por O.M. de 19 de enero de 1974, *Interpiensos* es autorizada a construir el frigorífico proyectado⁷²⁵; y, por O. M. de 29 de enero, la *Shell* goza del plázet para levantar un «tanque de trasvase de 125 m³ de capacidad»⁷²⁶. Entre este fárrago de disposiciones superiores, resulta interesante la solicitud de concesión de una empresa estatal, la *Sovhispan, S.A.*, que desea ubicar una cámara frigorífica en el complejo, «que permita la utilización de este Puerto como base para la comercialización de la pesca soviética en Occidente y países africanos»⁷²⁷. Decimos interesante por el valor de la recalada de una gran flota en La Luz, como era la de la extinta URSS; pero, particularmente, por el significado del texto del Acta: se habla de este punto del Atlántico como *base* de operaciones comerciales de las pesquerías del imperio soviético en el hemisferio occidental. Por desgracia, la Junta, en aquel primer instante y, seguramente, debido a presiones políticas, relegó el asunto y quedó aplazado hasta nueva orden el expediente.

En julio⁷²⁸, las peticiones de concesiones vuelven a un cauce ya habitual. La firma, *Transportes PRIDA*, solicita una parcela de 150 m² en la Explanada de Tomás Quevedo, con el fin de adecuar, en esta zona céntrica, un aparcamiento de

grúas⁷²⁹. Las compañías *Pinillos* y *Contenemar* convienen en presentar un plan de ocupación de superficie para manipulación de contenedores. Ambas solicitudes son aplazadas sin motivo aparente⁷³⁰; aunque se deja entrever la voluntad de la corporación de no prestarse a la libre disposición de los terrenos públicos con fines comerciales, antes de la redacción del *Plan de Ordenación General del Puerto*. En octubre⁷³¹, una vez solventado este problema, se ventila un gran número de peticiones atrasadas. A continuación, pasamos a detallarlas.

Por las Órdenes Ministeriales, de 30 de julio y de 10 de septiembre, la veterana *Cementos de las Islas, S. A.* tiene la autorización para la prolongación, en un trecho de 60 metros, de los canales de transporte neumático del cemento a las instalaciones sitas en el Espigón del Castillo, pero también para la construcción de un cuarto silo, dentro de la superficie ya asignada por la concesión otorgada en octubre de 1965⁷³² (véase Cuadro 5.9.). Capítulo aparte, merecen las solicitudes enviadas. La empresa, *Las Palmas Cold Stores, S.A.*, hizo petición de una parcela para ubicar frigoríficos, que fue aplazada. Igual resultado obtuvo *Graneros de Las Palmas, S.A.*, con su demanda de un «silo para harinas oleaginosas y cereales»⁷³³. La peor de ellas, sin embargo, fue *Transportes PRIDA*, que, merced al escrito de su Director Gerente, D. Juan Bautista Prida García, había solicitado permiso para la cesión de una parcela con destino a aparcamiento y almacén de grúas y demás material, que finalmente, la Junta estima denegar por la cercanía a una zona densamente poblada por toda clase de industrias y de gran tránsito viario y humano⁷³⁴. Solamente el cambio de denominación social de la antigua, *Compañía Carbonera de Las Palmas*, hacia la más moderna de: *Reparaciones Navales Canarias, S.A.* (REPNAVAL)⁷³⁵, tiene cierta importancia histórica, exceptuando lo obtenido por *Cementos de las Islas*.

Noviembre de 1974: la empresa del conglomerado de los consignatarios consigue de la Dirección General de Puertos el anhelo de muchos años. Al fin, MACBSA, gracias a la resolución del 4 de octubre, es autorizada al «establecimiento de un parque de maquinaria y material auxiliar para ocupaciones de manipulación de mercancías, con taller y oficinas, en terrenos de la ampliación del Puerto»⁷³⁶. Según se ve, los consignatarios buscan el dominio absoluto sobre el mercado de servicios, casi un ideal de autosuficiencia. En más de un extremo, esta utopía comercial granjeó grandes beneficios económicos a MACBSA, hasta la ruptura de 1980 y la entrada en vigor de nuevas normas para las empresas dedicadas a la manipulación de mercancías y las tareas de carga y descarga.

En diciembre, son las firmas *Pinillos* y *Contenemar* las que solicitan un permiso:

«para ocupar unas zonas de rodadura de 130 m² en el Muelle EN-1, cada una, con destino a la instalación de una grúa marca 'IMENASA'»⁷³⁷.

En rigor, las dos compañías hacían tal petición porque se apercebían de la insuficiencia de sus recursos para hacer frente a lo que el mundo moderno del transporte marítimo exigía. Gran volumen de las mercancías en tránsito era envalada y conducida en los llamados «contenedores», especie de cubículos rectangulares, muy adaptables a las distintas modalidades de carga. Este medio requería de aparatosas máquinas para su traslado y disposición en el interior del buque; entre ellos, las grúas de pórtico. Por esta razón, tanto *Pinillos* como *Contenemar* aprecian como inexcusable la obtención de, a lo menos, una grúa de éstas. La Junta comprendió la necesidad y envió un informe favorable a lo solicitado, previa redacción del canon conjunto por superficie e industria (440 ptas/m²/año).

1975 es un nuevo año para el complejo marítimo, que se abre con una serie de medidas administrativas de menor importancia. En febrero⁷³⁸, la Junta conoce, por mandato expreso de la Dirección General del Ministerio, que la *Esso Standar Española* cambia su nombre, reflejándose en Acta el nuevo de *Esso Standar S.A.* (O. M. 6-12-74). Idéntico procedimiento al seguido por la *Carbonera de Las Palmas*, que queda definitivamente como REPNAVAL. Posteriormente, en el apartado de las concesiones, la *Shell* solicita la demolición y sustitución de la instalación n.º 2 (Explanada de Tomás Quevedo), que es informada en sentido favorable. De nuevo, la compañía de origen holandés persiste en sus trece de no perder comba en la puesta a punto de su material de cara a la competencia local con otras transnacionales. A la vez, MACBSA pide una prórroga para el comienzo oficial del proyecto de obras a realizar en cumplimiento de la concesión, otorgada para garaje y almacén. La corporación accede y fija un plazo de dos meses para el vencimiento (15-5-75). En último lugar, *Frigocan* apremia a la Junta en demanda de la debida autorización para la concesión del proyecto de sustitución del «actual sistema de producción de frío en tres de sus cámaras frigoríficas en el Espigón del Castillo»⁷³⁹, que es atendido convenientemente.

A mediados de 1975⁷⁴⁰, la compañía de Ángel Ojeda se da por enterada de lo dispuesto por la Junta en el asunto del *anexo* al proyecto de frigorífico en el Muelle Pesquero, presentado por el industrial anteriormente. Será, pues, a finales

de este año cuando se sepa de la solicitud de una concesión de relevancia histórica y, por supuesto, económica para el puerto. La *Agrupación Canaria de Industrias Reductoras, S.A. (ACIRSA)*, promueve la legalización de las obras en marcha para la construcción de una «fábrica reductora de pescado» en la zona marítimo-terrestre de la Punta (Isleta)⁷⁴¹. La corporación, al tener competencias en el tema, se siente en la obligación de documentar e informar al respecto, que, por otra parte, estima bastante beneficioso para la industria regional. A fin de cuentas, tratábase de dar cobertura legal a una materialización que estaba en la línea de dotar a las Islas Canarias de un mínimo poder industrial, aunque fuera en este sector de las conserveras de pescado. El acuerdo generalizado, entre unas facciones y otras del empresariado, era evidente en estos temas.

En este punto, y antes de proseguir con el discurso histórico, se nos antoja ineludible una cala en la política económica del bienio 1974-1975. El *informe Mitsui* --ahora tenemos la certeza-- había abierto muchos ojos entre el empresariado canario y, de modo especial, en los industriales integrados en la economía portuaria. De tal forma, que estamos tentados por adjudicar a aquel período una incipiente «Política Económica Regional», pero no en el sentido académico, teorizado por el profesor Folmer⁷⁴²; sino, justamente, el inverso a él. Aquí no se aprecia la acción de un gobierno, central o, local, en la determinación de las áreas de preferente desarrollo, tampoco la motivación política de los gestores públicos. Todo lo contrario, es el propio resorte empresarial e industrial el que vela por sus intereses comerciales, y busca alternativas a la inversión y nuevas modalidades que delimiten mejor el mercado. En este sentido, toman un cariz dramático las palabras testimoniales de Francisco Oramas Tolosa (Presidente Regional de ASINCA), pronunciadas con ocasión de la celebración de las «V Jornadas de estudios económicos canarios» (1986)⁷⁴³:

«Pero la industria en Canarias, históricamente ha sido más consecuencia de una suma de iniciativas individuales que el resultado de un proceso de planificación de desarrollo sectorial»⁷⁴⁴.

La realidad, más tarde o más temprano, se ha impuesto en la valoración política de la economía practicada en la transición. En el rincón canario, el «hecho diferencial» ha vuelto a hacer de las suyas; e incomoda decirlo, pero deja al descubierto la mayor parte de las propuestas teóricas de la moderna literatura temática⁷⁴⁵.

De vuelta al relato cronológico, 1976 reclama nuestra atención por un hecho singular, que, en algún punto, está relacionado con las palabras anteriores. En junio, de la Delegación Provincial de Sindicatos, llega a la Junta una comunicación, por la que «se interesa audiencia a una comisión de Empresarios de la Agrupación Sindical de Reparaciones Navales, para tratar del desarrollo de este sector en el Puerto»⁷⁴⁶. El escrito revela el entusiasmo, a una parte, de las gentes inmersas en el negocio de los astilleros en general; pero, por otra, es la muestra del recelo empresarial ante la indiferencia, en un primer momento, de la autoridad portuaria hacia un puntal de inversiones como éste. Consta, por tanto, esta demanda como un hecho más de la preocupación de la iniciativa privada en favor del beneficio económico provincial y del conjunto insular al completo.

Ello abunda, en otro tipo de consideraciones, en lo que venimos manteniendo: el medio público en poco ayudó al progreso de la inversión portuaria; todo lo más fue espectador de la dinámica empresarial, sin percatarse de que la intervención directa en la gestión del desarrollo portuario quizá hubiera introducido un elemento de equilibrio en todo el proceso⁷⁴⁷, haciendo innecesaria buena cantidad de las medidas *ad hoc*, dispuestas en los últimos años.

En septiembre⁷⁴⁸, MACBSA solicita nueva prórroga para la terminación de las obras en curso, referentes a la instalación de un «parque de maquinaria y material auxiliar». La corporación adelanta el informe favorable, que será efectivo con la llegada de la Orden Ministerial, de 6 de noviembre, por la que se autoriza la extensión del plazo de ejecución⁷⁴⁹. Entretanto, llega 1977, que presenta un bajo nivel de movimiento empresarial, puesto que es un año de culminación de obras más que cualquier otro aspecto. Sin embargo, la compañía PRIDA, a través de su apoderado, D. Pedro Martín Machado, solicita la «inscripción en el Censo de Carga y Descarga de este Organismo, como empresa de trabajos portuarios»⁷⁵⁰. Con lo cual, se nos pone en la pista de un factor adicional en la historia portuaria: los censos de empresas.

Dicho esto, saltamos a 1978, en donde, por la efectiva aplicación de la resolución ministerial de 1975⁷⁵¹, se ordena la redacción de un Censo Industrial de todo el territorio nacional. La Junta, seguramente en acuerdo con esta medida, y a propuesta de la Dirección del Puerto, abre un período, en marzo de ese año⁷⁵², con objeto de alcanzar la obtención del alta en el *Censo de Empresas Portuarias*, que reúne a lo más variopinto del negocio portuario. En concreto, hay cuatro grupos de clasificación:

- a) Armadores y Consignatarios.
- b) Agentes de Carga y Descarga.
- c) Empresas de apoyo (reparaciones, avituallamiento, asistencia técnica y comercial).
- d) Varios (vendedores, cambulloneros (*sic*), etc.).

Para abril⁷⁵³, las condiciones exhibidas como requisitos imprescindibles son conocidas por la mayoría de los interesados. Lo importante de éstas, salta a la vista en la definición del modelo de los agentes de carga y descarga; según la Junta a la empresa se le exigirá:

«el que disponga de elementos de carga y descarga, remoción y transporte, propios o concertados con una empresa de maquinaria y dedicados al servicio portuario. El mínimo exigible puede ser una (1) grúa capaz de alcanzar bodegas de barco y/ o tres (3) elementos con capacidad de transportar una unidad de tipo pallet-standar, cada uno, y/o elementos de levante y transporte de contenedores»⁷⁵⁴.

Si loable, en principio, era el empeño de la corporación, tal vez hubiera sido mucho mejor disponer de otra manera las bases de condiciones para la elaboración del censo. Ya que, sinceramente, lo conseguido fue una mayúscula confusión, que traería una larga cola de consecuencias no deseadas precisamente. ¿Por qué decimos esto? Había y hay una empresa portuaria, *Material Auxiliar de consignatarios de Buques, S.A.*, que dedicaba gran parte de su patrimonio y función a dotar a los consignatarios, conglomerados bajo esa rúbrica, de un parque móvil de grúas y material de carga y descarga⁷⁵⁵. Claramente, MACBSA era, sobre todo, una empresa de la Asociación de Consignatarios de Las Palmas; aunque el destino de su maquinaria la hiciese incluir en el módulo de las agencia de carga.

En resumen, la Junta no tuvo en cuenta estas circunstancias a la hora de redactar las condiciones del *Censo de Empresas Portuarias*. Y tampoco hizo méritos para disipar estas serias lagunas del texto primitivo. De ahí, en parte, los problemas acontecidos en 1980, a los que hemos prestado atención en el apartado de las grúas de servicio. Sobre este particular, sólo queremos dejar constancia de la ineptitud del cuerpo técnico de la Junta, que tantos problemas ocasionó a la larga.

Tras esta decepción administrativa de la corporación portuaria, terminamos con 1979, la anualidad que mayor volumen de medios mecánicos privados ha alcanzado en la historia del puerto (64 grúas particulares)⁷⁵⁶. El rasgo definitivo de

este año, aparte del reseñado, es la introducción en la superficie marítima del pequeño negocio de reparaciones navales, que, en sucesivas etapas, eclosionará de una forma definitiva. Así, en octubre⁷⁵⁷, se presentan tres solicitudes con el mismo propósito, pero con diferente carta de propiedad: 1ª) *Talleres Mekan, S.A.* que hace petición de un «taller de reparaciones navales en el Puerto exterior», 2ª) *Talleres Navales Pesqueros*, hace lo propio y 3ª) *Marco España, S.A.*, busca el permiso para la realización del «proyecto de taller en la zona de servicio en el Puerto de La Luz». Todas reciben el visto bueno de la Junta, que, en fin, dispone el canon pertinente, que pasamos a detallar:

- Mekan	1.062.500 pts./m ² /año.
- Talleres Navales Pesqueros.....	850.000 pts./m ² /año.
- MarcoEspaña	750.000 pts./m ² /año.

Fase C (1980-1983)

Este breve período temporal tiene un marcado interés histórico. Ora sea por la agitación social, ocasionada por los movimientos sindicales en defensa de los derechos fundamentales de los trabajadores portuarios; ora sea por la intensidad industrial mostrada por el factor inversionista. Por unas o por otras, el puerto se siente vivo, aunque es el principio de un seguro y lento declinar.

En febrero de 1980⁷⁵⁸, el Pleno de la Junta resuelve sobre la solicitud hecha por MACBSA en petición de «autorización para ocupar una parcela de 209 metros a lo largo por 9 metros de ancho (1.881 m²) con destino al montaje e instalación de una grúa de pórtico para contenedores marca IMENASA 350L/450». El órgano informa en sentido favorable, con un plazo de 3 años y un canon de 365 pts./m²/año. Esta nueva demanda de *Material Auxiliar de Consignatarios* tiene su justificación en el cambio de medio de transporte de las mercancías, ahora practicado mediante los consabidos «containers». La empresa no quiere ceder, ni lo más mínimo, en la lucha que viene manteniendo por el control del sector de los servicios de carga. *Pinillos y Contenemar*⁷⁵⁹ ya habían adquirido una grúa de pórtico, como la descrita, y MACBSA no iba a ser menos, por supuesto.

Mayo es un mes crucial en la eclosión de los pequeños talleres de reparación naval, algo que habíamos dejado pendiente en la fase anterior. Precisamente, D. Octavio Ortega Marrero presentó un proyecto de «nave-almacén en el Puerto

para carpintería naval»⁷⁶⁰, que fue bien visto por el Pleno, que dictaminó en su favor, adjudicándole un plazo de explotación comercial de 20 años con un canon anual de 232.000 pesetas. Mas, en julio⁷⁶¹, la afloración de estas minúsculas factorías es ya un completo éxito. Don Carlos Rodríguez Fernández es el primero⁷⁶², al que siguen D. Felipe del Rosario Montenegro (1.000 m²)⁷⁶³ y Don José Ignacio Gastañaga García (477,25 m²). Aunque este último, desgraciadamente, hubo de esperar ante el aplazamiento del informe de la Junta, pues su *Proyecto de almacén de repuestos y servicios técnicos de maquinaria* estaba en la zona de arranque del Muelle Pesquero, lo que implicaba una difícil conjunción con las áreas de servicio del puerto⁷⁶⁴.

En septiembre, el fenómeno histórico se orienta de otro lado, la aparición, en concordancia con la redacción del reciente *Censo de Empresas Portuarias*, de las compañías dedicadas única y exclusivamente al transporte de mercancías. En este caso, *Grúas y Elevadores, S.A.* (GRUELSA), mediante la solicitud de alta, presentada por el Presidente del Consejo de Administración de la firma, D. Bartolomé Lorenzo Domínguez⁷⁶⁵. Al que, de inmediato, se une la demanda de D. Cristóbal González Medina, en el mismo sentido⁷⁶⁶. Estas nuevas agencias irán fortaleciendo su influencia en el sector de la carga y, poco a poco, conseguirán que la hegemonía de MACBSA sea, cuanto menos, puesta en entredicho.

Un gesto en esa dirección, fue la petición de ocupación temporal de parcela, presentada por GRUELSA en 1981. Por medio de las Actas, sabemos que:

«El Comité Ejecutivo conoció la solicitud de ocupación de una superficie de 8.910 m², en la zona del Guinchete, destinada a aparcamiento de grúas y camiones, así como el informe favorable de la Dirección»⁷⁶⁷.

Lo que, dicho sea de paso, nos recuerda sobremanera a experiencias vividas en tiempos no muy lejanos. *Grúas y Elevadores* busca asentar sus reales en el puerto merced a la extensión de su cuota de superficie. MACBSA había hecho algo parecido años atrás y con el mismo propósito. La historia se repite, aunque sea a costa de la competencia entre empresas afines.

No obstante, no son los únicos competidores por tan jugoso afán. *Operaciones Canarias, S.A.* (OPCSA) también jugará sus cartas en tan crítico momento, haciendo dos peticiones a la Junta:

- «a) Ocupación temporal de parcela en el Muelle E.N.2, para depósito de contenedores.
- b) Ocupación de parcela en la Zona del Muelle E.N.2, destinada al montaje e instalación de una grúa de pórtico para contenedores»⁷⁶⁸.

El organismo portuario, por su parte, y en vista de lo excesivo de la demanda, aplaza el dictamen. Hemos de entender que, de haber sido efectiva la concesión, OPCSA se hubiera apoderado prácticamente de las operaciones y servicios de un muelle completo del Puerto Exterior. Por tanto, la Junta debía al menos recapacitar sobre estos permisos.

No hubo, sin embargo, tanta dilación con una nueva solicitud de *Material Auxiliar de Consignatarios*. En abril de 1981⁷⁶⁹,

«El Comité conoció la petición de ocupación de 22.500 m² formulada por 'Material auxiliar de Consignatarios de Buques, S.A.' (MACBSA), en la zona del Puerto Exterior-Muelle de Contenedores, con destino a Apilado de Contenedores, así como el informe favorable de la Dirección».

En definitiva, la corporación seguía beneficiando a esta empresa, merced al arraigo y prestigio de sus socios-propietarios, amén del poder económico del volumen de negocios que facturaban los consignatarios.

En ese mismo mes, tiene entrada en el Pleno de la Junta, el escrito de mayor importancia en este trienio. Aunque, previamente, se había presentado un nuevo *Proyecto de taller de Reparación Naval en el Puerto de La Luz y Las Palmas*, a cargo de la compañía, *Faustino Mendoza, S.L.*⁷⁷⁰. La comunicación de marras, en lo menudo, era la protesta de las empresas consignatarias al unísono por las medidas establecidas en 1980. Así, las «34 reclamaciones contra las *Normas para el ejercicio de actividades en el Puerto de las Empresas Estibadoras*»⁷⁷¹, consiguió, una vez más, reunir a todos los agentes de consigna, incluso los veteranos (*Elder Dempster Ltd. (Canary Islands)*⁷⁷², *Hamilton y Cía., S.A.*⁷⁷³, por ejemplo), en pos de una mejor elaboración del texto. Ya hemos aludido, en fases precedentes, al porqué de este conflicto y la falta de tacto de la Junta en su desarrollo. En este momento, abordamos la respuesta empresarial al reto que les proponía la autoridad del puerto.

Los consignatarios se hicieron fuertes en torno a los derechos que, supuestamente, habían adquirido a lo largo de los años de representación en Canarias. Es más, consideraban las referidas *Normas* poco menos que un ultraje, proveniente de su antigua benefactora, la Junta de Obras. Sin embargo, la Abogacía del Estado, en un escrito agregado al Acta de la JOP, renegaba de buena parte de la legitimidad jurídica de aquella airada protesta, sólo dando la razón legal a un reducido número de las empresas en conflicto.

En suma, la Junta tuvo que hacer de tripas corazón y salir adelante lo mejor posible⁷⁷⁴. Pero, la discusión persistió en las sesiones plenarios de julio, aunque circunscrita a ciertas normas del reglamento.

Para agosto⁷⁷⁵, el germen de tanta conflictividad, el *Censo de Empresas Portuarias* (modalidad de «Consignatarios, Agentes y Exportadores de Pescado»), estaba confeccionado, cumpliendo lo dictado por el apartado 1º del Artículo 18 del Real Decreto 2301/1980, de 24 de octubre. Según la lista adjuntada, la cantidad de empresas dedicadas al sector ascendía a 43; que, en octubre⁷⁷⁶, llegó al límite de 50. Eran, por lo demás, las consignatarias ya conocidas y alguna nueva compañía que atendía a las pesquerías.

Octubre también es digno de mencionar por la concesión solicitada por la *Petrolífera Ducar, S.A.*, en espera de instalar un «almacenamiento y suministro de combustible a barcos»⁷⁷⁷. La Junta informó favorablemente a la demanda, concretamente, de la ocupación de 17.397 m² y resolvió disponer un canon escalonado en los treinta años de permiso:

167 ptas.	3 primeros años.
260 «	3 siguientes.
350 «	a partir del séptimo año.

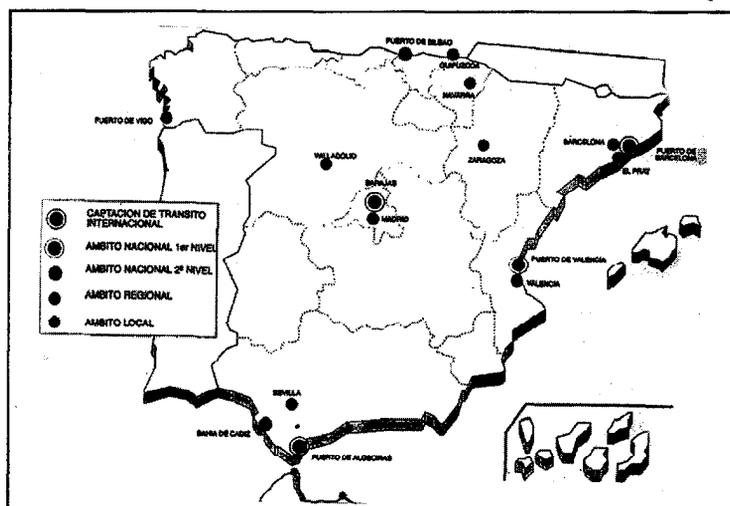
Y poco más hay que contar del trienio que no haya sido tocado con anterioridad. A excepción de dos casos muy específicos. La petición de una instalación de taller naval, realizada por CONSULTELSA, con la ocupación de 2.400 m² de superficie, que fue aceptada por la corporación⁷⁷⁸. Y la elaboración final del *Censo Empresarial*, modalidad de «Empresas Prestatarias de Servicios (Estibadoras)», en octubre de 1982⁷⁷⁹.

En resumen, el período 1980-83 es un tiempo de adaptación a la nueva

situación económica española, definida por la coexistencia generalizada del desempleo en todos los sectores productivos; la *estanflación*, según la expresión del Dr. Samuelson⁷⁸⁰.

En nuestra región, y pese a no guardar relación con las tasas de crecimiento registradas en la península, hay una desazón creciente en el seno del empresariado. En palabras, de D. Ángel Hernández Rodríguez, Director General de ASERPETROL, hay «motivos de preocupación» ante lo que se avecina y, en especial, por «el problema de cuánto, cómo y dónde efectuar alguna nueva inversión»⁷⁸¹.

ZONAS DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS ÁMBITO DE INFLUENCIA-JERARQUIZACIÓN



PROPUESTAS DEL PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS. MARZO 1994.

«Propuestas del Plan de Infraestructuras de Marzo 1994, donde se detallan las nuevas zonas de actividades logísticas (Z.A.L.). Canarias no está presente en este nuevo mundo de industrialización. Fuente: Joan Alemany, «Las áreas de actividades logísticas», *Bóreas* n.º 0 de Junio 1996, pág. 7.

Como es natural, el Puerto de La Luz y Las Palmas, pulmón económico de Gran Canaria y, en general, del grupo oriental de las Islas, tuvo ante sí esta difícil problemática. A las alturas de 1993, lo realizado diez años atrás nos parece cuanto menos insuficiente para atajar el declive portuario.

NOTAS

⁸⁵ Apud John Bury, *La idea del Progreso*, Madrid: Alianza, 1971, pág. 309.

⁸⁶ En el nivel nacional, es de reconocer la elogiosa obra de Manuel Tuñón de Lara, *Medio siglo de Cultura Española (1885-1936)*, Madrid: Tecnos, 1970. Más tarde, sin embargo, han aparecido monografías que abordan la cuestión del desarrollo cultural y de los conceptos aparejados a él (p. ej., el de Progreso) desde una perspectiva más detallista: Iris M. Zavala, *Románticos y socialistas. (Prensa española del siglo XIX)*, Madrid: Siglo XXI, 1972; Pedro Gómez Aparicio, *Historia del Periodismo Español. (De las guerras coloniales a la Dictadura)*, Madrid: Ed. Nacional, 1974, pp. 79ss.; Diego Núñez Ruiz, *La mentalidad positiva en España. desarrollo y crisis*, Madrid: 1975; Ramón Paz, *Revista Contemporánea (Madrid, 1875-1907)*, Madrid: 1950. En lo que refiere a la problemática canaria, todavía falta un estudio completo y en profundidad, pero se puede citar el trabajo de Fernando Estévez González, *Indigenismo, Raza y Evolución. (El pensamiento antropológico canario, 1750-1900)*, Tenerife: Aula de Cultura/Museo Etnográfico, 1987, pp. 137ss.

⁸⁷ Que contrasta abiertamente con la confianza ácrata en el poder tecnológico. Y tanto que la utopía anarquista, por lo menos referida a España (Ricardo Mella, «La Nueva Utopía», *Segundo Certamen Socialista* (1890), 202-237, apuesta por la tecnología como medio de progreso humano y social, profundizando en el valor auxiliar de la maquinaria (el hierro) en el bienestar de los obreros; *cfr.* Lily Litvak, *La mirada roja. Estética y arte del anarquismo español (1880-1913)*, Barcelona: Ed. del Serbal, 1988.

⁸⁸ *Cfr.* *Diario de Avisos de Las Palmas*, nº. 1316, 4.X.1890, «Crónica General. Acontecimiento del miércoles» (se refiere a la inauguración del tranvía el miércoles 1 de octubre de 1890); Domingo J. Navarro, *Recuerdos de un noventón*, Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1991, pp. 131-2.

⁸⁹ Juan Rodríguez Doreste, *Memorias de un hijo del siglo*, Las Palmas: Caja Insular de Ahorros de Canarias, 1988, pág. 25. *Cfr.* también las siguientes obras: Miguel Rodríguez-Díaz de Quintana, *Los arquitectos del siglo XIX*, Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias, s. f.,

s. I., pp. 63-72; Sergio T. Pérez Parrilla, *Arquitectura racionalista en Canarias 1927-1939*, Las Palmas: Plan Cultural, 1978; *id.*, *La arquitectura de Las Palmas en el Primer Tercio del siglo XX*, Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria («La Guagua»), 1981, pp. 41-2.

⁹⁰ Cfr. Asa Briggs, «Perfil del siglo. El hombre en la encrucijada de la historia», en Asa Briggs (dir.), *Historia de las civilizaciones. 10. El siglo XIX*, Madrid: Alianza/Labor, 1989, pp. 20ss., esp. 31. Por otra parte, en la arquitectura se va a dar un fenómeno llamado la «arquitectura metálica», que corrió por toda Europa, y uno de sus máximos representantes fue el ingeniero y constructor francés Gustave Eiffel (1832-1923), véase Bertrand Lemoine, *Gustave Eiffel*, Barcelona: Ed. Estylos, 1986, pág. 8.

⁹¹ Cfr. Roger Burlingame, «Locomotoras, ferrocarriles y buques de vapor», en la *Historia de la tecnología* de Kranzberg y Punsell, cit., vol. 2, pp. 474-487, esp. 482-483. I. C. Smith, *A Short History of Naval and Marine Engineering*, 1937; Jean Merrien, *Historia de los buques*, Barcelona: Ed. Ayma, 1966.

⁹² Es mucha la literatura emanada de esta primera Exposición Universal, por ello citaremos un estudio actualizado y global de la situación: John Robertd, «Revolución y Progreso. La política y la sociedad desde 1789 hasta 1851», en: Asa Briggs (dir.), *op. cit.*, pp. 57-109, esp. 108-109.

⁹³ Curiosamente, ese mismo año de 1851, se constituyó la primera «Sociedad de Ingenieros Unidos» (*Amalgamated Society of Engineers*) del imperio británico, cuyo secretario general era el «ahorrador» William Allan, profesional de la ingeniería del ferrocarril; cfr. Elizabeth Jard, *Los sindicatos ingleses*, Madrid: Akal/Cambridge University Press, 1991, p. 14-17. Por otra parte, Inglaterra era en aquel tiempo el «Taller del Mundo» (*World's Workshop*).

3. Disraeli, *Coningsby*, Londres: 1911, pág. 130. citado por L. Benévolo, *Orígenes del Urbanismo Moderno*, Madrid: Celeste., 1992, pp. 150-151.

⁹⁴ Cfr. Gustave Eiffel, *Biographie industrielle et scientifique*, París: 1923, 4 vols.; Lemoine, *op. cit.*, pp. 78ss. La obra fue levantada en un período de cinco años (1884-1889) y Eiffel la hizo suya, aunque la idea y el proyecto no fueran de su propiedad precisamente.

⁹⁶ AHPLP, Ayuntamiento, Serie: Puerto de La Luz, leg. 1. El proyecto en sí está firmado el 10 de febrero de 1903, aunque la remisión de la documentación a la superioridad es bastante posterior, del 22 de agosto de 1908: «tengo el honor de acompañar a V. E. el completo de dicho proyecto que consta de Memoria descriptiva, Planos, Presupuesto de la sección de mampostería y otro de la del Tinglado y dos Pliegos de condiciones una para cada sección de las mencionadas» (*ibid.*, exp. 2, carta de la Oficina Técnica Municipal, firma L. Arroyo). Cfr. también: AJOP, *Actas* (Pleno), Libro 6 (1910-1911), sesión del 25 de febrero de 1911, en donde se concede al Ayuntamiento un terreno para la «construcción del mercado del Puerto de La Luz, con la condición de dejar a salvo los derechos de propiedad y sin perjuicio de terceros» (fol. 59v). Por último, un acercamiento desde otra óptica: A. Sebastián Hernández

Gutiérrez, *Kioscos: Comercio y Turismo en Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas: Cámara Oficial de Comercio*, 1988, pp. 24ss.

- ⁹⁷ Cfr. *Boletín Oficial de la Provincia de Canarias*, 16.III.1910, véase el apartado «Administración Municipal», pp. 2-4, *Gaceta de Madrid*, n.º. 89 (30.III.1910), Anexo n.º. 1, pp. 746-748
- ⁹⁸ «La acción del capital extranjero en Canarias», en: *Diario de Las Palmas*, 22.IV.1933.
- ⁹⁹ Agustín Millares Cantero, «Sobre el papel de las compañías Canary Islands: Unión, Coppa, City, Selp, Cicer, Unelco y Tranvías», en: *Aguayro*, n.º. 99 (Mayo 1978), pp. 31-34.
- ¹⁰⁰ Sobre la inversión inglesa, véanse: Víctor Morales Lezcano, «Inversiones extranjeras en Canarias durante el siglo XIX», *Moneda y Crédito*, CXVIII (1971), pp. 101-121; *id.*, «Capitalismo industrial e innovaciones extranjeras en Canarias: 1850-1945», *Anuario del Centro Asociado de la UNED de Las Palmas*, V (1979), pp. 143-162; *id.*, «Los ingleses en Canarias», *Gaceta de Canarias*, n.º. 22 (1986); *id.*, *Los ingleses en las Islas Canarias* «Gaceta de Canarias», n.º. 11 (1986); *id.*, *Los ingleses en Canarias (libro de viajes e historias de vida)*, Las Palmas: Edirca, 1986; Alfredo Herrera Piqué, «La colonia inglesa en Gran Canaria: Una gran aventura económica en el siglo XIX», *Aguayro*, n.º. 94 (Diciembre 1977), pp. 6-9; Joaquín Nadal Ferreras, *Comercio exterior y subdesarrollo. (España y Gran Bretaña de 1772 a 1914: Política y relaciones comerciales)*, Madrid: Instituto de Estudios Fiscales, 1978, pp. 257-264 (ya desfasado); Francisco Quintana Navarro, *Barcos, negocios en el Puerto de La Luz (1883-1913)*, Las Palmas: Caja Insular de Ahorros (Cuadernos Canarios de Ciencias Sociales, n.º. 12), 1985, pp. 31ss. 47ss, 51ss, 155ss. Acerca de la inversión alemana y belga, cfr. Ulises Martín Hernández, *Tenerife y el Expansionismo Ultramarino Europeo (1880-1919)*, Tenerife: Aula de Cultura, 1988. Una visión general, desde el punto de vista documental, y que ofrece más de lo que parece, es la que aporta Víctor Morales Lezcano, «Fuentes Documentales para el estudio del colonialismo español en África (1850-1918)», *El Museo Canario*, n.º. XXXV (1974), pp. 123-132.
- ¹⁰¹ Cfr. L. Benévolo. *op. cit.*, pp. 61-111. La referencia a estos autores, incluso a sus doctrinas y experiencias, puede encontrarse en la obra manuscrita de Juan de León y Castillo; véase: Juan Francisco Martín del Castillo, *Ciencia y Política en el Pensamiento de Juan de León y Castillo*, Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1993.
- ¹⁰² Véase la tesis doctoral del profesor José Luis García Pérez, *Viajeros ingleses en las Islas Canarias durante el siglo XIX*, Santa Cruz de Tenerife: Caja de Ahorros Confederadas, 1988.
- ¹⁰³ Ramón Masferrer, «Divisibilidad práctica de la Luz eléctrica por el sistema óptico de los señores Molera y Cebrián», *Revista de Canarias*, n.º. 33 (8 de abril de 1880), pp. 97-99; Mariano Reymundo, «Crónicas científicas», *ibid.*, pp. 104-106.

¹⁰⁴ Cfr. Ulises Martín, *op. cit.*, pág. 104.

¹⁰⁵ Véase AHPLP. Sección: Ayuntamiento. Serie: Policía y Ornato, legajo 2, exp. 70, año 1861; *ibid.*, Serie: Alumbrado, leg. 1, exp. 3 [= «Expediente sobre colocación de faroles para el alumbrado de la plaza de la Feria y adquisición de belmontina en donde se expendía a precio más bajo», 1881]. Cfr. Alfredo Herrera Piqué, *Las Palmas de Gran Canaria*, Madrid: Ed. Rueda, 1984, 2ª. ed., 2 vols., página 301 del segundo volumen: Juan Francisco Martín del Castillo, *Un «aparato de gasolina» diseñado por Juan de León y Castillo para el alumbrado de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria*, inédito.

¹⁰⁶ Cfr. Herrera Piqué, *op. cit.*; Domingo J. Navarro, *cit.*, pág. 132. Las fuentes directas nos hablan de transformadores eléctricos en la vía pública, propiedad de la «Compañía Eléctrica»; véase AHPLP, Ayuntamiento, Serie: Policía y Ornato, leg. 41 (exp. 13, de 1910) y leg. 42 (exp. 20, de 1911); aunque, con anterioridad, se hicieron los primeros contactos con empresas para allegar una iluminación eléctrica adecuada (*ibid.*, Serie: Alumbrado, leg. 1, exp. 17 [= «Expediente instruido a virtud de instancia de Don Rafael Gutiérrez Brito, en representación de la ‘Compañía Continental Edison’, para el establecimiento en esta Ciudad del Alumbrado Eléctrico», 1891]).

¹⁰⁷ Sobre el caso tinerfeño, véanse Ulises Martín, *op. cit.*, p. 111, y F. Fernández Galván, «Burgueses, ferrocarril y tranvía en Tenerife a principios de siglo», en: *Anuario de Estudios Atlánticos*, n.º. 32 (1986), pp. 355-375. Domingo J. Navarro nos informa del tranvía «movido por el vapor» en Las Palmas (*cit.*, p. 132), en su obra redactada en 1895. Sólo a través de los periódicos (*Diario de Las Palmas*, 16.IV. 1901; *Las Efemérides*, 18.IV. 1901) y de los *Informes Consulares Británicos sobre Canarias (1856-1914)*, de Francisco Quintana Navarro (Las Palmas: SEHIC, ULPGC y CIES, 1992, 2 tomos; páginas 711, 787 y 811 del segundo), hallamos breves noticias contemporáneas del tranvía eléctrico en la capital grancanaria. Bastante después vendrían los reflejos literarios de Alonso Quesada en sus *Crónicas de la Ciudad y de la Noche* (1919). Por último, véase el reciente artículo de José Antonio Pérez Cruz. «Viva la Pepa», publicado por el *Diario de Las Palmas* (1.XI.1992).

¹⁰⁸ Cfr. Juan Francisco Martín del Castillo. «El cable telegráfico en las Canarias Orientales (1883-1923)», en: *Vegueta*, n.º.1 (octubre 1993), pp. 153-166. Véase también el siguiente folleto, entresacado de los fondos del Museo de la Telecomunicación (Madrid): *Memoria sobre la construcción y tendido de los cables de las Islas Canarias* (Madrid: 1886).

¹⁰⁹ *Ibid.* También Domingo J. Navarro, *cit.*, p. 134. Véanse, de todas maneras, las fuentes directas: AHPLP, Ayuntamiento, Serie: Intereses Generales, leg. 2, exp. 31, 32, 46A y 46B; leg. 2, exp. 78, de 1890, referente a la petición de una red de telefonía para la ciudad, a solicitud de Diego Miller Vasconcellos, el cual hizo editar un folleto en tapas rojas, titulado *Red telefónica de Las Palmas de Gran Canaria. Reglamento para el Servicio de los Abonados* (Las Palmas: Tip. Diario de Avisos, 1890), con una lista de cinco derechos y 14 deberes. En fin, este mismo empresario fue el que llevó el teléfono al puerto grancanario, según se desprende de los documentos de la Junta; cfr. AJOP, *Actas*: Libro 1 (1905-1908) de la Comisión Ejecutiva, sesión del 29 de febrero de 1908 (fol. 91r), y Libro 2 (1908-1909) del Pleno de la

Corporación, en sesión del 16 de junio de 1908 (ff. 8v-9r), en la que se prórroga el servicio a Don Diego.

¹¹⁰ Cfr. Francisco Javier León Henríquez y Candelaria González Rodríguez, «Sociedades constructoras en Las Palmas en el siglo XIX», en: *Actas del X Coloquio de Historia Canario-Americana (1992)*, en prensa. Para el caso santacrucero, consúltese: Alberto Darias Príncipe, *Arquitectura en Canarias: 1777-1931*, Tenerife: CCPC (Col. «El Arte en Canarias»), 1991, pp. 42-44.

¹¹¹ *Op. cit.*, pág. 285.

¹¹² *Ibid.*, pág. 289.

¹¹³ Peter N. Davies, *Fyffes and The Banana: Musa Sapientium. A Centenary History 1888-1988*, London: The Athlone Press Ltd., 1990, pág. 43.

¹¹⁴ Para una elaboración general e introductoria, véase: Fernando Castro Borrego, *Las manifestaciones artísticas en los siglos XIX y XX, (I) y (II)*, fascículos ns. 51 y 52 de la *Historia de Canarias*, editada por *La Provincia* (Valencia: 1991), pp. 911-913 y 938-944 respectivamente.

¹¹⁵ Fernando Martín Galán, *La formación de Las Palmas: Ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución urbana*, Las Palmas: Ayuntamiento, Cabildo Insular de Gran Canaria y Junta de Obras del Puerto, 1984.

¹¹⁶ Es ineludible la cita de la obra de Luis Pablo Bourgon Tíno, *Los Puertos Francos y el régimen especial de Canarias* (Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1982), pp. 35ss. (primera época: 1852-1900).

¹¹⁷ Cfr. Alberto Darias Príncipe, *op. cit.*, pág. 29.

¹¹⁸ *Memoria presentada a la Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas de Gran Canaria, a cerca del estado en que se hallan las obras públicas de esta isla en fin de 1874. Por el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, D. Juan de León y Castillo*, en: «Anales de la Real Sociedad Económica de Amigos del País», 1874, pp.65-73. También está recogida, en reproducción facsimilar, en la obra de A. Sebastián Hernández Gutiérrez, *El Puerto de la Luz en la obra de Juan de León y Castillo*, Las Palmas: ULPGC (Escuela Universitaria Politécnica), 1991, pp. 139-147.

¹¹⁹ «El Ingeniero Sr. León y Castillo», en: *El Liberal*, nº. 861, de 1 de abril de 1891.

¹²⁰ *Memoria presentada...*, pp. 66-70 (en Sebastián Hernández, *op. cit.*, pp. 140-144).

¹²¹ Cfr. A. Sebastián Hernández Gutiérrez, *Las ingenierías históricas en San Bartolomé de Tirajana*, 1990 (Faro de Maspalomas).

- ¹²² Cfr. AJAOP (AT); documentación sobre carreteras hasta 1930.
- ¹²³ *Diario de Las Palmas*, n.º 1498, de 4 de abril de 1899. El seguimiento histórico de la primera etapa de construcción del puerto está analizada en la obra de Francisco Quintana Navarro, *Barcos, negocios,...*, ya cit., pp. 27ss.
- ¹²⁴ *El Liberal*, n.º 20, de 7 de diciembre de 1883.
- ¹²⁵ *Ibid.*
- ¹²⁶ El artículo concluye así: «... el Ingeniero Jefe con su gestión, que clasifica la prensa de Santa Cruz de Tenerife de funesta, ha obtenido un resultado 8 veces mayor que sus antecesores en beneficio de las obras públicas de las Islas Occidentales».
- ¹²⁷ Cfr. Alberto Darias, *op. cit.*, pp. 36ss. Por otra parte, una vez transcurrida esta primera etapa, la situación volvió a ser la misma de antes, cfr. *Diario de Las Palmas*, n.º 3397, de 10 de mayo de 1906, resumiendo un artículo del diario santacrucero *El Progreso*: «(...) Las cifras expuestas se comentan por sí mismas, aportando datos abrumadores. Por ello, se ve que Canarias no sólo marcha a la ola de las demás provincias de su clase, en los distintos ramos de las obras públicas, sino que su nombre no ha encontrado ni un piadoso recuerdo en muchos de aquéllos. Y, no obstante, se tiene la avilantez, el cinismo de considerar a este Archipiélago poco menos que Jauja donde todos vivimos en *dolce farniente*, alegres y dichosos, entonando un constante himno de alabanzas al gobierno que tan amorosamente nos dispensa sus protecciones generosas y sus cuidados solícitos».
- ¹²⁸ Cfr. F. Quintana Navarro, *Barcos, negocios y burgueses...*, cit.; Ulises Martín Hernández, *El comercio exterior canario (1880-1920). Importación y exportación*, S/C Tenerife: Ayuntamiento de La Laguna y CCPC, 1992. Las fuentes contemporáneas, en especial las periódicas, recogen el hecho, véase: *Diario de Las Palmas*, n.º 5427, 5.VIII. 1913, artículo, «El Puerto de Las Palmas de Gran Canaria. Comparando dos semestres» (cifras de los primeros semestres de 1912 y 1913).
- ¹²⁹ Ulises Martín. *El comercio...*, pp. 46-47. También la obra de Francisco Galván Fernández, *Burgueses y Obreros en Canarias. (Del s. XIX a XX)*, La Laguna: Universidad (Secretariado de Publicaciones), 1986, pp. 44ss. Ya para 1905, se destaca un importante despertar del sector hortofrutícola; cfr. el folleto, editado a instancias de la Real Sociedad Económica de Las Palmas, *Las Islas Canarias. Antecedentes históricos y bases para la división de las Islas en dos provincias independientes* (Madrid: Imp. de los Sucesores de Hernando, 1906, 68 pp.), en donde se detallan las exportaciones de ese año. (Este folleto se halla en: AHPLP, Ayuntamiento, Serie: Intereses Generales, leg. 6, exp. 228).
- ¹³⁰ Véanse AHPLP, Ayuntamiento, Serie: Intereses Generales, leg. 6, exp. 207 [= «Expediente sobre constitución en esta Ciudad de una Junta de puertos», 1904-1905]; AJOP, *Actas* (Comisión Ejecutiva), Libro 1 (1905-1908), sesión del 28 de junio de 1906, presidida por Miguel Curbelo Espino, y en la que se copian todas las actas habidas desde su fundación (ff.

2ss.). Cfr. Quintana Navarro, *op. cit.*, pp. 163-165; José Ferrera Jiménez, *Historia del Puerto de La Luz de Las Palmas*, Las Palmas: 1988, pp. 76ss; Joan Alemany Llovera, *Los puertos españoles en el siglo XIX*, Madrid: CEHOPU, 1991, pp. 108-110.

¹³¹ Ulises Martín, *op. cit.*, Para una visión distinta del asunto, que propone unas etapas alternativas, véase: Oswaldo Brito, *La encrucijada internacional. (Historia contemporánea: Canarias, 1876-1931)*, S/C Tenerife: CCPC (Col. «Historia Popular de Canarias»), 1989, pp. 54-57. También el reciente trabajo de Fco. Javier Ponce Marrero. «Canarias. Economía y Guerra: 1913-1920», en: *Aguayro*, nº. 204 (Julio-Octubre 1993), pp. 10-14.

¹³² *Ibid.*, pág. 21.

¹³³ *Diplomatic and Consular Reports (DCR)*, Canary Islands, 5 (1885), p. 4; *apud* Ulises Martín, *El Comercio...*, pág. 22.

¹³⁴ Consúltense los dos gruesos tomos de los *Informes Consulares Británicos...*, *cit.*, compilados por Francisco Quintana Navarro.

¹³⁵ Cfr. Peter N. Davies, *Fyffes and The Banana...*, *cit.*; Ulises Martín, *El comercio...*, *cit.*, pág. 37; Juan Francisco Martín Ruiz, Luis Miguel Pérez Marrero y Esther González García, *La agricultura del plátano en las Islas Canarias. Situación actual y perspectivas de futuro*, Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1991, pág. 18.

¹³⁶ Cfr. Peter N. Davies. *op. cit.*

¹³⁷ Cfr. Ulises Martín, *op. cit.*, pág. 38.

¹³⁸ *Ibid.*, p. 45. [Por otra parte, gracias a la información detallada por un expediente de AHLP (Ayuntamiento, Serie: Intereses Generales, leg. 6, exp. 204₂), contamos con las cifras de exportación hortofrutícola para el período 1910-1915:

AÑOS	PLÁTANOS (kg.)	TOMATES (kg.)	TOTAL (kg.)
1910	21.126.438	4.407.140	25.533.579
1911	25.609.133	4.126.749	29.735.882
1912	30.834.882	9.852.786	40.687.668
1913	42.567.263	11.270.452	53.837.715
1914	47.234.643	10.348.547	57.583.190
1915	35.070.967	10.305.939	45.376.906
TOTAL	202.443.326	50.311.613	252.754.939

Y, a través de ellas, especialmente los datos de 1915, comprobamos la tendencia a la baja, concordantes con el inicio del período bélico]

¹³⁹ Cfr. ACCLP, SN II, leg. 10, exp. de las Memorias de la Cámara, «Memoria de los trabajos realizados por esta Cámara en los años 1916 a 1922-23», apartado I: «Comunicaciones y transportes», capítulo: «a) Comunicaciones y transportes marítimos», donde se dice que la Gran Guerra «anula nuestra exportación». Por otra parte, el alcalde de la corporación capitalina, Felipe Massieu y Falcon, escribe a su sobrino, Leopoldo Matos, refiriéndose a la «actual crisis del plátano» (cfr. AHPLP/LM, leg. 5, carta de FM a LM, del 16 de enero de 1915); sin embargo, la mejor descripción de los altibajos comerciales de la guerra, está presentada en la carta de FM a LM, del 9 de agosto de 1916 (*ibid.*, leg. 5): «Dejando esto aparte, veamos lo que ha pasado con los vapores y con nuestro tráfico. El presente conflicto puede decirse que quedó planteado, *en principio*, desde el comienzo de la guerra, en que los buques de guerra ingleses, echando a pique multitud de vapores alemanes hicieron de todo punto imposible que estos volvieran a nuestro puerto. Quedaron dueños de nuestro tráfico, puede decirse que sólo los ingleses; pero las necesidades de la misma guerra fueron acortando de manera sensible el número y, fíjate en el hecho, que el movimiento del puerto lo acredita, desde entonces fué aumentando el número de vapores noruegos, portugueses y griegos principalmente. Lo cierto es que nuestros frutos que al principio se quedaron sin salidas, volvieron poco a poco y de una manera irregular a ser exportados, y, en algunos momentos, hasta con grandísimas ventajas... Pero continúa la lucha, y, con los submarinos alemanes, la reina de los mares dejó de serlo absoluta... Pero continúa la lucha, y, con los submarinos alemanes, la reina de los mares dejó de serlo absoluta, y los vapores ingleses que tocaban en nuestro puerto fueron disminuyendo . . . Fué en ese momento en el que quedó planteado verdaderamente el conflicto actual».

¹⁴⁰ *Diario de Las Palmas*, 16.III. 1919, «Manifiesto al Pueblo de Las Palmas»: «Ciudadanos: la situación del Puerto de La Luz es insoportable. La penuria y escasez que durante los cuatro años de guerra han dejado sentir sus efectos en los hogares de tantos obreros... Millares de obreros se encuentran sin trabajo, ganando apenas cada quince días ó cada mes un mísero jornal; y por otra parte se han encarecido de modo tan exorbitante los artículos necesarios... Urge, pues, poner remedio sin dilación ni espera; proporcionar trabajo por todos los medios que estén a la mano; abaratar a todo trance las subsistencias y dar de comer a tantas familias que viven en la miseria» (comunicado de los obreros del puerto, firmado por sus representantes el 12 de marzo de 1919). Cfr. Oswaldo Brito, *Historia del Movimiento Obrero Canario*, Madrid: Ed. Popular, pp. 133ss., 199ss. De todas formas, la primera huelga datada en el puerto a través de los documentos de la Junta, y en el año de 1910, es debatida en la sesión del 21 de mayo de ese mismo año por la Comisión Ejecutiva (AJOP, *Actas*, Libro 3 (1909-1910), ff. 56v-57r)].

¹⁴¹ Ulises Martín, *loc. cit.*, pp. 42ss. Véase también *Diario de Las Palmas*, 10.X.1921, «El comercio de exportación y los mercados», donde se reconoce la importancia para la economía canaria de la exportación de frutos. (Es más, una de las mejoras previstas, que no conseguidas, fueron los «ferrocarriles secundarios»: a) Puerto de La Luz a Agaete, y b) Puerto de La Luz, por Las Palmas, a Telde; fracasados por falta de apoyo privado, aunque la adminis-

tración local intentó revitalizar sin éxito el proyecto, *vid. Ley de ferrocarriles secundarios y estratégicos de 26 de marzo de 1908*, publicada en la *Gaceta de Madrid* al día siguiente, y, en fin, AHPLP, Ayuntamiento, Serie: Intereses Generales, leg. 6, 204, (1904-1918), y AJOP, *Actas* (Pleno), Libro 8 (1912-1913), sesión del 29 de julio de 1912, donde se debatió el «proyecto de tranvía eléctrico del puerto de La Luz al de Sardinias» (ff. 34r-35v).

¹⁴² Cfr. Agustín Millares Cantero, «Las casas carboneras en el puerto de La Luz», *El Eco de Canarias*, 28.X.1979.

¹⁴³ Cfr. Víctor Morales Lezcano, *Los ingleses en Canarias*, Madrid: Gobierno de Canarias, 1992, pág. 139.

¹⁴⁴ Salvando los casos excepcionales de Ceferino Fuentes Cabrera que, en 1917, solicitaba permiso al Ayuntamiento para construir un «depósito de material inflamable» en la carretera del puerto a Tamaraceite; y el de los señores Bosch y Sintes, peticionarios de unos «depósitos de petróleo y gasolina», en el mismo lugar pero en 1919 (cfr. AHPLP, Ayuntamiento, Serie: Edificios Industriales, leg. 8, exp. 206 y 226). a este respecto Leopoldo Matos.(AHPLP/LM, leg. 5, fechadas en: 30.VII.1919 y 2.XII.1919), y en una de ellas, la del 2 de diciembre, dice lo siguiente: «supongo te habrás enterado de la extraordinaria significación del establecimiento del depósito, en este Puerto, de aceite mineral para el surtido de Vapores, siendo el único en estos mares... Y esto es tanto más importante cuanto que las ventajas del empleo de ese combustible son grandes y que ya muchos Vapores están introduciendo en sus máquinas las modificaciones necesarias para emplearlo en sustitución del carbón de piedra».

¹⁴⁵ Cfr. Censo de AJOP, apartado «Concesiones». Ferrera Jiménez, *loc. cit.*, pp. 138-139.

¹⁴⁶ Cfr. JOP, *Memoria de 1928*, «Proyectos redactados hasta fines de 1927 y pendientes de aprobación», proyecto nº. 2 de la página 19, y recogido en AJOP, *Actas* (Comisión Permanente), Libro 28 (1927-1927), sesión del 29 de julio de 1927 (fol. 71v). Acerca de las solicitudes de tuberías para «aceites pesados» (o petróleo), véase: AJOP, *Actas*:

- Libro 18 (1920-1921), sesión del 19 de junio de 1920 de la Comisión Ejecutiva (ff. 11r-v)
- Libro 19 (1920-1923), sesión del 1 de agosto de 1921 del Pleno de la Corporación (fol. 27 v).

- Libro 21 (1923-1923), sesión del 2 de abril de 1923 de la Comisión Ejecutiva.

- Libro 25 (1925-1926), sesión del 28 de noviembre de 1925 de la Comisión Permanente (fol. 26r).

- Libro 29 (1927-1928), sesión del 30 de noviembre de 1927 de la Comisión Permanente (ff. 44r-45r). Etc., etc.

¹⁴⁷ Cfr. Francisco Quintana Navarro, *Pequeña historia del Puerto de Refugio de La Luz*, Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria (Col. «La Guagua»), 1985, pág. 35. Véase también: AJOP, *Actas* (Pleno de la Corporación), Libro 8 (1912-1913), sesión ordinaria del 2 de marzo de 1915 (*sic*), donde fue debatido el proyecto de ampliación del Puerto (ff. 10v-14v); por otra parte, es necesario precisar que, a partir de la llegada oficial del Ingeniero Ramonell, las cosas parecen cambiar de color en el puerto [AJOP, *Actas* (Comisión Ejecutiva), Libro

11 (1915-1916), sesión del 30 de agosto de 1915 (fol. 42v)], aunque no duró mucho el contento (véase nota siguiente). No obstante, los primeros intentos, encaminados a la «construcción de mercados y demás edificios públicos» para el «ensanche de la población», se remontan a 1889 (cfr. AHPLP, Ayuntamiento, Serie: Intereses Generales, leg. 2, exp. «instruido a virtud de acuerdo del Excmo. Ayuntamiento relativo a dirigir una instancia al Excmo. Sr. Ministro de Fomento en solicitud de que sean cedidos al Municipio los terrenos baldíos del Puerto de La Luz» (sin numerar). También las cartas de Felipe Massieu recogen, casi con desesperación, la situación, vid. AHPLP/LM, leg. 5, cartas de FM a LM, del 17, 20 y 31 de enero de 1915, así como del 4, 15 y 20 de febrero del mismo año.

¹⁴⁸ Las Palmas: Tip. «El Diario», 1917. Aunque el dictamen económico-administrativo dado por el Pleno de la Corporación había sido emitido «en sentido en un todo favorable» en la sesión ordinaria del 31 de julio de 1916 [AJOP, *Actas* (Pleno), Libro 12 (1915-1917), ff. 71v-72r)]. Cfr. *Diario de Las Palmas*, 14.IX.1920, «La próxima asamblea de la Económica y el proyecto de ensanche del puerto». Por otra parte, gracias a las cartas de Felipe Massieu a Matos (AHPLP/LM, leg. 5), sabemos de la existencia de un crudo conflicto entre Ramonell y la Junta y la negativa influencia que ello tiene sobre el puerto: «Puedo asegurarte que el rompimiento ha sido estrepitoso, hasta el punto de haberse retirado Ramonell de la Junta, a cuyas sesiones no asiste y con la cual no se comunica... con el Sr. Ramonell nuestro puerto no tiene trazas de prosperar, lo cual es una lástima...» (carta de 6.IX.1920, subrayado mío); «Cada vez me confirmo y me confirman más y más en que mientras tengamos aquí a Ramonell lo que cada día estamos perdiendo con este *quietismo*, que lleva a la mayor desesperación...» (carta de 8.III.1921, subrayado mío).

¹⁴⁹ Ulises Martín, *El comercio...*, pp. 53-54.

¹⁵⁰ Apud Marcos Guimerá Peraza, «Cartas de León y Castillo a Alfredo S. Pérez», *El Museo Canario*, ns. XXXVI-XXXVII (1975-1976), pp. 83-124; cita: pág. 121 (carta nº. 59, fecha el 12 de julio de 1917).

¹⁵¹ Pese a lo cual, en 1924, hubo un proyecto de ampliación del puerto («Nuevo dique de abrigo. muelle y explanada en el Puerto de La Luz»), con un presupuesto de subasta de 38.219.658,02 pesetas y que debía haber sido ejecutado a partir del 14 de julio de 1927, y que, en fin, fue adjudicado a la *Sociedad Metropolitana de Construcción de Barcelona, S.A.*, que se fusionó a la *Nederlandsche Matschappy voor Havenwerken*, formando la entidad social *COPPA*, para la construcción de un nuevo dique de 2.063 metros. Cfr. JOP, Memoria correspondiente al año 1928, Las Palmas: 1929, *cit.*, pág. 21; sobre la «Coppa», véase A. Millares Canterio, «Sobre el papel de las compañías Canary Islands...», ya *cit.*

¹⁵² Jordi Maluquer de Motes, «De la crisis colonial a la guerra europea: veinte años de economía española», en: Jordi Nadal, Albert Carreras, Carles Sadriá (comp.), *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*, Barcelona: Ariel, 1989³, pp. 62-104, esp. 62-3. Ver también: José Luis García Delgado, «La economía española entre 1900 y 1923», en: Manuel Tuñón de Lara (dir.), *Historia de España. VIII. Revolución burguesa, oligarquía y constitucionalismo (1834-1923)*, Madrid: Labor, 1981, pp. 409-458 (por desgracia, en el

conjunto de la obra no se analizan los puertos canarios y ni siquiera se cita al de La Luz); por fin, la obra de José María Serrano Sanz, *El viaraje proteccionista de la Restauración. La política comercial española, 1875-1895* (Madrid: Siglo XXI, 1987) tiene la virtud de descubrirnos los principios legales e históricos de la política intervencionista que luego se implantaría, ya en nuestro siglo.

¹⁵³ Esta es la interpretación actual a la luz de los estudios de José María Jover Zamora (puede verse, como muestra aunque no es la última, su trabajo «La época de la Restauración: Panorama político-social, 1875-1902», incluido en la *Historia de España*, dirigida por Tuñón de Lara, cit., pp. 271ss.) y Víctor Morales Lezcano, entre otros. Una visión completamente diferente, aunque muy bien documentada, es la de Leandro Prados de la Escosura, en su brillante obra, *De imperio a nación. Crecimiento y atraso económico en España (1780-1930)*, Madrid: Alianza, 1988 (véanse las «conclusiones», pp. 241 ss., donde quita importancia al «valor económico» de la pérdida de las colonias).

¹⁵⁴ Cfr. José Luis García Delgado, «Nacionalismo económico e intervención estatal», en: Nicolás Sánchez Albornoz (ed.), *La modernización económica de España, 1830-1930*, Madrid, 1985, pp. 176-177. Hoy en día, estas argumentaciones están seriamente cuestionadas, así como otras de igual importancia, manteniéndose un debate abierto entre la «vieja» escuela de historiadores económicos y la «joven» (Prados de la Escosura, el Grupo de Historia Rural).

¹⁵⁵ *Op. cit.*, pág. 99.

¹⁵⁶ *Ibid.*, pp. 68-69. Aunque el mejor estudio lo ha ofrecido Prados de la Escosura, *loc. cit.*, cap. 5 («Comercio internacional y atraso económico», pp. 177ss.)

¹⁵⁷ *Ibid.*, pág. 75. Ver, además del trabajo de Gabriel Tortella para la *Historia de España* de la Ed. Labor, ya cit., Ramón Garrabou, «La crisis agraria española de finales del siglo XIX: una etapa del desarrollo del capitalismo», en: Ramón Garrabou y Jesús Sanz (eds.), *Historia agraria de la España contemporánea. 2. Expansión y crisis (1850-1900)*, Barcelona, 1985, pp. 477-542; Prados de la Escosura, *loc. cit.*, cap. 3 («Crecimiento y atraso en la agricultura: 1800-1900», pp. 95ss.).

¹⁵⁸ Cfr. J. Velarde, *Política económica de la Dictadura*, Madrid: Guadiana, 1968.

¹⁵⁹ Maluquer de Motes, *op. cit.*, pág. 84.

¹⁶⁰ Sobre la relación entre el ingeniero León y Castillo y los Swanston, Véase AHPLP/JLC, leg. 3, doc. 15 a 25; aunque la información más interesante es la del documento n.º 7: «Habiendo el Señor Don Juan de León y Castillo cesado en el destino de Ingeniero Jefe de la Provincia de Canarias y estando con licencia del Gobierno y pudiendo por lo mismo encargarse de Obras particulares, y los Señores Swanston y Compañía, contratistas de Obras del Puerto de Refugio en La luz, deseando aprovechar de la inteligencia como Ingeniero é influencias como hombre político del dicho Sr. Don Juan de León y Castillo han convenido el contrato

siguiente:- 1º Nombrar desde el 1º de Julio del corrte. año al Sr. Don Juan de León y Castillo Ingeniero Director y Consultativo en las Obras del Puerto de Refugio para dirigir los trabajos en todo lo concerniente a dicho ramo, levantar los planos necesarios, etc., en los términos y con las condiciones del contrato con el Gobierno. 2º. Dicho Sr. Don Juan de León y Castillo se obliga a emplear todo el influjo que posee y el de sus amigos tanto en Canarias como en Madrid para el mejor y más rápido desarrollo de dichas Obras...», firmado por Swaston Cía en Londres, 24.VII.1891, más tarde rubricaría D. Juan. Por otra parte, el contrato entre la casa inglesa y D. Juan está recogido por A. Sebastián Hernández Gutiérrez, *El puerto de La Luz en la obra de Juan de León y Castillo*, ya citado, pp. 127ss.

¹⁶¹ J. Cirilo Moreno, *De los puertos de La Luz y Las Palmas y otras historias*, Las Palmas: Gabinete Literario, 1947.

¹⁶² Juan Rodríguez Doreste, *op. cit.*, pág. 91.

¹⁶³ *Ibid.*

¹⁶⁴ AHPLP, Ayuntamiento, Serie: Intereses Generales, leg. 5, exp. 170 (= Expediente instruido con motivo de haberse adquirido por el Estado la grúa Titán que sirvió para las obras del Puerto de Refugio de La Luz», 1902), el telegrama en cuestión no tiene fecha, sólo contando con el nº. 9801.

¹⁶⁵ *Ibid.*

¹⁶⁶ Aunque también vienen recogidas, eso sí, sucintamente, en el opúsculo de F. Quintana Navarro, *Pequeña historia del Puerto de Refugio...*, cit., pp. 33-34.

¹⁶⁷ Cfr. Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas (Dirección Facultativa), *Memoria correspondiente al año 1928*, cit., pág. 64. (En esta misma obra, pp. 64-67, hay unas estupendas fotograffas de la *Titán*).

¹⁶⁸ *Memoria...* cit., pág. 17. Cfr. AJOP, *Actas* (CP), Libro 29 (1927-1928), sesión del 29 de abril de 1927, ff. 21v-26r.

¹⁶⁹ *Ibid.*, p. 18.

¹⁷⁰ *Ibid.*, pp. 18-19.

¹⁷¹ Cfr. AJOP, *Actas* (CE), Libro 3 (1909-1910), sesión del 27 de diciembre de 1910, ff. 86r-87v.

¹⁷² *Ibid.*, fol 87v.

¹⁷³ AJOP, *Actas* (CE), Libro 3 (1909-1910), sesión del 31 de mayo de 1910, fol. 59r.

- ¹⁷⁴ AJOP, *Actas* (CE), Libro 9 (1913-1914), sesión del 14 de julio de 1913, ff. 20v-21r.
- ¹⁷⁵ *Ibid.*, sesión del 22 de octubre de 1913, fol. 34v.
- ¹⁷⁶ AJOP, *Actas* (P), Libro 10 (1913-1914), sesión del 19 de noviembre de 1913, ff. 38v-39r.
- ¹⁷⁷ *Ibid.*, sesión del 17 de julio 1914, fol 75r.
- ¹⁷⁸ AJOP, *Actas* (P), Libro 12 (1915-1917), sesión del 29 de marzo de 1915, fol. 15v.
- ¹⁷⁹ Cfr. AJOP, *Actas* (CP), Libro 21 (1923-1923), sesión del 22 de enero de 1923, ff. 6v-7r.
- ¹⁸⁰ *Ibid.*, sesión del 2 de abril de 1923, ff. 27r-v.
- ¹⁸¹ AJOP, *Actas* (CP), Libro 27 (1926-1927), sesión del 11 de octubre de 1926, fol. 19v.
- ¹⁸² Véase *ut supra*, nota 168.
- ¹⁸³ AJOP, *Actas* (CP), Libro 29 (1927-1928), sesión del 29 de abril de 1927, ff. 22r-v.
- ¹⁸⁴ AJOP, *Actas* (CP), Libro 40 (1934-1935), sesión del 28 de diciembre de 1934, ff. 16r-17v.
- ¹⁸⁵ AJOP, *Actas* (CP), Libro 39 (1933-1934), sesión del 27 de abril de 1934, ff. 55v-56r.
- ¹⁸⁶ AJOP, *Actas* (CP), Libro 42 (1936-1937), sesión del 31 de marzo de 1937, ff. 40r-v.
- ¹⁸⁷ El periodista Vicente Llorca, en su artículo aparecido recientemente («Titán, una grúa de las de antes», en: *Canarias* 7, 10.X.1993), nos recuerda el importantísimo valor histórico de esta pieza de la tecnología moderna y, una vez más, aboga por la creación de un Museo Tecnológico Canario, idea a la que humildemente nos sumamos desde estas páginas.
- ¹⁸⁸ AJOP, *Actas* (CP), Libro 46 (1940-1941), sesión del 30 de agosto de 1940, ff. 31r-32v. (Presupuesto de ejecución: 26.242, 45 pesetas).
- ¹⁸⁹ *Ibid.*, fol. 31v. El montaje fue llevado a cabo por los astilleros de la *Blandy (Gran Canaria), Sociedad Anónima* [cfr. AJOP, *Actas* (CP), Libro 47 (1941-1942), sesión del 28 de marzo de 1941, ff. 4v-5r; y sesión del 26 de junio de 1941, ff. 26r-v.].
- ¹⁹⁰ AJOP, *Actas* (CP), Libro 48 (1942-1944), sesión del 3 de noviembre de 1942, fol. 19v.
- ¹⁹¹ *Memoria...*, pág. 17.
- ¹⁹² *Ibid.*, pp. 21ss.
- ¹⁹³ A cargo de la *Sociedad Metropolitana de Construcción, S. A.*, como ya hemos dejado ex-

puesto en la nota 151. Véase también Ferrera Jiménez, *loc. cit.*, pp. 111, 135, 140-141.

¹⁹⁴ *Memoria...*, pág. 50. Esta carretera fue construida, en 1854, por el Ingeniero Antonio Molina. Por otra parte, el 20 de febrero de 1922, el *Diario de Las Palmas* reproducía un artículo publicado con anterioridad por *La Correspondencia de España* (9.II.1922), titulado «El Puerto de Las Palmas», en el que se incidía en la necesidad de que la ciudad contara con un medio eficaz de conexión con su infraestructura portuaria, además de recordar el pésimo estado de la carretera. Con todo, hubo proyectos de adoquinado bastante tempranos [véase: AHPLP, Ayuntamiento, Serie: Intereses Generales, leg. 4, exp. 130 (años 1897-1906); *ibid.*, Serie: Obras Públicas, leg. 17, exp. 436 (de 1910)], aunque también amargas declaraciones particulares del alcalde sobre las «dificultades» de conseguir estos y otros bienes de interés general para la ciudad, *cfr.* AHPLP/LM, leg. 5, cartas de Felipe Massieu a Leopoldo Matos (3 y 7 de agosto de 1915), así como las citadas referentes al ensanche del puerto, *ut supra*.

¹⁹⁵ AJOP, *Actas* (CP), Libro 2 (1903-1909), sesión del 31 de agosto de 1908, ff. 29v-30r.

¹⁹⁶ Véase *ut supra*, nota 193.

¹⁹⁷ AJOP, *Actas* (P), Libro 12 (1915-1917), sesión del 4 de mayo de 1915, fol. 12r.

¹⁹⁸ AJOP, *Actas*, Libro 26 (1926-1926), sesión del 14 de mayo de 1926, ff. 30v-31r y 37r-v; y además, sesión del 13 de julio de 1926, fol. 66r.

¹⁹⁹ *Ibid.*, sesión del 30 de abril de 1926, fol. 19v.

²⁰⁰ *Cfr.* AJOP, *Actas* (CP), Libros 37 (1931-1932), sesión del 24 de febrero de 1932, ff. 86v-87r (4º. Km.); 38 (1932-1933), sesión del 26 de enero de 1933, fol. 67r (5º. y 6º. Kms.).

²⁰¹ *Memoria...*, pp. 125-128. Ferrera Jiménez. *loc. cit.*, pág. 154. Por otra parte, fue designada una «Comisión organizadora del recibimiento en representación de esta Junta», dirigida por el Presidente de la JOP y el Comandante Militar de Marina [*cfr.* AJOP, *Actas* (CP), Libro 31 (1928-1928), sesión del 25 de octubre de 1928, ff. 90v-92v].

²⁰² *Ibid.*, pág. 127.

²⁰³ *Ibid.*, pág. 125. La división provincial, como es sabido por todos, se produjo a causa del Real Decreto de 21 de septiembre de 1927 [cuyo texto íntegro aparece en: Manuel de Paz (comp.), *Textos de Historia*, S/C Tenerife: CCPC (Col. «Historia Popular de Canarias»), 1988, pp. 91-92].

²⁰⁴ *Memoria...*, pág. 15.

²⁰⁵ *Ibid.*, pág. 92.

²⁰⁶ *Ibid.*, pp. 56-58. El primer reglamento de «policía y conservación» fue aprobado por la

Comisión Ejecutiva en sesión ordinaria del 18 de junio de 1908, aunque la Alcaldía ya había solicitado de la Junta la instalación de una caseta de policía en el muelle de Santa Catalina; *cfr.* AJOP, *Actas* (CE), Libro 1 (1905-1908), sesión del 18 de junio de 1908, (ff. 41r-v) y del 10 de abril del mismo año (ff. 33r-v) respectivamente.

²⁰⁷ *Cfr.* AHPLP, Ayuntamiento, Serie: Alumbrado, leg. 2, exp. 32 [= «Expediente sobre aumento de los faroles públicos en el Puerto de la Luz, y recepción de los pescantes recientemente encargados con dicho fin», 1904; cita: Informe de la Comisión de Alumbrado. 30.V.1904], exps. 34, 37 y 44.

²⁰⁸ *Vid.* el artículo: «Alumbrado eléctrico. Puerto de Barcelona», *Revista de Obras Públicas*, nº 18, 18 al 24 (1892).

²⁰⁹ AJOP, *Actas* (CE), Libro 1 (1905-1908), sesión del 7 de enero de 1908, fol. 84v.

²¹⁰ *Ibid.*, sesión del 11 de marzo de 1908, fol. 94r.

²¹¹ AJOP, *Actas* (P), Libro 2 (1908-1909), sesión del 31 de agosto de 1908, ff. 29v-30r.

²¹² *La Mañana*. (*Diario de Reformas Sociales*), 2.XI.1908. Este es el momento de recordar al impulsor de la implantación de la iluminación D. Eusebio Navarro en el temprano 1899; *cfr.* Ferrera Jiménez, *loc. cit.*, pág. 82.

²¹³ AJOP, *Actas* (P), Libro 2 (1908-1909), sesión del 19 de septiembre de 1908, fol. 32v.

²¹⁴ *Ibid.*, sesión del 21 de octubre de 1908, fol. 38v.

²¹⁵ *Ibid.*, sesión del 30 de noviembre de 1908, ff. 47r-v.

²¹⁶ *Ibid.*, sesión del 3 de febrero de 1909, fol. 65v.

²¹⁷ *Ibid.*, sesión del 27 de febrero de 1909, fol. 67v.

²¹⁸ *Ibid.*, sesión del 5 de marzo de 1909, fol. 70r.

²¹⁹ AJOP, *Actas* (P), Libro 4 (1907-1910), sesión del 24 de mayo de 1909, fol. 124v.

²²⁰ AJOP, *Actas* (P), Libro 2 (1908-1909), sesión del 31 de mayo de 1909, fol. 80v; (CE), Libro 3 (1909-1910), sesión del 30 de noviembre de 1909, fol. 23r y Libro 5 (1911), sesión del 2 de marzo de 1911, fol. 18r (cuando se receptionan las obras del alumbrado eléctrico en el Muelle de Las Palmas).

²²¹ AJOP, *Actas* (P), Libro 6 (1910-1911), sesión del 6 de septiembre de 1911, ff. 88v-89v.

²²² *Ibid.*, ff. 88v-89r.

- ²²³ AJOP, *Actas* (CE), Libro 5 (1911), sesión del 2 de noviembre de 1911, ff. 85r-v: «(...) proyecto y presupuesto de modificación del plan de luces del Puerto y otra recomendando la urgencia en la ejecución del expresado proyecto».
- ²²⁴ AJOP, *Actas* (P), Libro 14 (1917-1919), sesión del 6 de febrero de 1917, ff. 2r-3v.
- ²²⁵ *Ibid.*, sesión del 21 de mayo de 1917, fol. 18r.
- ²²⁶ AJOP, *Actas* (P), Libro 19 (1920-1923), sesión del 2 de noviembre de 1921, ff. 38v-39r.
- ²²⁷ AJOP, *Actas* (P), Libro 24 (1925-1925), sesión del 27 de abril de 1925, folios sin numerar.
- ²²⁸ AJOP, *Actas* (CP), Libro 26 (1926-1926), sesión del 13 de agosto de 1926, fol. 86v.
- ²²⁹ AJOP, *Actas* (CP), Libro 27 (1926-1927), sesión del 30 de noviembre de 1926, ff. 46v-48v. La sociedad debía abonar la cantidad de 38.850,88 pesetas en doce plazos mensuales.
- ²³⁰ *Ibid.*, sesión del 31 de enero de 1927, ff. 83r-v.
- ²³¹ AJOP, *Actas* (CP), Libro 32 (1928-1928), sesión extraordinaria del 4 de diciembre de 1928, ff. 29r-30r.
- ²³² *Memoria...*, pp. 54-56. Véase *ut supra* notas 228 y 231.
- ²³³ *Ibid.*, pág. 56.
- ²³⁴ *Ibid.*, pág. 56 (punto décimo del contrato).
- ²³⁵ *Ibid.* La gestión de esta sociedad, estaba conferida a la empresa Garayzabal, que no era precisamente del agrado del presidente-alcalde de la corporación, por el problema de la subida de las tarifas del servicio (*cf.* AHPLP/LM, leg. 5, cartas de FM a LM, del 1 y 28 de mayo y del 6 de junio de 1915).
- ²³⁶ *Memoria...*, pág. 53.
- ²³⁷ *Ibid.*
- ²³⁸ AJOP, *Actas* (CP), Libro 45 (1939-1940), sesión del 16 de agosto de 1939, fol. 16v.
- ²³⁹ Herrera Piqué, *Las Palmas de Gran Canaria*, vol. II, pág. 303.
- ²⁴⁰ AJOP, *Actas* (CE), Libro 9 (1913-1914), sesión del 14 de julio de 1913, ff. 19r-24v (presentado conjuntamente con otros proyectos para el puerto).

- ²⁴¹ AJOP, *Actas* (CP), Libro 31 (1928-1928), sesión del 27 de marzo de 1928, ff. 8r-v.
- ²⁴² *Memoria...*, pág. 100.
- ²⁴³ *Ibid.*, pp. 100ss.; en la página 103 se detallan los distintos cementos ensayados.
- ²⁴⁴ AJOP, *Actas* (CP), Libro 37 (1931-1932), sesión del 16 de junio de 1931, fol. 13v.
- ²⁴⁵ *Ibid.*, sesión del 26 de octubre de 1931, ff. 56r-57v.
- ²⁴⁶ AJOP, *Actas* (CP), Libro 39 (1933-1934), sesión del 27 de abril de 1934, fol. 56r.
- ²⁴⁷ *Cfr.* AJOP, *Actas*: -Comisión Ejecutiva, Libro 1 (1905-1908), sesiones del 15 de abril (fol. 34v) y del 3 de junio de 1907 (ff. 39v-40r); -Pleno, Libro 4 (1907-1910), sesiones del 18 de mayo (fol. 5r) y del 27 de mayo de 1907 (fol. 6r). También: AHPLP, Ayuntamiento, Serie: Sanidad, leg. 6, exp. 1 (1900) y 2 (1901-1913) y leg. 8, exp. 47 (1908).
- ²⁴⁸ AJOP, *Actas* (CE), Libro 1 (1905-1908), sesión del 18 de febrero de 1908, fol. 88v.
- ²⁴⁹ AJOP, *Actas* (P), Libro 2 (1908-1909), sesión del 21 de octubre de 1908, fol. 37v.
- ²⁵⁰ *Ibid.*, sesión del 30 de noviembre de 1908, ff. 44v-45r.
- ²⁵¹ *Ibid.*, sesión del 7 de diciembre de 1908, ff. 53v-54v.
- ²⁵² *Ibid.*, sesión del 1 de enero de 1909, fol. 61v.
- ²⁵³ *Ibid.*, son variadas las alusiones a la Estación Sanitaria en las sesiones del 2 de abril (ff. 71r-v), 31 de mayo (ff. 79v-80r), 2 de julio (fol. 84r) y 31 de agosto de 1909 (ff. 95r-96v).
- ²⁵⁴ AJOP, *Actas* (CE), Libro 3 (1909-1910), sesión del 9 de noviembre de 1909, fol. 20v.
- ²⁵⁵ *Ibid.*, sesiones del 2 y 23 de abril (ff. 49v-50r, 54r-v), 31 de mayo (fol. 59v) y 3 de octubre de 1910 (ff. 76v-77r).
- ²⁵⁶ *Ibid.*, sesión del 2 de marzo de 1910, ff. 46v-47r.
- ²⁵⁷ *Ibid.*, sesión del 27 de diciembre de 1910, fol. 83r.
- ²⁵⁸ AJOP, *Actas* (CE), Libro 5 (1911), sesión del 31 de enero de 1911, ff. 5r-9v (cita: fol. 9r). También la Comandancia Militar de Marina se sentía molesta por las prácticas del cambulloneo y pidió un reglamento a la Alcaldía; *cfr.* AHPLP, Ayuntamiento, Serie: Obras Públicas, leg. 17, sin numerar (1911).
- ²⁵⁹ *Diario de Las Palmas*, edición del 1 de octubre de 1913. (nº. 5474).

- ²⁶⁰ Cfr. AHPLP, Ayuntamiento, Serie: Intereses Generales, leg. 8, exp. 346 (= «Expediente con motivo de un proyecto de saneamiento del Pto. de La Luz y el informe de la Junta Insular de Sanidad», 1917).
- ²⁶¹ AJOP, *Actas* (CP), Libro 25 (1925-1926), sesión del 28 de noviembre de 1925, ff. 28r-31r.
- ²⁶² *Ibid.*, fol. 29r.
- ²⁶³ AJOP, *Actas* (CP), Libro 26 (1926-1926), sesión del 30 de marzo de 1926, ff. 10v-11r.
- ²⁶⁴ *Memoria...*, pág. 129. Cfr. AJOP, *Actas* (CP), Libros: 31 (1928-1928), sesión del 27 de marzo de 1928, fol. 8r; 37 (1931-1932), sesión del 24 de febrero de 1932, ff. 87r-v.
- ²⁶⁵ *Ibid.*
- ²⁶⁶ *Ibid.*, pág. 131.
- ²⁶⁷ AJOP, *Actas* (CP), Libro 40 (1934-1935), sesión del 21 de noviembre de 1934, fol. 7v.
- ²⁶⁸ AJOP, *Actas* (CP), Libro 46 (1940-1941), sesión del 25 de junio de 1940, ff. 2v-3v.
- ²⁶⁹ *Ibid.*, fol. 2v.
- ²⁷⁰ *Memoria...*, pág. 133.
- ²⁷¹ *Ibid.*, pág. 134.
- ²⁷² Francisco Comín, «La economía española en el período de entreguerras (1919-1935)», en Jordi Nadal *et al.*, *La economía española en el siglo XX...*, cit., pp. 105-149, esp. 110.
- ²⁷³ *Ibid.*, pág. 106.
- ²⁷⁴ Por ejemplo, el varadero de la *Grand Canary Coaling* «estaba provisto de una potente grúa para levantar pesos hasta de 30 toneladas»; Ferrera Jiménez, *loc. cit.*, pág. 67.
- ²⁷⁵ Recordemos que en la zona del puerto vivían ya 10839 personas en 1905; cfr. Carmelo Zumbado Zumbado, *Anuario de la provincia de Canarias para 1905*.
- ²⁷⁶ Luis G. Cabrera Armas y Alvaro Díaz de la Paz, «La economía contemporánea (II): Las dificultades de la modernización económica», en: *Historia de Canarias* (publicada por *La Provincia*, 1992), folleto n.º 40, pág. 728.
- ²⁷⁷ Francisco Comín, *loc. cit.*, pág. 117. Véase también la reciente y estupenda síntesis histórica del profesor Manuel Tuñón de Lara, *Poder y Sociedad en España, 1900-1931* (Madrid: Espasa Calpe, 1992, pág. 84, en donde deja constancia de que la crisis comienza en 1930).

- ²⁷⁸ Cfr. E. de la Villa y C. Palomeque, *Introducción a la Economía del Trabajo*, Madrid: Ed. Debate, vol. II, pág. 267, citado por Álvaro Soto, «El conflicto colectivo y las huelgas en el bienio social-azañista (1931-1933)» en: *Ayeres (Cuadernos de Historia)*, nº. 5 (enero 1992), pp. 39-41, esp. 41.
- ²⁷⁹ Hay un observador de la situación, que ni es político (aunque represente, a su manera, los intereses de la burguesía mercantil) ni media en la cuestión. Nos referimos al ingeniero Orencio Hernández, que, en una carta de felicitación por las Navidades a Leopoldo Matos (AHPLP/LM, leg. 7, fecha: 20.XIII.1933), se expresa con la siguiente amargura: «Está pasando esta querida tierra por una situación verdaderamente grave y difícil con el derrumbamiento de la prosperidad económica de que venía disfrutando, debido a las dificultades que se le vienen creando para colocar sus productos agrícolas de exportación en las plazas y centros consumidores, y a la depreciación de dichos productos cuyos precios han llegado a ser muy poco o nada remuneradores, originando todo ello un malestar general..., que ha dado lugar a que se comiencen a desmoronar situaciones de fortuna que se consideraban prósperas y seguras. Es muy de lamentar lo que ocurre... También a crearla, y aparte del exagerado individualismo aquí reinante, viene contribuyendo bastante la masa obrera con sus extremas exageraciones y frecuentes huelgas, que perturban todo y dan origen a paralizaciones de toda clase de trabajos e iniciativas, y a que se resientan intereses tan grandes como los que guardan relación con el Puerto...».
- ²⁸⁰ *La Voz Obrera*, nº. 227, 4.II. 1933, artículo: «¡Y tratamos de intransigente a la Metropolitana!». (Por otra parte, el Dr. Hans Speth es tildado de «indigno monárquico» y, por si fuera poco, de «fariseo»).
- ²⁸¹ *Ibid.*, artículo de Primitivo P. Pedraza, fechado en el Puerto de La Luz, el 2 de febrero. Véase también la edición número 228, del miércoles 8 de febrero, «La unión de las Casas Inglesas».
- ²⁸² Lo que, en concreto, predijo Rafael Guerra se puede apreciar en el texto de la siguiente carta dirigida a Leopoldo Matos (AHPLP/LM, leg. 7, fecha: 14.III.1930): «Para que, en lo que de mí dependa, pueda V. seguir al día el problema planteado en el Puerto de La Luz por la actitud de las casas inglesas en su mayoría (acabo de recibir noticias oficiales de que 'Cory' no entra en la fusión proyectada)»; a la que acompaña copia del telegrama enviado por don Rafael al Centro de Dependientes de la provincia de Las Palmas (que reproducimos). Por su parte, LM respondió a Guerra del Río en los siguientes términos: «... sobre el problema planteado en el Puerto de La Luz, le manifiesto que estoy conforme con cuanto Vd. espresaba» (*Ibid.*, fecha: 18.III. 1930). (Sobre la figura política del grancañario Rafael Guerra del Río, véase: Sergio Millares Cantero, *Rafael Guerra del Río. (De «joven bárbaro» a Ministro de Obras Públicas)*, Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria (Col. «La Guagua»), 1987, pp. 25ss. (Segunda República); Marcos Guimerá Peraza, *El Pleito Insular (1808-1936)*, Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1987², pp. 456ss).
- ²⁸³ *El Tribuno*, 7.II.1933, artículo: «Grave conflicto en el Puerto».

²⁸⁴ *El Tribuno*, 8.II.1933, artículo «El conflicto planteado en el Puerto de La Luz».

²⁸⁵ Acto seguido, ofreceremos una lista completa de las peticiones de las casas comerciales con intereses en el puerto (1884-1911), que luego habrán de ser concedidas. Citamos por los legajos de la Serie Documental de «Intereses Generales» del Ayuntamiento de Las Palmas (AHPLP): **Leg. 2**, exp. 33 (Juan Houghton, almacenes, 1884), exp. 34 (Arturo A. Doorly, explanada y muelle, destinados a depósito de carbón, 1885), exp. 35 (José Curbelo Espino, almacenes y terraplén destinados a depósito de carbón, 1885), exp. 37 (Ignacio Cantero Molet, almacén de mercancía, 1885), ex. 38 (Salvador Cuyás y Prat, almacén y muelle particular, 1885); exp. 39 (Diego Miller Vasconcellos, depósito de carbón, 1885), exp. 40 (Diego Miller Vasconcellos, depósito de mercancías, 1885); exp. 41 (Blandy Brothers, explanada y muelle de desembarco, 1885), exp. 42 (Blandy Brothers, explanada y Muelle de Santa Catalina, 1887) exp. 54 (Juan Swaston, 2 depósitos de carbón, 1886), exp. 57 (Salvador Cuyás y Prat, muelle particular y depósito de mercancías en Santa Catalina, 1887);; **Leg. 3**, exp. 86 (Antonio Rivera y Vázquez, depósito mineral, 1891), exp. 90 (Arturo A. Doorly, depósito terrestre, 1891), exp. 93 (Arturo A. Dorly, varadero en el Pto. del La Luz, 1892), exp. 102 (Salvador Medina Rodríguez, Muelle y depósito de carbón, 1893); **Leg. 4**, exp. 108 (Juan Ramos Guerra, explanada y almacenes de mercancías, 1894), exp. 109 (Manuel Gallardo, almacenes de mercancías y muelle, 1894), ex. 110 (Rosendo Ramos Franch, explanada, muelle y almacenes, 1894), exp. 111 (Andrés Macías, explanada, muelle y almacenes, 1894), exp. 112 (Pedro Alvarez Rosales, explanada, desembarcadero y almacenes, 1894), exp. 121 (Manuel Manrique López, varadero, 1895), exp. 132 (Francisco Azopardo Bethencourt, 1897), exp. 139 (Bernardo de la Torre y Comminges, explanada, almacén y muelle, 1899), exp. 140 (Agustín Sánchez Rivero, depósitos de mercancías, 1899), exp. 142 (Juan Rodríguez Suárez, explanada y almacenes, 1899); **Leg. 5**, exp. 149 (Miguel Curbelo Espino de la Cía. Transatlántica, depósito flotante de carbón, 1900), exp. 150 (Miguel Curbelo Espino, almacenes, varadero en Santa Catalina, 1900), exp. 159 (Miguel Curbelo Espino, explanada, almacenes y muelle en las playas del Pto., 1901), exp. 160 (Juan Rodríguez Suárez, depósito de carbón 1901), exp. 163 (Juan de León y Castillo, depósito de carbón, 1901), exp. 164. (Miguel Curbelo Espino, almacenes y muelle, 1901), exp. 165 (Nicolás Massieu y Falcón, almacenes, 1901), exp. 177 (Francisco Reina [práctico], pabellones y varadero. 1901). exp. 179 (Rosendo Ramos Franch. explanada y muelle. 1902), exp. 185 (Miguel Curbelo Espino, gerente de *Servicios de Puerto, S.A.*, explanada, almacenes y muelle, 1902), exp. 186 (Swanston Cía, depósito demercancías y muelle, 1902), exp. 187 (Antonio Abad Santana Romero, explanada, 1902), exp. 189 (JuanM. Leacock, explanada, 1902), exp. 190 (Ratael González Díaz, explanada y almacén, 1903), exp. 191 (Antonio Navarro Lorenzo, explanada, almacén y muelle para carbón, 1903), exp. 192 (Manuel Calderín y Martín, almacenes junto a Santa Catalina, 1903), exp. 195 (José de León y Castillo, almacén de efectos navales, 1903), exp. 199 (José Perdomo Calderín, muelle adosado a Santa Catalina, 1903), exp. 201 (José Acosta Domínguez, varadero, 1903); **Leg. 6**, exp. 222 (Ambrosio Valido, astillero, 1905), exp. 223 (Enrique Richardson, depósito de mercancías, 1905), exp. 230 (Juan Croissier y Milán, varadero, 1906), exp. 231 (Ramón Prats y Hernández, explanada, muelle y tinglado en Santa Catalina, 1906), exp. 232 (Pedro Alvarez Rosales, explanada y muelle, 1906), exp. 235 (Manuel Torres Suárez, explanada, muelle y almacenes) exp. 237 (Tomás de Sotomayor y Pinto, explanada, muelle y almacenes, 1906); **Leg. 7**, exp. 259

(Manuel Torres Suárez, explanada, muelle y almacenes de fruta y carbón, 1908), exp. 266 (José Bethencourt Montesdeoca, explanada y almacenes, 1909), exp. 267 (Leonardo Cabrera Cabrera, oficinas, 1909), exp. 268 (Domingo Medina Rcina, varadero, 1903), exp. 290 (Manuel Hernández Pérez de la *Sociedad Frutera «Hespérides»*, explanada y almacenes, 1910), exp. 297 (Germán de León, explanada y muelle, 1911).

²⁸⁶ *La Voz Obrera*, 11.II.1933, artículos: «La cuestión sigue en pie y los obreros no cederán» y «El boicot a las casas inglesas. Hay que pensar como españoles y canarios».

²⁸⁷ La Asociación fue fundada, justamente, entre los días 20 y 22 de enero de 1925, según consta en el acta que se levantó a tal efecto; *cfr.* José Ferrera, *op. cit.*, pp. 148-153 (reproduce el documento en facsímil).

²⁸⁸ Acerca de la estructura económica y empresarial de la pesquería canaria anterior, *vid.* Jesús M. Martínez Milán, *Las pesquerías canario-africanas (1800-1914)*, Las Palmas: La Caja de Canarias (CIES, Cuadernos de Ciencias Sociales n.º 22), 1992.

²⁸⁹ *La Voz Obrera*, n.º 243, 8.IV.1933, artículo: «Federación Obrera de Gran Canaria a la opinión pública. El conflicto de la Pesca».

²⁹⁰ *La Voz Obrera*, 14.X.1933, artículo: «El conflicto bancario. El Sindicato Profesional de Empleados de Banca de Las Palmas, se dirige a la opinión»; *ibid.*, n.º 291, 18.X.1933, artículo: «El conflicto de Banca, el Gobernador Civil y el Delegado de Trabajo. Nuestro comentario». (Por lo demás, el año de 1933 es el «año de las huelgas» con un número, para todo el territorio nacional, que asciende a 1.046 (*vid.* Santos Juliá, *Historia económica y social moderna y contemporánea de España. II. Siglo XX*, Madrid: UNED (Facultad de Ciencias Políticas y Sociología), 1988, pp. 69ss., esp. 70).

²⁹¹ Estas instalaciones de la *Blandy Brothers* son el depósito de mercancías, la explanada y el muelle de desembarco, solicitados en 1885 (*cfr.* AHPLP, Ayuntamiento, Serie: Intereses Generales, leg. 2, exp. 40 y 41; *vid.* nota 285). Y que, en efecto, fueron concedidas por la Real Orden del 11 de abril de 1886, pero provisionalmente, puesto que por R.O. del 23 de junio de 1906, se decretaba su acabamiento (véase AHPLP, Ayuntamiento, Serie: Solicitudes de Terrenos en el Puerto de La Luz, leg. 1, exp. 3 [= «Expediente instruido con motivo de la Real Orden de 23 de junio de 1906, sobre caducidad de concesiones de terrenos de dominio público, ó del Estado, en la zona marítimo-terrestre de esta provincia», 1906]; *ibid.*, Fondo Documental «Leopoldo Matos», leg. 36, Pleito contencioso-administrativo seguido por *Blandy Brothers* con la Administración sobre impugnación de R.O. del Ministerio de Gobernación, 1924).

²⁹² *La Voz Obrera*, 11.II.1933, artículo: «La Federación Obrera de G.C. se dirige al Ministro de Obras P(úblicas)».

²⁹³ *La Voz Obrera*, 15.III.1933.

- ²⁹⁴ Véase el número especial del *Journal of contemporary History* (vol. 11, n.4, october 1976), dedicado a las «Theories of Fascism».
- ²⁹⁵ Cfr. Juan Antonio Carrillo Salcedo, *El Derecho Internacional en perspectiva histórica*, Madrid. Ed. Tecnos, 1991, capítulo III, pp.45ss., esp. 65.
- ²⁹⁶ Incluso el estado español se sumó complacidamente a esta línea directriz en la economía internacional, estatuyendo un Decreto-Ley de creación del Monopolio de Petróleos. en el año de 1932, y al que, firmemente, se opuso la Junta; cfr. AJOP, *Actas* (Comisión Permanentes), Libro 38 (1932-1933), sesión extraordinaria del 8 de diciembre de 1932, ff. 57r-58r.
- ²⁹⁷ José Ángel Rodríguez Martín, «La economía contemporánea (III): De la autarquía a la integración en la C.E.», folleto n.º 41 de la *Historia de Canarias*, publicada por el diario *La Provincia*, pág. 734.
- ²⁹⁸ Juan Francisco Martín Ruiz *et al.*, *La agricultura del plátano en las Islas Canarias...*, cit., pág. 20.
- ²⁹⁹ Para el Pleno, las actas están recogidas en: AJOP, *Actas* (Pleno de la Corporación), Libro 36 (1932-1942). En cuanto a la comisión Permanente, y sólo referidas al año de 1936, están disponibles en: AJOP, *Actas* (Comisión Permanente), Libro 41 (1935-1936). A fin de obtener una exacta información, a continuación detallamos las sesiones:

<i>Fecha</i>	PLENO <i>Carácter</i>	<i>Folios</i>
25. VI. 1936	Ordinaria	31r-33r
25. VII. 1936	Extraord.	33r-34v
16. XII. 1936	Ordinaria	35r-38r
26. VI. 1937	Ordinaria	38r-42v
25. IX. 1937	Extraord.	42v-45r
15. XII. 1937	Ordinaria	45r-47r
30. VI. 1938	Ordinaria	47v-49v
28. X. 1938	Ordinaria	49v-62r
22. VI. 1939	Ordinaria	62r-65r
9. VII. 1939	Extraord.	65r-68v
11. VIII. 1939	Extraord.	68v-72r
22. VIII. 1939	Extraord.	72r-77v
27. IX. 1939	Ordinaria	77v-80r
7. III. 1940	Extraord.	80r-83r
11. VI. 1940	Extraord.	83v-84v

19. VI. 1940	Ordinaria	84v- 87v
15. X. 1940	Extraord.	87v- 91r
30. VI. 1941	Ordinaria	95r- 96v
26. VIII. 1941	Extraord.	97r- 98v
12. XI. 1941	Ordinaria	98v-100v

COMISIÓN PERMANENTE

16. VII. 1936	Ordinaria	72v- 77r
30. VII. 1936	Ordinaria	77r- 81v
18. VIII. 1936	Ordinaria	81v- 86r
31. VIII. 1936	Ordinaria	86r- 91v
17. IX. 1936	Ordinaria	91v- 96r
1. X. 1936	Ordinaria	96v-100v

³⁰⁰ Cfr. AJOP, *Actas* (Pleno), Libro 36 (1932-1941), sesión plenaria del 22 de junio de 1939, ff. 62r-65r, donde aparece esta expresión por vez primera.

³⁰¹ Cfr. AJOP, *Actas* (Comisión Permanente), Libro 41 (1935-1936), sesión del 16 de junio de 1936, ff. 64 v-66r.

³⁰² *Ibid.*, en la misma sesión del 16 de junio.

³⁰³ *Ibid.*, sesión del 18 de agosto de 1936, ff. 81 vv-86 r.

³⁰⁴ *Ibid.* (Para mayor información sobre esta temática, que no es precisamente objeto de nuestro estudio, véase: José Alcaraz Abellán, *La resistencia antifranquista en las Canarias Orientales (1939-1960)*, Las Palmas: CIES/Museo Canario, 1991).

³⁰⁵ Cfr. AJOP, *Actas* (Comisión Permanente), Libro 45 (1939-1940), sesión extraordinaria del 22 de diciembre de 1939, ff. 53 r-58 v.

³⁰⁶ Debatido en la Comisión Permanente, en la sesión del 20 de septiembre de 1946, y aprobado en pleno celebrado el 25 de septiembre de 1947; cfr. AJOP, *Actas*: Comisión Permanente, Libro 51 (1945-1948), ff. 115v-119r; Pleno de la Corporación, Libro 50 (1942-1949), ff. 75v-77r. También: Ferrera Jiménez, *op. cit.*, pág. 172.

³⁰⁷ Cfr. AJOP, *Actas* (Comisión Permanente), Libro 45 (1939-1940), sesión del 19 de octubre de 1939, ff. 34v-35v.

³⁰⁸ Cfr. AJOP, *Actas* (Comisión Permanente), Libro 36 (1932-1941), sesión del 7 de marzo de 1940, ff. 81r-v. No obstante, el nuevo orden había sido debatido por los miembros de la Comisión Permanente en la sesión del 27 de febrero de 1940 [*Ibid.*, *Actas* (Comisión Permanente), Libro 45 (1939-1940), ff. 75v-76r]. La celeridad del paso de la Comisión al Pleno nos informa del deseo de agilizar cuanto antes el desarrollo portuario.

- ³⁰⁹ Según la información estadística de la época, entre 1945 y 1954, los canarios que hicieron la emigración transoceánica ascendieron a la cantidad de 34.626, lo que significaba un cambio de tendencia importante con respecto a décadas anteriores (véanse: *Anuarios Estadísticos. INE*). Cfr. Inmaculada Martínez Gálvez y Valentín Medina Rodríguez, *Nuevas aporaciones al estudio de la emigración clandestina de las Islas Canarias a América Latina (1948-1955)*, Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria (Col. «La Guagua»), 1992, pp.10ss. (Para una panorámica reciente del fenómeno migratorio en conjunto, véase Antonio M. Macías Hernández, *La emigración canaria. 1500 a 1980*. Oviedo: Ed. Júcar. 1992).
- ³¹⁰ Cfr. Manuel-Jesús González, *La economía política del franquismo (1940-1970)*. *Dirigismo, mercado y planificación*, Madrid: Tecnos, 1979, pp. 56 y 126.
- ³¹¹ Víctor Morales Lezcano, «El aislacionismo español y la opción neutralista: 1815-1945», en: *Ideas para la democracia*, n.º. 1 (1984), pp. 251-261.
- ³¹² Manuel-Jesús González, *op. cit.*, pág. 102.
- ³¹³ *Ibid.*, pág. 46. Véase también: Pedro Schwartz y Manuel Jesús González, *Una historia del Instituto Nacional de Industria (1941-1976)*, Madrid: Tecnos, 1978; y la más reciente y voluminosa de Pablo Martín Aceña y Francisco Comín, *INI. 50 años de industrialización de España*, Madrid: Espasa Calpe, 1991.
- ³¹⁴ Cfr. UNESA, *El desarrollo eléctrico en España*, Madrid: 1984 (47 páginas); e *idem*, *Centrales Eléctricas*, Madrid: 1985 (52 páginas). Para un vistazo a la situación interior, *vid.* Hernández Andreu, «Orígenes, expansión y limitaciones del sector eléctrico en España, 1900-1936», en: *Información Comercial Española*, n.º. 577 (1981), pp. 137-150.
- ³¹⁵ Cfr. AJOP, *Actas* (Pleno), Libro 50 (1942-1949), ff. 12v-15r.
- ³¹⁶ Por fin, la Orden Ministerial del 23 de junio de 1948 aprobó la cesión de los terrenos para la ampliación del Puerto, previo pago en metálico al Ejército de la cantidad de 20.545.307 pesetas [Cfr. AJOP, *Actas* (Comisión Permanente). Libro 51 (1945-1948). sesión del 20 de julio de 1948, ff. 172r-185v].
- ³¹⁷ Cfr. María Isabel Navarro Segura, *Arquitectura del Mando Económico en Canarias (1941-46)*. (*La posguerra en el Archipiélago*), Tenerife: Cabildo Insular (Aula de Cultura), 1982; VV. AA., *La arquitectura como escenografía. José Enrique Marrero Regalado (1897-1956)*, Tenerife: Colegio de Arquitectos de Canarias (Demarcación de Tenerife-Gomera-Hierro), 1982.
- ³¹⁸ Cfr. AJOP, *Actas* (Pleno), Libro 50 (1940-1945), sesión del 23 de octubre de 1944, ff. 26r-27v.
- ³¹⁹ Cfr. AJOP, *Actas* (Comisión Permanente), Libro 51 (1945-1948), sesión del 25 de enero de 1946, ff.9v. y ss. (cita del texto: fol. 10v).

³²⁰ Manuel-Jesús González, *op. cit.*, pág. 46.

³²¹ Sobre este fenómeno consultar: Carmen Rosa Cubas Valentín *et al.*, «El cambullón en la prensa y la literatura (1885-1950)», en: *Actas del X Coloquio de Historia Canario-Américana (1992)*, en prensa.

³²² Así lo recoge la *Memoria Anual del Puerto. (Ejercicio 1958)*, de la IOP, que se distrae en una serie de valoraciones, muy oportunas desde el punto de vista histórico, y que reproducimos a continuación: «El Puerto de La Luz ha venido adquiriendo de año en año enorme auge, tanto que puede decirse que ha logrado la mayor parte del tráfico en los últimos años es patente, salvo, el bache de la segunda guerra mundial, sin que nada haga prever un tope cercano, dado el número de barcos nuevos que solicitan abastecerse en el puerto, debido a las condiciones ventajosas en las que se les ofrecen los servicios y los tiempos mínimos en que se realizan los suministros. *Esto obliga a ir incorporando a todos los servicios los extraordinarios avances e innovaciones de la moderna técnica, ya que el éxito de un puerto reside en establecer un paralelismo perfecto entre lo que el tráfico actual precisa y lo que se pone a su disposición*» (pág. 4, subrayado nuestro). Fácilmente, se comprueba la sensatez y amplitud de miras del director-redactor de la memoria, pues supo avizorar el desarrollo tecnológico como motor del empuje portuario.

³²³ Con tal motivo la revista *Aguayro*, dedicó un número especial al evento (nº. 146, marzo-abril 1983), que hoy es referencia imprescindible para los estudios históricos sobre el tema.

³²⁴ Estas tasas de crecimiento nacional son bastante conocidas, pero no me resisto a reproducirlas. Entre los años 1960-1975, el crecimiento medio llega al 6.62%, mientras que la CE sólo alcanza el 4.10%. En cambio, en el año de 1975 los ritmos de crecimiento medio de España y la CE son idénticos: 2.43%. Pero, curiosamente, y comparando a partir de dicho año las magnitudes desagregadas en cuatro grandes sectores, el panorama va a sufrir algunas «divergencias» para el período 1975-1985:

PIB/SECTORES	ESPAÑA	CEE
PIB	1.8	2.1
Agr. y Pesca	1.3	2.5
Industria	1.4	1.8
Construcción	-1.7	1.3
Servicios	2.2	2.6

(Fuentes: Enrique Fuentes Quintana (dir.), *Informe sobre la economía de Canarias en relación con la española y la de los países de la CEE*, Gobierno de Canarias (Consejería de Hacienda), 1987, cuadro I; José María López de Letona, «Un camino difícil», en: *EL PAIS*, 27.III.1993).

- ³²⁵ Cfr. Ulises Martín, *El comercio exterior canario...* cit., pp. 49ss.
- ³²⁶ *Ibid.*, pp. 35ss. Véase también: Francisco Quintana Navarro, *Barcos, negocios y burgueses...* cit.; *idem*, «La Luz, estación carbonera y despegue portuario: 1883-1983», en: *Aguayro*, n.º. 146 (marzo-abril 1983).
- ³²⁷ Víctor Morales Lezcano, «Canarias, Azores y Cabo Verde durante la batalla del Atlántico (junio 1940-septiembre 1943)», en: *Anuario de Estudios Atlánticos*, n.º. 23 (1977), pp. 205-236; *id.*, *Los ingleses en Canarias (libro de viajes e historias de vida)*, Las Palmas: Edirca, 1986, pp. 113-120; *id.*, *Historia de la no beligerancia española durante la Segunda Guerra Mundial*, Las Palmas: Mancomunidad de Cabildos, 1980, pp. 143-185.
- ³²⁸ Cfr. Javier Alfonso Gil, *Un modelo de desarrollo económico: aplicación al caso español: 1940-75*, Madrid: Ministerio de Hacienda (Instituto de Estudios Fiscales), 1979, pág. 62 (el estado franquista concibió el Instituto Nacional de Industria, INI, como elemento generador de esta política autárquica en el terreno material, al fundarlo en 1941). Esto, además, quedó expuesto en el punto cuarto de la Segunda Parte de esta monografía.
- ³²⁹ Precisamente, Alfonso Gil (*ibid.*, pp. 1-47) pergeña un modelo teórico y descriptivo del paso de una fase de subdesarrollo («estancamiento») hacia un período de ascenso, caracterizado por una «acumulación primitiva»; con el cual pretende explicar la economía española desde los años cuarenta hasta la crisis del petróleo.
- ³³⁰ Cfr. José Ignacio Trueba Jainaga, *Análisis de los planes provinciales de Obras y Servicios*, Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1980, pág. 9 (sobre todo, la fase que dibuja el R. D. de 13 de febrero de 1958).
- ³³¹ José Ferrera Jiménez, en: *Diario de Las Palmas*, 22.XII.1962. (Pero tampoco debemos olvidarnos del buen «efecto comercial» del conflicto en Medio Oriente y el cierre del Canal de Suez, entre 1957-58, y las cotas de tráfico que se alcanzaron).
- ³³² Luis Correa Viera, «El puerto de La Luz en lo social y económico», *El Eco de Canarias*, 2.VII.1963; Luis Doreste Silva, «El glorioso Puerto de La Luz. Obra sin término...», *El Eco de Canarias*, 22.VII.1963; Néstor Alamo, «Inexplicables demoras en las obras del Puerto de La Luz», *Diario de Las Palmas*, 28.V.1963; José Ferrera Jiménez, «El gran Puerto de La Luz y su proyección futura», *Diario de Las Palmas*, 22.XII.1962; Ezequiel Hernández Blanco, «Nuestro Puerto», *El Eco de Canarias*, 30.V.1963; V. M. Martínez, «El puerto del presente y el puerto del futuro», *El Eco de Canarias*, 11.IX.1962.
- ³³³ Véase: *Economía Canaria*, 76. *Desarrollo del subdesarrollo: especulación y necesidades*,

Las Palmas: Caja Insular de Ahorros (CIES, Cuadernos Canarios de Ciencia Sociales, n.º. 4), 1978, 2 volúmenes (cita: vol. I, pág. 140).

³³⁴ Por estas fechas, surge la preocupación ministerial por el desarrollo del capítulo de las infraestructuras y equipamientos (I + E).

³³⁵ Cfr. Confederación Nacional de la Construcción (C. N. C.), *Las carencias de infraestructuras y equipamientos sociales. Evaluación diferencial con la CEE*, Madrid: 1986, pág. 3.

³³⁶ AJOP. *Actas* (CP), Libro 48 (1942-1944), sesión del 3 de abril de 1943, ff. 39v-43v.

³³⁷ *Ibid.*, fol. 43v.

³³⁸ AJOP. *Actas* (CP), Libro 47 (1941-1942), sesión del 28 de octubre de 1941, fol. 53r

³³⁹ AJOP. *Actas* (CP), Libro 49 (1944-1945), sesión del 31 de enero de 1945, ff. 65r-v.

³⁴⁰ Cfr. *Memoria de 1928* de la JOP (Véase también páginas atrás).

³⁴¹ AJOP. *Actas* (CP), Libro 49 (1944-1945), sesión del 30 de diciembre de 1944, ff. 56v-57r.

³⁴² *Ibid.*, sesión del 31 de enero de 1945, fol. 66r.

³⁴³ AJOP. *Actas* (P), sesión extraordinaria del 23 de octubre de 1944, ff. 26r-27v.

³⁴⁴ *Ibid.*, fo. 28r, subrayado nuestro. La iniciativa volvió a correr por la prensa local a principios de 1950; cfr. *La Provincia*, 21.III.1950, artículo de Bernardino Correa Viera, «Los Puertos Francos, fuentes de riqueza en Canarias». Pero es que, a mediados de la década, todavía era solicitada una *zona franca* para la Isleta por medio de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas [AJOP. *Actas* (CP), Libro 54 (1953-1955), sesión del 30 de junio y 31 de julio de 1954, ff. 134r y 142v-143r, respectivamente].

³⁴⁵ AJOP. *Actas* (CP), Libro 48 (1942-1944), sesión extraordinaria del 3 de diciembre de 1943, ff. 89r-v.

³⁴⁶ AJOP. *Actas* (P), Libro 50 (1942-1949), sesión extraordinaria del 22 de septiembre de 1945, fol. 40v.

³⁴⁷ *Ibid.*

³⁴⁸ *Ibid.*, sesión del 10 de octubre de 1945, fol. 42v.

³⁴⁹ *Ibid.*

³⁵⁰ *Ibid.*, sesión del 22 de septiembre de 1946, ff. 55v-56v. (Véase Cuadro. 4.1.).

- ³⁵¹ AJOP. *Actas* (CP), Libro 51 (1945-1948), sesión del 6 de diciembre de 1945, fol. 8v.
- ³⁵² *Ibid.*
- ³⁵³ AJOP. *Actas* (CP), Libro 52 (1948-1951), sesión del 1 de mayo de 1950, fol. 106v.
- ³⁵⁴ AJOP. *Actas* (P), Libro 50 (1942-1949), sesión del 26 de mayo de 1947.
- ³⁵⁵ *Cfr.* AJOP. *Actas* (CP), Libro 51 (1945-1948), sesión del 31 de octubre de 1946, fol. 60v (sale a información pública con un presupuesto inicial de 19.030.070 pesetas); Libro 52 (1948-1951), sesión del 30 de enero de 1950, ff. 103v-104r (replanteo del proyecto para atender las demandas interesadas de los astilleros); Libro 54 (1953-1955), sesión extraordinaria del 22 de marzo de 1954, ff. 99v-100v («Informe al Pleno sobre el Anteproyecto con diversas solicitudes de Muelle pesquero y de puerto pesquero en los Puertos de La Luz y Las Palmas»); *ibid.*, sesión del 28 de mayo de 1954, ff. 121r-v (donde se presenta el *Proyecto de nueva solución de Muelle Pesquero en el Puerto de La Luz*, con un presupuesto de 37.205.719,89 pesetas) [aprobación en sesión plenaria de la misma fecha, *Actas* (P), Libro 60 (1949-1972), ff. 52r-v]; Libro 55 (1955-1958), sesión del 28 de diciembre de 1955, fol. 43r (resolución de la Superioridad, participando que por O. M. se autoriza el anuncio y posterior celebración de subasta de las obras del Muelle pesquero); *ibid.*, sesión del 25 de abril de 1956, fol. 54r (Orden Ministerial adjudicando definitivamente la ejecución de las obras del Muelle pesquero a *Termac, Empresa Constructora, S.A.*); *ibid.*, sesión del 30 de mayo de 1956, fol. 58r (firma de la escritura de contrata de las obras del Muelle Pesquero).
- ³⁵⁶ AJOP. *Actas* (P), Libro 50 (1942-1949), sesión del 25 de septiembre de 1947, ff. 75v-77r.
- ³⁵⁷ *Ibid.*, sesión del 26 de mayo de 1948, fol. 84v.
- ³⁵⁸ *Ibid.*, sesión extraordinaria del 27 de septiembre de 1948, ff. 86r-88v (para ser exactos: 239.137.640,51 pesetas).
- ³⁵⁹ *Ibid.*, sesión del 5 de enero de 1949, ff. 92v-93v (por importe de 4.500.000 pesetas).
- ³⁶⁰ AJOP. *Actas* (CP), Libro 51 (1945-1948), sesión del 26 de octubre de 1945, ff. 2v-3r (Comunicación de Obras Públicas sobre que los proyectos a redactar, referentes a depósitos para *combustibles líquidos*, se destinen a los terrenos de la Isleta y no a la Explanada de Tomás Quévedo). Este era, claramente, uno de los sectores de futuro del puerto, y así *La Provincia*, del 25 de febrero de 1950, recoge como gran titular del día la información relativa a que el «Consejo de Ministros presidido por su Excelencia el Jefe de Estado. Entre los acuerdos tomados figura uno autorizando a "The Texas Company" para ocupar una parcela de terreno en el Puerto de La Luz para sus instalaciones de combustibles líquidos». Es más, en 1953, la Permanente conoce el *Proyecto de camino principal de acceso a los terreno de la Junta de Obras del Puerto en la Isleta*, por un importe de 3.818.036,57 pesetas [*cfr.* AJOP. *Actas* (CP), Libro 54 (1953-1955), sesión del 29 de mayo de 1953, fol. 16r]. A partir de aquí, se

sucedrán las proyecciones: en octubre de ese mismo año, es autorizado el Ingeniero Auxiliar, D. Ernesto Rumeu de Armas, a redactar un proyecto de depósito de combustibles en la Isleta para la empresa CEPESA [*ibid.*, sesión del 16 de octubre de 1953, fol. 58v]. etc., etc.

³⁶¹ AJOP, *Actas* (CP), Libro 51 (1945-1948), sesión del 29 de mayo de 1946, fol. 23v.

³⁶² *Ibid.*

³⁶³ *Ibid.*, sesión del 30 de abril de 1946, fol. 26r.

³⁶⁴ *Ibid.*, sesión del 20 de abril de 1948, fol. 152v (*Anteproyecto de abastecimiento de aguas a la Ciudad, al Puerto y Establecimientos Militares*).

³⁶⁵ *Ibid.*, sesión citada del 30 de abril de 1946, fol. 26r. (básculas y remolcadores). Sobre la cabría, véase *ut supra*.

³⁶⁶ *Ibid.*, sesión del 20 de julio de 1948, ff. 180v-181v (1a. parte del proyecto: 229.948.588,51 pesetas).

³⁶⁷ *Ibid.*, con un presupuesto de 20.545.307 pesetas.

³⁶⁸ *Ibid.*, fol. 178r.

³⁶⁹ *Ibid.*, sesión del 4 de febrero de 1946, fol. 16r.

³⁷⁰ AJOP, *Actas* (CP), Libro 52 (1948-1951), sesión del 29 de noviembre de 1948, fol. 8v.

³⁷¹ *Ibid.*, sesión del 31 de diciembre de 1948, fol. 11 v.

³⁷² *Ibid.*, fol. 16 v.

³⁷³ *Ibid.*, sesión del 21 de febrero de 1949, fol. 22r.

³⁷⁴ *Ibid.*, sesión del 20 de abril de 1949, ff. 33r-v.

³⁷⁵ *Ibid.*, sesión del 31 de octubre de 1949, fol. 77v.

³⁷⁶ *Ibid.*, sesiones del 20 de diciembre de 1949, (fol. 94v) y del 30 de enero de 1950 (fol. 103 v) respectivamente.

³⁷⁷ AJOP, *Actas* (CP), Libro 51 (1945-1948), sesión del 23 de septiembre de 1946, ff. 54r-v.

³⁷⁸ AJOP, *Actas* (CP), Libro 52 (1948-1951), sesión del 20 de junio de 1949, fol. 41v.

³⁷⁹ AJOP, *Actas* (CP), Libro 53 (1951-1953), sesión del 14 de abril de 1952, fol. 97v.

³⁸⁰ *Ibid.*, sesión del 19 de julio de 1952, ff. 123v-124r.

³⁸¹ AJOP, Actas (CP), Libro 51 (1945-1948), sesión del 20 de septiembre de 1948, ff. 195v-196r (presupuesto: 186.567,20 pesetas).

³⁸² Precisamente, a partir de estos años se comienza a sentir la exigencia del «problema del cambio de máquina» (traducción más o menos literal del original inglés *machine replacement problem*), o, lo que es lo mismo, de la «cuestión tecnológica». Sin embargo, de ninguna de las maneras puede decirse que la Junta estuvo al tanto del mercado internacional o de las modernas experiencias tecnológicas en cuanto a las infraestructuras portuarias de los países industrializados. Sea lo que fuere, la discusión más actualizada sobre el tema, aunque referida al mundo del automóvil, es la que ofrecen Russell Cooper y John Haltiwanger, «The Aggregate Implications of Machine Replacement: Theory and Evidence», en: *The American Economic Review*, June 1993, vol. 83, number 3, pp. 360-382.

³⁸³ AJOP, Actas (CP), Libro 52 (1948-1951), sesión del 1 de mayo de 1950, fol. 106v.

³⁸⁴ *Ibid.*

³⁸⁵ *Ibid.*, sesión del 25 de septiembre de 1950, ff. 161v-162r.

³⁸⁶ *Ibid.*, sesión del 29 de diciembre de 1950, ff. 183v-184r.

³⁸⁷ AJOP, Actas (CP), Libro 53 (1951-1953), sesión del 27 de marzo de 1951, ff. 6r-v.

³⁸⁸ *Ibid.*, fol. 6v.

³⁸⁹ *Ibid.*, sesión del 28 de agosto de 1951, fol. 53v.

³⁹⁰ *Ibid.*, sesión del 23 de octubre de 1951, fol. 63r.

³⁹¹ *Ibid.*, sesión del 20 de diciembre de 1951, fol. 76v.

³⁹² *Ibid.*, sesión del 19 de julio de 1952, fol. 122r.

³⁹³ *Ibid.*, sesión del 28 de julio de 1952, ff. 126v-127r. (cita: fol. 127r).

³⁹⁴ AJOP, Actas (CP), Libro 54 (1953-1955), sesión del 14 de agosto de 1953, ff. 37v-38r.

³⁹⁵ *Ibid.*, sesión del 6 de abril de 1954, fol. 102r.

³⁹⁶ *Ibid.*, sesión del 31 de agosto de 1954, ff. 144v-145r.

³⁹⁷ *Ibid.*, sesión del 30 de diciembre de 1954, fol. 174v.

- ³⁹⁸ *Ibid.*, sesión del 14 de enero de 1955, ff. 179r-v. Esta moción tuvo continuidad en la sesión plenaria del 6 de agosto de 1955, en donde se anticipa la solución definitiva al asunto: «Se expone al Pleno que en 14 de Enero de 1955, cumpliendo acuerdo de la Comisión Permanente, se expuso a la Superioridad la conveniencia de que las grúas de pórtico que construían los Talleres E. Grasset fueran destinadas a otros puertos, ya que las características de los muelles de esta Junta dificultaban su funcionamiento con los demás vehículos de transporte, al sobresalir del pavimento los raíles de las mismas, debiendo ser sustituidas por grúas móviles, semejantes a las ya adquiridas por esta Junta» [AJOP, *Actas* (P), Libro 60 (1949-1972), fol. 61v].
- ³⁹⁹ AJOP, *Actas* (CP), Libro 55 (1955-1958), sesión del 11 de noviembre de 1955, fol. 32v.
- ⁴⁰⁰ *Ibid.*, sesión del 28 de diciembre de 1955, fol. 43r.
- ⁴⁰¹ *Ibid.*, sesión del 31 de julio de 1957, fol. 111v.
- ⁴⁰² *Ibid.*, sesión del 28 de agosto de 1957, ff. 116v-117r.
- ⁴⁰³ *Ibid.*, sesión del 29 de noviembre de 1957, ff. 128v-130v.
- ⁴⁰⁴ *Ibid.*, sesión del 26 de febrero de 1958, fol. 148v.
- ⁴⁰⁵ AJOP, *Actas* (CP), Libro 52 (1948-1951), sesión del 1 de septiembre de 1950, fol. 155v.
- ⁴⁰⁶ *Ibid.*
- ⁴⁰⁷ *Ibid.*, sesión del 1 de mayo de 1950, fol. 106v.
- ⁴⁰⁸ *Ibid.*, sesión del 14 de noviembre de 1950, ff. 174v-175r. También recibieron conjuntamente el visto bueno del Pleno [AJOP, *Actas* (P), Libro 60 (1949-1972), sesión del 12 de diciembre de 1950, ff. 11r-v].
- ⁴⁰⁹ AJOP, *Actas* (CP), Libro 53 (1951-1953), sesión del 27 de marzo de 1951, ff. 9v-10r.
- ⁴¹⁰ *Ibid.*, sesión del 29 de mayo de 1951, ff. 29v-30r. (los dos primeros) y sesión del 24 de julio de 1951, fol. 46r (el último).
- ⁴¹¹ *La Provincia*, 16.V.1950, «El viejo y nuevo puerto».
- ⁴¹² Aunque ya se había avanzado algo en ello. Por ejemplo, con la entrega de la Plaza Manuel Becerra al Ayuntamiento [AJOP, *Actas* (CP), Libro 52 (1948-1951), sesión del 20 de junio de 1949, fol 41r].
- ⁴¹³ AJOP, *Actas* (CP), Libro 53 (1951-1953), sesión del 24 de julio de 1951, ff. 46v-47r.

- ⁴¹⁴ *Ibid.*, sesión del 23 de octubre de 1951, fol. 63r.
- ⁴¹⁵ *Ibid.*, sesión del 29 de enero de 1952, ff. 85r-v.
- ⁴¹⁶ *Ibid.*, sesión del 14 de abril de 1952, fol. 100v.
- ⁴¹⁷ *Ibid.*, sesión del 28 de abril de 1952, fol. 104r.
- ⁴¹⁸ *Ibid.*, sesión del 30 de mayo de 1952, ff. 113r-115r.
- ⁴¹⁹ *Ibid.*, ff. 114r-v.
- ⁴²⁰ *Ibid.*, ff. 114v-115r.
- ⁴²¹ *Ibid.*, sesión del 28 de enero de 1953, ff. 179r-v. Y el Libro (1953-1955) de la Comisión Permanente, en sesión del 24 de mayo de 1953, ff. 15r-v.
- ⁴²² *Ibid.*, sesión del 19 de julio de 1952, ff. 121v-122r.
- ⁴²³ *Ibid.*, sesión del 30 de diciembre de 1952, ff. 169r.
- ⁴²⁴ AJOP, *Actas* (CP), Libro 54 (1953-1955), sesión del 15 de julio de 1953, fol. 26r.
- ⁴²⁵ *Ibid.*, sesión del 14 de agosto de 1953, ff. 38r-v.
- ⁴²⁶ *Ibid.*, sesión del 30 de noviembre de 1953, fol. 73r.
- ⁴²⁷ Estas tarifas, y las condiciones generales de arriendo de 6 carretillas, son aceptadas por la Asociación de Consignatarios de Buques [AJOP, *Actas* (CP), Libro 54 (1953-1955), sesión del 29 de noviembre de 1954, fol. 169r].
- ⁴²⁸ AJOP, *Actas* (CP), Libro 55 (1955-1958), sesión del 1 de marzo de 1955, fol. 2r.
- ⁴²⁹ Que ya era perceptible en la demanda de una modificación de plantilla por «aumento del tráfico» [AJOP, *Actas* (CP), Libro 53 (1951-1953), sesión del 13 de noviembre de 1951, fol. 68v].
- ⁴³⁰ AJOP, *Actas* (CP), Libro 53 (1951-1953), sesión del 22 de febrero de 1952, ff. 94r-95r.
- ⁴³¹ *Ibid.*, sesión del 28 de abril de 1952, fol. 104r. A mayor información, el proyecto había sido confirmado por el Pleno de la Corporación un mes antes [AJOP, *Actas* (P), Libro 60 (1949-1972), sesión extraordinaria del 25 de marzo de 1952, ff. 27rv].
- ⁴³² *Ibid.*, sesión del 30 de mayo de 1952, fol. 113r.

- ⁴³³ *Ibid.*, sesión del 31 de octubre de 1952, fol. 150r.
- ⁴³⁴ AJOP, *Actas* (CP), Libro 54 (1953-1955), sesión del 31 de agosto de 1953, fol. 46v.
- ⁴³⁵ *Ibid.*, sesión del 2 de octubre de 1954, fol. 151r.
- ⁴³⁶ *Ibid.*
- ⁴³⁷ *Ibid.*
- ⁴³⁸ Al menos en todos los números de *La Provincia* de 1950.
- ⁴³⁹ AJOP, *Actas* (CP), Libro 55 (1955-1958), sesión del 31 de mayo de 1955, fol. 7v.
- ⁴⁴⁰ *Ibid.*, sesión del 11 de abril de 1955, ff. 3v-4r.
- ⁴⁴¹ *Ibid.*, sesión del 29 de julio de 1955, fol. 16r.
- ⁴⁴² *Ibid.*, sesión del 30 de mayo de 1956, fol. 58r.
- ⁴⁴³ La liquidación definitiva fue realizada, según la comunicación de la Dirección General, en el 30 de enero de 1957, con un presupuesto global de 2.343.204,52 pesetas.
- ⁴⁴⁴ AJOP, *Actas* (CP), Libro 54 (1953-1955), sesión del 30 de abril de 1954, ff. 113r-115r (donde se lee comunicación de la Dirección General de Puertos en el sentido de hacer instalar silos en el de La Luz).
- ⁴⁴⁵ AJOP, *Actas* (CP), Libro 55 (1955-1958), sesión del 26 de febrero de 1958, ff. 151v-152r.
- ⁴⁴⁶ *Ibid.*, sesión del 15 de octubre de 1958, fol. 199r.
- ⁴⁴⁷ Manuel-Jesús González, *op. cit.*, *passim*.
- ⁴⁴⁸ *Ibid.*, pág. 43. Personalmente, lo llama el «giro de 1959».
- ⁴⁴⁹ *Ibid.*, pp. 42-43. En general, acerca del Plan de Estabilización, véanse los capítulos IV y V. También: VV. AA., *Capitalismo español: de la Autarquía a la Estabilización (1939-1959)*, Madrid: Edicusa, 1973.
- ⁴⁵⁰ Albert Carreras, «La producción industrial española 1842-1981: construcción de un índice anual», en: *Revista de Historia Económica*, nº. 1 (1984), pp. 127-157. Véase también: *El Ciclo Industrial en España. (Series históricas de las encuestas de coyuntura industrial)*, Madrid: Ministerio de Industria y Energía, 1984.

- ⁴⁵¹ Albert Carreras, «La industria: atraso y modernización», en: Jordi Nadal, Albert Carreras y Carles Sudrià (comp.), *La economía española en el siglo XX*, cit., pp. 280-312; cita: pág. 289, subrayado nuestro.
- ⁴⁵² Manuel-Jesús González, *op. cit.*, pp. 217-223, 289-292; Centro de Estudios Tributarios, *Las inversiones de capital extranjero en España*, Madrid: Agesa, 1960, 2 tomos; «La inversión extranjera en España», *España Económica*, n.º. 3691; W. T. Salisbury y J. D. Theberge, *Spain in the 1970's Economics, Social Structure, Foreign Policy*, New York: Braeger Publ., 1976.
- ⁴⁵³ Véase nota 324, *ut supra*. Allí se encontrarán las tasas de crecimiento tanto nacional como del entorno europeo.
- ⁴⁵⁴ AJOP, *Actas* (CP), Libro 55 (1955-1958), sesión del 27 de marzo de 1957, ff. 98r-v y 105v-106r.
- ⁴⁵⁵ *Ibid.*, fol. 105v.
- ⁴⁵⁶ *Ibid.*, fol. 106r.
- ⁴⁵⁷ *Ibid.*, sesión del 25 de enero de 1958, fol. 136v.
- ⁴⁵⁸ *Ibid.*, sesión del 31 de julio de 1957, fol. 111v.
- ⁴⁵⁹ *Ibid.*, sesión del 29 de julio de 1955, fol. 16r.
- ⁴⁶⁰ *Ibid.*, sesión del 30 de noviembre de 1956, fol. 76r.
- ⁴⁶¹ Ya citado, fol. 111v.
- ⁴⁶² *Ibid.*, sesión del 25 de enero de 1958, fol. 138v y 142 r.
- ⁴⁶³ *Ibid.*, fol. 145r.
- ⁴⁶⁴ AJOP, *Actas* (CP), Libro 56 (1958-1961), sesión del 4 de febrero de 1959, ff. 24v-25r.
- ⁴⁶⁵ *Ibid.*, sesión del 22 de julio de 1959, fol. 56v.
- ⁴⁶⁶ *Ibid.*
- ⁴⁶⁷ *Ibid.*, sesión del 29 de julio de 1959, fol. 61v.
- ⁴⁶⁸ *Ibid.*, sesión del 30 de marzo de 1960, fol. 107v.
- ⁴⁶⁹ *Ibid.*, sesiones del 25 de enero y del 1 de marzo de 1961, ff. 166r-v y 170v-171r, respectiva-

mente.

⁴⁷⁰ AJOP, *Actas* (CP), Libro 57 (1961-1964), sesión del 31 de enero de 1962, fol. 30r.

⁴⁷¹ *Ibid.*, sesión del 23 de febrero de 1962, fol. 33v.

⁴⁷² *Ibid.*, sesión del 30 de enero de 1963, fol. 82v.

⁴⁷³ *Ibid.*, sesión del 27 de febrero de 1963, ff. 95r-v.

⁴⁷⁴ *Ibid.*, sesión del 31 de agosto de 1963, fol. 134v.

⁴⁷⁵ *Ibid.*, sesión del 6 de diciembre de 1963, fol. 152v.

⁴⁷⁶ *Ibid.*, sesión del 7 de marzo de 1964, fol. 170v.

⁴⁷⁷ AJOP, *Actas* (CP), Libro 55 (1955-1958) sesión del 25 de abril de 1956, fol. 56v.

⁴⁷⁸ *Ibid.*, sesión del 1 de agosto de 1958, fol. 188r.

⁴⁷⁹ AJOP, *Actas* (CP), Libro 56 (1958-1961), sesión del 24 de junio de 1959, fol. 54v.

⁴⁸⁰ *Ibid.*

⁴⁸¹ *Ibid.*, sesión del 25 de noviembre de 1959, fol. 79v.

⁴⁸² *Ibid.*, sesión del 29 de abril de 1960, fol. 114v.

⁴⁸³ *Ibid.*, sesión del 28 de diciembre de 1960, fol. 159v.

⁴⁸⁴ Comisión del Plan de Desarrollo Económico y social, *Plan de Desarrollo Económico y Social para el período 1964-1967*. Madrid: Imp. Nac. del BOE, 1963; *id.*, *II Plan de Desarrollo Económico y Social*, Madrid: Imp. Nac. del BOE, 1967.

⁴⁸⁵ AJOP, *Actas* (CP), Libro 55 (1955-1958), sesión del 30 de abril de 1958, ff. 170v-171v. Para una perspectiva general de la situación, véase: Ferrera Jiménez, *op. cit.*, pp. 204-205.

⁴⁸⁶ *Ibid.*, ff. 170v-171r. (Con tal ocasión le fue entregada a la Comisión Permanente una «copa» en signo de agradecimiento).

⁴⁸⁷ *Ibid.*, sesión del 26 de marzo de 1958, fol. 160v.

⁴⁸⁸ AJOP, *Actas* (CP), Libro 57 (1961-1964), sesión del 27 de septiembre de 1961, fol. 11r.

⁴⁸⁹ *Ibid.*

- ⁴⁹⁰ *Ibid.*, sesión del 28 de marzo de 1962, fol. 39v.
- ⁴⁹¹ AJOP, *Actas* (P), Libro 60 (1949-1972), sesión del 4 de abril de 1962, ff. 98v-99r.
- ⁴⁹² AJOP, *Actas* (CP), Libro 56 (1958-1961), sesión del 29 de julio de 1959, fol. 61r.
- ⁴⁹³ *Ibid.*, sesión del 30 de diciembre de 1959, fol. 85v.
- ⁴⁹⁴ *Ibid.*, fol. 87v.
- ⁴⁹⁵ *Ibid.*, sesión del 24 de mayo de 1960, ff. 119r-120r.
- ⁴⁹⁶ *Ibid.*, sesión del 30 de junio de 1960, ff. 132v-133r.
- ⁴⁹⁷ *Ibid.*, sesión del 28 de septiembre de 1960, fol. 143v.
- ⁴⁹⁸ *Ibid.*, sesión del 30 de noviembre de 1960, ff. 153v-154r.
- ⁴⁹⁹ *Ibid.*, sesión del 26 de abril de 1961, fol. 183r.
- ⁵⁰⁰ *Ibid.*, ff. 186r-v.
- ⁵⁰¹ AJOP, *Actas* (CP), Libro 58 (1964-1968), sesión del 10 de octubre de 1964, fol. 3v.
- ⁵⁰² AJOP, *Actas* (P), Libro 60 (1949-1972), sesión del 6 de marzo de 1963, ff. 105r-106v.
- ⁵⁰³ *Ibid.*, ff. 105v-106r.
- ⁵⁰⁴ AJOP, *Actas* (CP), Libro 57 (1961-1964), sesión del 15 de mayo de 1963, ff. 106r-107v.
- ⁵⁰⁵ *Ibid.*, fol. 106v.
- ⁵⁰⁶ *Ibid.*, sesión del 31 de julio de 1963, fol. 125r.
- ⁵⁰⁷ *Ibid.*, sesión del 31 de octubre de 1963, fol. 143v.
- ⁵⁰⁸ *Ibid.*, sesión del 7 de marzo de 1964, fol. 171r.
- ⁵⁰⁹ *Ibid.*, sesión del 29 de enero de 1964, fol. 163r.
- ⁵¹⁰ *Ibid.*, sesión citada del 7 de marzo de 1964, fol. 171r.
- ⁵¹¹ AJOP, *Actas* (CP), Libro 58 (1964-1968), sesión indeterminada, ff. 1r-v.

- ⁵¹² *Ibid.*, sesión del 10 de octubre de 1964, ff. 3r-v.
- ⁵¹³ *Ibid.*, ff. 4r-v.
- ⁵¹⁴ *Ibid.*, ff. 2v y 6v-7r (felicitación por el cargo).
- ⁵¹⁵ *Ibid.*, sesión del 30 de noviembre de 1964, fol. 12v.
- ⁵¹⁶ *Ibid.*, sesión del 18 de diciembre de 1964, fol. 15v. (Subrayado nuestro).
- ⁵¹⁷ *Ibid.*
- ⁵¹⁸ *Ibid.*, sesión del 12 de marzo de 1965, fol. 29r.
- ⁵¹⁹ *Ibid.*
- ⁵²⁰ *Ibid.*, sesión del 21 de abril de 1965, fol. 35r.
- ⁵²¹ *Ibid.*, fol. 39r.
- ⁵²² *Ibid.*, sesión del 28 de julio de 1965, fol. 46r.
- ⁵²³ *Ibid.*, sesión del 10 de noviembre de 1965, fol. 56r.
- ⁵²⁴ *Ibid.*, sesión del 7 de diciembre de 1965, fol. 58v.
- ⁵²⁵ *Ibid.*, sesión del 6 de julio de 1966, fol. 85v.
- ⁵²⁶ Véase *Apéndice* 10, Cuadro nº 1. de esta misma obra.
- ⁵²⁷ AJOP, *Actas* (CP), Libro 55 (1955-1958), sesión del 25 de enero de 1956, fol. 48v.
- ⁵²⁸ *Ibid.*, sesión del 30 de abril de 1958, ff. 167v-168r.
- ⁵²⁹ *Ibid.*
- ⁵³⁰ AJOP, *Actas* (CP), Libro 56 (1958-1961), sesión del 27 de enero de 1960, fol. 92r.
- ⁵³¹ *Ibid.*, sesión del 30 de junio de 1960, fol. 129v.
- ⁵³² *Ibid.*, sesión del 26 de abril de 1961, fol. 182r.
- ⁵³³ AJOP, *Actas* (CP), Libro 57 (1961-1964), sesión del 21 de noviembre de 1962, fol. 74 v.
- ⁵³⁴ *Ibid.*, sesión del 15 de mayo de 1963, ff. 107v-108r.

- ⁵³⁵ *Ibid.*, sesión del 26 de junio de 1963, ff. 118v.
- ⁵³⁶ AJOP, *Actas* (CP), Libro 58 (1964-1968), sesión del 27 de septiembre de 1967, fol. 144v.
- ⁵³⁷ *Ibid.*, sesión del 22 de diciembre de 1967, ff. 158v-159r.
- ⁵³⁸ *Ibid.*, sesión del 8 de mayo de 1968, fol. 170v-171r.
- ⁵³⁹ *Ibid.*, sesión del 24 de julio de 1968, ff. 179r-v.
- ⁵⁴⁰ AJOP, *Actas*, (CP), Libro 59 (1968-1970), sesión del 5 de marzo de 1969, fol. 12v.
- ⁵⁴¹ *Ibid.*, sesión del 26 de marzo de 1969, ff. 14v y 15v.
- ⁵⁴² *Ibid.*, sesión del 27 de agosto de 1969, fol. 31r.
- ⁵⁴³ AJOP, *Actas*, (CP), Libro 55 (1955-1958), sesión del 25 de enero de 1956, ff. 48r-v.
- ⁵⁴⁴ AJOP, *Actas*, (P), Libro 60 (1949-1972), sesión del 16 de febrero de 1956, fol. 66r.
- ⁵⁴⁵ AJOP, *Actas*, (CP), Libro 55 (1955-1958), sesión del 31 de julio de 1957, fol. 111v.
- ⁵⁴⁶ *Ibid.*
- ⁵⁴⁷ AJOP, *Actas*, (CP), Libro 56 (1958-1961), sesión del 30 de diciembre de 1959, fol. 85v.
- ⁵⁴⁸ AJOP, *Actas*, (CP), Libro 55 (1955-1958), sesión del 25 de enero de 1958, ff. 138v y 142r.
- ⁵⁴⁹ AJOP, *Actas*, (P), Libro 60 (1949-1972), sesión del 30 de enero de 1958, ff. 76v-77r.
- ⁵⁵⁰ AJOP, *Actas*, (CP), Libro 55 (1955-1958), sesión del 30 de abril de 1958, fol. 164r.
- ⁵⁵¹ AJOP, *Actas*, (CP), Libro 56 (1958-1961), sesión del 3 de diciembre de 1958, fol. 7r.
- ⁵⁵² *Ibid.*, fol. 10v.
- ⁵⁵³ *Ibid.*, sesión del 22 de abril de 1959, fol. 39v.
- ⁵⁵⁴ *Ibid.*, sesión del 22 de julio de 1959, fol. 56v.
- ⁵⁵⁵ AJOP, *Actas*, (CP), Libro 57 (1961-1964), sesión del 26 de julio de 1961, fol. 2r.
- ⁵⁵⁶ AJOP, *Actas*, (CP), Libro 55 (1955-1958), sesión del 25 de enero de 1956, fol. 47v.
- ⁵⁵⁷ AJOP, *Actas*, (CP), Libro 56 (1958-1961), sesión del 31 de diciembre de 1958, ff. 14r-v.

- ⁵⁵⁸ *Ibid.*, sesión del 30 de diciembre de 1949, fol. 85r.
- ⁵⁵⁹ AJOP, *Actas*, (CP), Libro 55 (1955-1958), sesión del 11 de julio de 1958, fol. 178v.
- ⁵⁶⁰ AJOP, *Actas*, (CP), Libro 57 (1961-1964), sesión del 7 de noviembre de 1962, ff. 70v-71r.
- ⁵⁶¹ AJOP, *Actas*, (P), Libro 60 (1949-1972), sesión del 7 de noviembre de 1962, ff.99v-100v.
- ⁵⁶² AJOP, *Actas*, (CP), Libro 57 (1961-1964), sesión extraordinaria del 5 de julio de 1963, ff. 119v-123v.
- ⁵⁶³ *Ibid.*, fol. 121r.
- ⁵⁶⁴ *Ibid.*, sesión del 11 de octubre de 1963, fol. 141v.
- ⁵⁶⁵ *Ibid.*, sesión del 7 de marzo de 1964, ff. 173r-174v. Véase también: *Plan General de Ordenación y Obras del Puerto de La Luz y Las Palmas. Información Pública*, Las Palmas: enero de 1964, mecanografiado, 24 pp. + 2 planos.
- ⁵⁶⁶ AJOP, *Actas*, (P), Libro 60 (1949-1972), sesión del 7 de marzo de 1964, ff. 112r-113r.
- ⁵⁶⁷ *Ibid.*, sesión del 31 de agosto de 1964, fol. 114v.
- ⁵⁶⁸ AJOP, *Actas*, (CP), Libro 58 (1964-1968), sesión del 21 de abril de 1965, fol.35r.
- ⁵⁶⁹ Cfr. Ángel del Río Cisneros (ed.), *Discursos y mensajes del Jefe del Estado (1968-1970)*, Madrid: Ministerio de Información y Turismo (Col. «Textos de Doctrina Política»), 1971. El mismo dictador, en el *Mensaje de fin de año a todos los españoles ante 1970* (Madrid, 30.XII.1969), reconoce que había habido un gran desarrollo turístico y, en concreto, dice: «En cuanto al turismo, hemos pasado de poco más de cuatro millones de personas que nos visitaron en 1959, a 21 millones de turistas en este año» (*ibid.*, pág. 113).
- ⁵⁷⁰ Ferrera Jiménez, *op. cit.*, pág. 181.
- ⁵⁷¹ Manuel-Jesús González, *op. cit.*, pág. 284.
- ⁵⁷² *Ibid.*, pág. 286.
- ⁵⁷³ *Ibid.*, pág. 305.
- ⁵⁷⁴ José Antonio Alemán Lorenzo, *La economía canaria*, Santa Cruz de Tenerife: 1977 (Tesina de la Escuela Social de Canarias del Ministerio de Trabajo). pág. 18.
- ⁵⁷⁵ AJOP, *Actas* (CP), Libro 58 (1964-1968), sesiones del 31 de marzo y del 21 de abril de 1966, ff. 73v y 75r-78r, respectivamente.

- ⁵⁷⁶ Sobre el *Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento* (B. I. R. F.), véase: Delfi Vallverdú y Jordi Montañés, *Banca y negocio extranjero*, Barcelona: Hispano Europea, 1987, pp. 28-29.
- ⁵⁷⁷ Sesión citada del 21 de abril de 1966, fol. 75v. Por otra parte, el *Banco Mundial* tenía --y tiene-- como uno de sus focos principales de cesión de créditos, la aplicación «a proyectos destinados a los sectores energéticos y de transporte» (cfr. Vallverdú y Montañés, cit., pág. 29).
- ⁵⁷⁸ Baste recordar que EE. UU. era el principal accionista del *Banco Mundial* y, por lo tanto, este país constituía el centro de decisiones de la entidad internacional. Véase también: *Discurso en la cena de gala ofrecida en honor del Presidente de los Estados Unidos de América Richard Nixon*, pronunciado por el General Franco, en el Palacio de Oriente, el día 2 de octubre de 1970, en donde recuerda la cooperación hispano-norteamericana desde 1959 (Ángel del Río Cisneros, *op. cit.*, pp. 147-149).
- ⁵⁷⁹ Ángel del Río Cisneros, *op. cit.*, pág. 148: «No puedo omitir aquí la referencia a la visita de vuestro preclaro antecesor, ejemplo de virtudes civiles y castrenses, el Presidente Eisenhower, en el año 1959. Su estancia entre nosotros... contribuyó positivamente a estrechar los lazos de amistad que ya nos unían».
- ⁵⁸⁰ Cfr. Carlos Moya, *El poder económico en España*, Madrid: Túcar, 1975; *id.*, *Señas de Leviatán. Estado nacional y sociedad industrial. España 1936-1980*, Madrid: Alianza, 1984, cap. 3, pp. 64-154; José María Maravall, *La política de la transición*, Madrid: Taurus, 1985², pp. 21-22.
- ⁵⁸¹ Sesión citada del 21 de abril de 1966, fol. 78r.
- ⁵⁸² AJOP, *Actas*, (CP), Libro 59 (1968-1970), sesión del 16 de diciembre de 1968, ff. 4r-v.
- ⁵⁸³ *Ibid.*, sesión del 26 de marzo de 1969, fol. 14r.
- ⁵⁸⁴ *Ibid.*, sesión del 4 de junio de 1970, fol. 63v.
- ⁵⁸⁵ *Ibid.*, sesión del 5 de marzo de 1969, folio sin determinar.
- ⁵⁸⁶ AJOP, *Actas*, (P), Libro 60 (1949-1972), sesión del 14 de junio de 1971, ff. 161v-162v. (La redacción del proyecto antiguo había sido aprobada en el 9 de octubre de 1968; igualmente, la aprobación técnica fue dada en 27 de enero de 1969).
- ⁵⁸⁷ AJOP, *Actas*, (CP), Libro 59 (1968-1970), sesión del 14 de abril de 1970, ff. 58v-59r.
- ⁵⁸⁸ *Ibid.*, sesión del 27 de agosto de 1969, fol.30r.

⁵⁸⁹ *Ibid.*, sesión del 4 de junio de 1970, ff.64r-v.

⁵⁹⁰ *Ibid.*

⁵⁹¹ Cfr. Ministerio de Hacienda (Secretaría General Técnica), *La crisis del petróleo. Repercusiones para la economía española*, Madrid: 1974; Banco Exterior de España (Servicio de Estudios Económicos), *La crisis de los 70*, Madrid: 1978², pp. 83ss., 137ss; Ernest Dürr *et al.*, *Paro, inflación y crecimiento. (La experiencia española, 1973-80)*, Madrid: Espasa Calpe, 1980, pp. 13ss.; Roberto Centeno, *El petróleo y la crisis mundial*, Madrid: Alianza, 1982; Federico Martínez Roda, *Comercio y transporte internacionales*, Madrid: Cincel, 1988, pp. 44ss.

⁵⁹² Banco Urquijo (Servicio de Estudios Económicos), *Evolución de la economía española durante el tercer cuatrimestre de 1978*, Madrid: 1979, pág. 37.

⁵⁹³ Abert Carreras, «La industria: atraso y modernización», *ya cit.*, pp. 290-291.

⁵⁹⁴ Banco Urquijo, *op. cit.*, pp. 38-39. También: Ernest Dürr, *op. cit.*, pp. 35ss.

⁵⁹⁵ *Discurso a los trabajadores barceloneses* (Parque de la Ciudadela, Barcelona, 1.VII.1970); *cfr.* Ángel del Río Cisneros, *op. cit.*, pp. 128-130.

⁵⁹⁶ *Ibid.*, pág. 129.

⁵⁹⁷ Véanse: Carlos Sebastián, «Difusión tecnológica e incorporación del progreso técnico en la industria española», *Revista Española de Economía*, septiembre-diciembre 1973; Carmela Martín y Luis Rodríguez Romero, *Cambio técnico y dependencia tecnológica. El caso de España*, Monografías del FIES, Serie E, n.º 11 (1977); *id.*, *Política de Promoción del cambio técnico y reindustrialización*, Documento de trabajo 8502 (FIES). Recientemente, ha salido a la calle un número monográfico especial de *Papeles de Economía Española* (n.º 56 [1993], dedicado a la «competitividad de la industria española», en el que se hace un recorrido histórico a lo largo de los años de la crisis (capítulos III y IV)

⁵⁹⁸ Enrique Fuentes Quintana (dir.), *Informe sobre la economía de Canarias...*, *cit.*, pág. 19. También: Banco de Bilbao, *Panorama económico de Canarias*, 1973.

⁵⁹⁹ AJOP, *Actas*, Libro 61 (1972-1975), sesión del 21 de junio de 1972, ff. 9r-v.

⁶⁰⁰ AJOP, *Actas*, (P) Libro 64 (1979), sesión del 14 de noviembre de 1979, fol. 2.

⁶⁰¹ Cfr. Ferrera Jiménez, *op. cit.*, página 206 en adelante.

⁶⁰² AJOP, *Actas*, Libro 61 (1972-1975), sesión del 4 de junio de 1973, fol. 40v.

⁶⁰³ *Ibid.*, ff. 42r y 45r.

- ⁶⁰⁴ *Ibid.*, sesión del 19 de diciembre de 1973, ff. 66r-v.
- ⁶⁰⁵ *Ibid.*, sesión del 3 de junio de 1975, ff. 171v-173r.
- ⁶⁰⁶ *Ibid.*, sesión del 22 de julio de 1975, fol. 184r.
- ⁶⁰⁷ *Ibid.*, sesión del 13 de agosto de 1975, ff. 191r-v.
- ⁶⁰⁸ *Ibid.*, sesión del 21 de octubre de 1975, ff. 194v-195r.
- ⁶⁰⁹ AJOP, *Actas*, Libro 62 (1975-1977), sesión del 1 de agosto de 1977, fol. 135v.
- ⁶¹⁰ AJOP, *Actas*, Libro 63 (1978), sesión del 10 de febrero de 1978, fol. 5.
- ⁶¹¹ *Ibid.*, sesión del 10 de marzo de 1978, ff. 4 y 7-8; por un importe respectivo de 1.005.887 (estación Sanitaria) y 1.498.871 (Estación Machacadora).
- ⁶¹² *Ibid.*, sesión del 7 de abril de 1978, fol. 6.
- ⁶¹³ Dice Ferrera Jiménez, *op. cit.*, pág. 210: «La línea de modernización ha sido reasumida y reimpulsada tanto por una parte de la iniciativa privada como pública». Véase también: Junta Económica Interprovincial de Canarias, *Estudio sobre industrialización de la región canaria. Análisis de la estructura industrial*, S/C Tenerife: 1974, donde se hace un comentario general de la situación y, en específico, de la construcción del Puerto Exterior desde la resolución de las «deficiencias del puerto», pp. 66-68.
- ⁶¹⁴ AJOP, *Actas*, Libro 61 (1972-1975), sesión del 11 de octubre de 1974, fol. 123v.
- ⁶¹⁵ AJOP, *Actas*, (P) Libro 65 (1980), sesión del 16 de enero de 1980, fol. 8.
- ⁶¹⁶ *Ibid.*, sesión del 13 de febrero de 1980, fol. 6.
- ⁶¹⁷ AJOP, *Actas*, (P) Libro 67 (1982), sesión del 15 de enero de 1982, ff. 1-12.
- ⁶¹⁸ AJOP, *Actas*, Libro 63 (1978), sesión del 18 de enero de 1978, fol. 5.
- ⁶¹⁹ *Ibid.*
- ⁶²⁰ *Ibid.*, sesión del 7 de abril de 1978, fol. 4.
- ⁶²¹ *Ibid.*, sesión del 18 de enero de 1978.
- ⁶²² Los mismos agentes consignatarios constataron esta caída en 1976, remitiendo un escrito a la Junta, que quedó reflejado en Acta de la siguiente manera: «De la Asociación de Consignatarios de Buques de Las Palmas, escrito de 7-12-76 en el que se exponen ciertas

consideraciones sobre disminución de tráfico portuario con el desvío de determinados buques, con las consiguientes pérdidas de trabajo. Asimismo, hacen observaciones para tratar las deficiencias que producen esta situación»[AJOP, *Actas*, Libro 62 (1975-1977), sesión del 14 de enero de 1977, ff. 101r-v]. Véase también: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas, *Análisis del tráfico marítimo de los Puertos Canarios*, 1978. Por otra parte, hay constancia analítica de las fluctuaciones mundiales de los buques atracados, pero documentando un ciclo completo. Por ejemplo, el artículo, «Las fuertes alternativas de tonelaje amarrado registradas entre 1973-1981», aparecido en la prestigiosa *Cargo News* (1982).

⁶²³ *Ibid.*, sesión del 24 de octubre de 1977, fol. 149v.

⁶²⁴ *Ibid.*

⁶²⁵ AJOP, *Actas*, Libro 63 (1978), sesión del 10 de febrero de 1978, ff. 3-4.

⁶²⁶ *Ibid.*, sesión del 10 de marzo de 1978, fol. 2.

⁶²⁷ AJOP, *Actas*, Libro 61 (1972-1975), sesión del 14 de junio de 1974, ff. 102v-104v.

⁶²⁸ *Ibid.*, ff. 103v-104r.

⁶²⁹ *Ibid.*, sesión del 22 de julio de 1975, ff. 183r-v. (cita: fol. 183v).

⁶³⁰ *Ibid.* fol. 187r.

⁶³¹ *Ibid.*

⁶³² AJOP, *Actas*, Libro 62 (1975-1977), sesión del 30 de septiembre de 1976, fol. 65v.

⁶³³ Sobre todo, como desarrollo de la Ley de 20 de junio de 1968 sobre las Juntas de Obras de los Puertos y sus Estatutos de Autonomía; *cf.*: José María Gonda Romero. *Régimen jurídico de las operaciones de carga y descarga en el tráfico marítimo*, Madrid: Tecnos, 1970, pág. 27 en nota. También véase: *Costas y Puertos*, Madrid: Boletín Oficial del Estado, 1983, Ley 27/1968, pp. 200-226.

⁶³⁴ AJOP, *Actas*, (P) Libro 65 (1980), sesión del 29 de julio de 1980, ff. 1-4.

⁶³⁵ *Ibid.*, sesión del 27 de noviembre de 1980, ff. 1-2.

⁶³⁶ *Ibid.*, sesión del 19 de diciembre de 1980, ff. 1-7.

⁶³⁷ *Ibid.*, sesión del 19 de diciembre, ff. 1-12.

⁶³⁸ *Ibid.*, sesión del 26 de diciembre de 1980, ff. 1-23. (Para evitar malentendidos, hay que

advertir que la numeración de los folios de los libros de Actas, a partir de 1978, no es correlativa; por tanto, es menester guardar el cuidado de precisar, que aquí se respeta, los folios por sesiones habidas).

- ⁶³⁹ Convenientemente cosido a las Actas de aquella sesión.
- ⁶⁴⁰ Recordemos que la economía canaria, en el período 1980-1989, «creció por encima de la media nacional, alcanzando las mayores cotas de crecimiento regional entre 1985 y 1990» [cfr. Casiano Manrique de Lara Peñate, «La economía canaria: situación y perspectivas», *Papeles de Economía Española*, nº. 55. (1993), pp. 137-152, esp. 139].
- ⁶⁴¹ AJOP. *Actas*, Libro 62 (1975-1977), sesión del 5 de diciembre de 1975, fol. 13v.
- ⁶⁴² AJOP. *Actas* (P), Libro 67 (1982), sesión del 27 de abril de 1982, fol. 2. (la Orden Circular estaba fechada el 2 de marzo de 1982).
- ⁶⁴³ Véase Apéndice 10, Cuadro nº. 1 de esta obra.
- ⁶⁴⁴ AJOP. *Actas*, Libro 69 (1983), sesión del 17 de noviembre de 1983, fol.4.
- ⁶⁴⁵ AJOP. *Actas*, (P) Libro 67 (1982), sesión del 27 de abril de 1982, ff. 7-8.
- ⁶⁴⁶ AJOP. *Actas*, Libro 69 (1983), sesión del 9 de marzo de 1983, fol.9.
- ⁶⁴⁷ *Ibid.*, sesiones del 27 de julio y 27 de octubre de 1983, ff. 1-2 y 4 respectivamente.
- ⁶⁴⁸ Luis Vicente García Merino, *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao, Bilbao*: HAEE/INAP, 1987, pp. 124-125. También puede verse: Junta del Puerto y Ría de Bilbao, *100 años de la Junta del Puerto de Bilbao*. 1977.
- ⁶⁴⁹ *Ibid.*, pág. 317.
- ⁶⁵⁰ AJOP. *Actas*, (CP) Libro 52 (1948-1951), sesión del 19 de noviembre de 1948, fol. 6r.
- ⁶⁵¹ AJOP. *Actas*, (CP) Libro 55 (1955-1958), sesión del 30 de julio de 1956, fol.68v.
- ⁶⁵² *Ibid.*
- ⁶⁵³ AJOP. *Actas* (CP), Libro 52 (1948-1951), sesión del 30 de enero de 1950, ff. 100v-101r.
- ⁶⁵⁴ AJOP. *Actas* (CP), Libro 53 (1951-1953), sesión del 24 de julio de 1951, ff. 44v-45r.
- ⁶⁵⁵ Véase *ut supra*, apartado dedicado a las grúas del servicio.
- ⁶⁵⁶ AJOP. *Actas* (CP), Libro 54 (1953-1955), sesión del 19 de julio de 1954, ff. 139v-140r.

⁶⁵⁷ *Ibid.*, fol. 140r.

⁶⁵⁸ AJOP, *Actas* (CP), Libro 55 (1955-1958), sesión del 20 de noviembre de 1955, fol. 39r.

⁶⁵⁹ AJOP, *Actas* (CP), Libro 54 (1953-1955), sesión del 19 de julio de 1954, fol. 139r-v.

⁶⁶⁰ AJOP, *Actas* (P), Libro 60 (1949-1972), sesiones del 27 de marzo, 5 de abril y 6 de mayo de 1957, ff. 70v-71r, 71r-v y 71v-73v, respectivamente.

⁶⁶¹ AJOP, *Actas* (CP), Libro 55 (1955-1958), sesión del 11 de julio de 1958, fol. 180v.

⁶⁶² AJOP, *Actas* (CP), Libro 56 (1958-1961), sesión del 6 de mayo de 1959, fol. 43r.

⁶⁶³ AJOP, *Actas* (CP), Libro 57 (1961-1964), sesión del 29 de noviembre de 1961, fol. 21r.

⁶⁶⁴ *Ibid.*

⁶⁶⁵ *Ibid.*, sesión del 29 de agosto de 1962, fol. 64r.

⁶⁶⁶ *Ibid.*, sesión del 30 de enero de 1963, ff. 83r-v y 88r-89r, respectivamente.

⁶⁶⁷ *Ibid.*, sesión del 26 de junio de 1963, fol. 117r.

⁶⁶⁸ *Ibid.*

⁶⁶⁹ *Ibid.*, sesión del 27 de mayo de 1964, fol. 185r.

⁶⁷⁰ AJOP, *Actas* (P), Libro 60 (1949-1972), sesión del 22 de diciembre de 1970, fol. 141r.

⁶⁷¹ AJOP, *Actas* (CP), Libro 59 (1968-1970), sesión del 29 de enero de 1969, ff. 10r-v.

⁶⁷² *Ibid.*

⁶⁷³ Sesión plenaria citada del 22 de diciembre de 1970.

⁶⁷⁴ AJOP, *Actas*, Libro 61 (1972-1975), sesión del 13 de abril de 1972, fol.2v.

⁶⁷⁵ *Ibid.*, sesión del 21 de junio de 1972, fol. 9r.

⁶⁷⁶ *Ibid.*, ff. 10v-11r.

⁶⁷⁷ AJOP, *Actas* (CP), Libro 57 (1961-1964), sesión del 30 de enero de 1963, ff.88r-89r.

⁶⁷⁸ *Ibid.*, sesión del 27 de febrero de 1963, fol. 94v.

- ⁶⁷⁹ *Ibid.*, sesión del 27 de marzo de 1963, ff. 100r-v.
- ⁶⁸⁰ *Ibid.*, sesión del 29 de mayo de 1963, ff. 109v-110r.
- ⁶⁸¹ *Ibid.*, ff. 113v-114v.
- ⁶⁸² *Ibid.*, sesión del 6 de diciembre de 1963, ff. 155r-v.
- ⁶⁸³ *Ibid.*, sesión del 29 de enero de 1964, fol. 169r.
- ⁶⁸⁴ *Ibid.*, sesión del 7 de marzo de 1964, fol. 175r.
- ⁶⁸⁵ *Ibid.*, sesión del 21 de agosto de 1964, ff.199r-v.
- ⁶⁸⁶ AJOP, *Actas* (CP), Libro 58 (1964-1968), sesión del 4 de noviembre de 1964, ff. 9v-10r.
- ⁶⁸⁷ *Ibid.*, fol. 9v.
- ⁶⁸⁸ *Ibid.*, ff. 9v-10r.
- ⁶⁸⁹ *Ibid.*, sesión del 29 de enero de 1962, fol. 23r-v. La aceptación de las condiciones impuestas por la Junta es conocida en la Comisión el día 21 de abril, fol. 36v.
- ⁶⁹⁰ *Ibid.*, sesión del 12 de marzo de 1965, fol. 29r.
- ⁶⁹¹ *Ibid.*
- ⁶⁹² *Ibid.*, fol. 34r.
- ⁶⁹³ *Ibid.*, sesión del 21 de abril de 1965, fol. 35r.
- ⁶⁹⁴ *Ibid.*, sesión del 28 de julio de 1965, fol.46v.
- ⁶⁹⁵ *Ibid.*, sesión del 10 de noviembre de 1965, ff. 57r-v.
- ⁶⁹⁶ *Ibid.*, sesión del 7 de diciembre de 1965, fol. 59r.
- ⁶⁹⁷ *Ibid.*, fol. 60r.
- ⁶⁹⁸ *Ibid.*, sesión del 25 de mayo de 1966, fol. 83r-v.
- ⁶⁹⁹ *Ibid.*, sesión del 11 de octubre de 1967, fol. 149v. La liquidación quedó así:
- | | | |
|--------------------------------------|-------|-----------|
| - Manuel Rodríguez Ruiz (hasta 1967) | | 58.322,30 |
| - Antonio Armas Curbelo (hasta 1967) | | 53.448,99 |

- ⁷⁰⁰ AJOP, *Actas* (CP), Libro 59(1968-1970), sesión del 5 de marzo de 1969, ff. 13r-v.
- ⁷⁰¹ *Ibid.*, sesión del 28 de mayo de 1969, ff. 20r-v.
- ⁷⁰² *Ibid.*, sesión del 30 de septiembre de 1969, fol. 36r.
- ⁷⁰³ Registro Mercantil de Las Palmas, tomo 58 de «Sociedades»; escritura pública nº. 4.071, de fecha 14 de julio de 1966.
- ⁷⁰⁴ Sesión citada del 30 de septiembre de 1969, fol. 36v.
- ⁷⁰⁵ AJOP, *Actas*, Libro 61 (1972-1975), sesión del 13 de abril de 1972, ff. 2v-3r.
- ⁷⁰⁶ *Ibid.*, sesión del 28 de julio de 1972, fol. 15r.
- ⁷⁰⁷ *Ibid.*, sesión del 15 de noviembre de 1972, ff. 16r-17r.
- ⁷⁰⁸ El texto completo del informe viene recogido en: Junta Económica Interprovincial de Canarias, *Estudio sobre industrialización de la región canaria...*, ya cit., pp. 529-534.
- ⁷⁰⁹ Es curioso, pero el nombre de la firma japonesa cambia de su original MITSUI a un divertido y anecdótico MATSUI en los papeles de la Junta.
- ⁷¹⁰ AJOP, *Actas*, Libro 61 (1972-1975), sesión del 4 de junio de 1973, fol. 41r.
- ⁷¹¹ *Ibid.*, sesión del 3 de diciembre de 1974, ff. 142r-v.
- ⁷¹² AJOP, *Actas*, Libro 62 (1975-1977), sesión del 14 de enero de 1977, fol. 104r (*Proyecto modificado del Centro de Reparaciones Navales*).
- ⁷¹³ Véanse las cifras en: Shell, *Perfil Energético*, 1986; *id.*, *La escena mundial del petróleo y la OPEP*, 1986.
- ⁷¹⁴ AJOP, *Actas*, Libro 61 (1972-1975), sesión del 4 de junio de 1973, fol. 47r.
- ⁷¹⁵ *Ibid.*, sesión del 20 de junio de 1973, fol. 51v.
- ⁷¹⁶ *Ibid.*, ff. 51v-52r.
- ⁷¹⁷ *Ibid.*, sesión del 19 de diciembre de 1973, ff. 69r-72r.
- ⁷¹⁸ *Ibid.*, ff. 69r-v.
- ⁷¹⁹ Cfr. Hendrik Folmer, *Regional Economic Policy*, Dordrecht: Martinus Nijhoff Publ., 1986, pp. 6-8, 22-24.

⁷²⁰ Sesión citada del 19 de diciembre de 1973, ff. 70r-v.

⁷²¹ *Ibid.*, ff. 71v-72r.

⁷²² De ahí que los modernos investigadores denominen a esta empresa como el gran «fracaso colonial español» del siglo, después de los «acuerdos de Madrid» (noviembre 1975); *cfr.* Vicente García Franco, «Canarias y la política española en el Noroeste de Africa», en: VV. AA., *Canarias y Africa. (Altibajos de una gravitación)*, Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1985, pp. 25-50, esp. 49-50.

⁷²³ Seguimos en el libro 61 de la Actas, sesión del 13 de febrero de 1974, ff. 74r-82v.

⁷²⁴ *Ibid.*, fol. 74r.

⁷²⁵ *Ibid.*, ff. 74r-v.

⁷²⁶ *Ibid.*, fol. 74v.

⁷²⁷ *Ibid.*, fol. 82v.

⁷²⁸ *Ibid.*, sesión del 19 de julio de 1974, ff. 113r-v.

Ibid., fol. 113r.

Ibid., fol. 113v.

Ibid., sesión del 11 de octubre de 1974, ff. 124r-130r.

⁷³² *Ibid.*, fol. 124r.

⁷³³ *Ibid.*, fol. 128v. (las dos compañías).

⁷³⁴ *Ibid.*, fol. 130r.

⁷³⁵ *Ibid.*, ff. 129v-130r.

⁷³⁶ *Ibid.*, sesión del 23 de noviembre de 1974, fol. 134v.

⁷³⁷ *Ibid.*, sesión del 3 de diciembre de 1974, fol. 142r.

⁷³⁸ *Ibid.*, sesión del 14 de febrero de 1975, ff. 145r-154v.

⁷³⁹ *Ibid.*, ff. 154r-v.

⁷⁴⁰ *Ibid.*, sesión del 22 de julio de 1975, ff. 185v-186r.

- ⁷⁴¹ AJOP, Actas, Libro 62 (1975-1977), sesión del 5 de diciembre de 1975, ff. 18r-v.
- ⁷⁴² Folmer, *op. cit.*, pág. 14: «Therefore it is limited here to those acts of the central, regional or local governments which are conciously *aimed* at influencing the economic situation of one or more regions».
- ⁷⁴³ Francisco Oramas Tolosa, «Problemática de la Industria en Canarias», en: VV. AA., *La industria en Canarias. V Jornadas de estudios económicos canarios*, Madrid: Gobierno de Canarias, Banco de Bilbao, Universidad de La Laguna, 1986, pp. 117-127.
- ⁷⁴⁴ *Ibid.*, pág. 119.
- ⁷⁴⁵ Por ejemplo, el caso citado del prof. Folmer y su clásica obra, que, de principio a fin, trataba de definir un modelo econométrico de la acción de una política gubernamental dirigida al desarrollo de una región concreta.
- ⁷⁴⁶ Seguimos en el Libro 62, sesión del 18 de junio de 1976, fol. 58v.
- ⁷⁴⁷ Tal y como defendió, salvando las orientaciones ideológicas contenidas en sus textos, Michal Kalecki a través de los ensayos económicos, publicados bajo el título: *Sobre el capitalismo contemporáneo* (Barcelona: Crítica, 1979; *vid. preferentemente el artículo, «Regímenes intermedios (1966)»*, pp. 122-132, esp. 125).
- ⁷⁴⁸ *Ibid.*, sesión del 30 de septiembre de 1976, fol. 65v.
- ⁷⁴⁹ *Ibid.*, sesión del 10 de diciembre de 1976, fol. 91r.
- ⁷⁵⁰ *Ibid.*, sesión del 14 de enero de 1977, ff. 104r-v.
- ⁷⁵¹ Ministerio de Industria, Decreto 794/1975, de 3 de abril (*BOE*, 17-4-75).
- ⁷⁵² AJOP, Actas, Libro 63 (1978), sesión del 10 de marzo de 1978, fol. 5.
- ⁷⁵³ *Ibid.*, sesión del 7 de abril de 1978, fol. 5.
- ⁷⁵⁴ *Ibid.*
- ⁷⁵⁵ Así lo explicó el Sr. Cuyás en una exposición pronunciada en la sesión del 19 de diciembre de 1980 (Libro 65 de las Actas), fol. 10: «expuso que MACOSA nació como comunidad de bienes y posteriormente se constituyó al amparo de una orden del Ministerio de Obras Públicas, que fomentaba las uniones de empresarios para que pusieran el material evitándose una duplicidad en el mismo. En este sentido los puertos canarios han sido modélicos. No hubo monopolio ya que se acudió hasta el último de los consignatarios existentes para que formaran parte de la Sociedad. Hoy somos 30 socios».

- ⁷⁵⁶ Véase *Apéndice* nº. 1, tabla II de esta obra.
- ⁷⁵⁷ AJOP, *Actas*, Libro 64 (1979), sesión del 5 de octubre de 1979, ff. 7-8.
- ⁷⁵⁸ AJOP, *Actas*, Libro 65 (1980), sesión del 13 de febrero de 1980, fol. 5.
- ⁷⁵⁹ Sobre las grúas de CONTENEMAR, entre 1973 y 1983, véase: *Apéndice* 10, Cuadro nº. 2 de esta misma obra.
- ⁷⁶⁰ Seguimos en el Libro 65, sesión del 14 de mayo de 1980, fol. 11.
- ⁷⁶¹ *Ibid.*, sesión del 3 de julio de 1980, ff. 4-5.
- ⁷⁶² *Ibid.*, fol. 4; concesión por 20 años, con un canon de 550.000.
- ⁷⁶³ *Ibid.*, ff. 4-5; idénticos parámetros comerciales a la anterior concesión.
- ⁷⁶⁴ *Ibid.*, fol. 5; también fue aplazado en las sesiones del 23 de septiembre y 30 de octubre de 1980, ff. 4 y 5 respectivamente.
- ⁷⁶⁵ *Ibid.*, sesión del 23 de septiembre de 1980, fol. 1. (Para la evolución del número de grúas móviles propiedad de GRUELSA, véase en esta misma obra. *Apéndice* 10, Cuadro nº. 16).
- ⁷⁶⁶ *Ibid.*, fol.1:
- ⁷⁶⁷ AJOP, *Actas*, Libro 66 (1981), sesión del 5 de febrero de 1981, fol. 5 (Plazo: 30-6-81; canon: 333 ptas./m²/año).
- ⁷⁶⁸ *Ibid.*
- ⁷⁶⁹ *Ibid.*, sesión del 3 de abril de 1981, fol.4. (Plazo: 13-1-82; canon de 120 pts./m²/año).
- ⁷⁷⁰ *Ibid.*, fol. 5.
- ⁷⁷¹ *Ibid.*, sesión plenaria del 3 de abril de 1981, ff. 4-5.
- ⁷⁷² Acerca de la *Elder*, véanse: P. N. Davies, *The Trade Makers: Elder Dempster in West Africa, 1852-1972*, London: Allen and Unwin, 1973; Ferrera Jiménez, *op. cit.*, pp. 250-251.
- ⁷⁷³ Sobre esta compañía, véase: Agustín Guimerá Ravina, *La Casa Hamilton: Una empresa histórica en Canarias (1837-1987)*, Santa Cruz de Tenerife. 1989.
- ⁷⁷⁴ Aunque tuvo que asistir a la presentación de un recurso de alzada contra la promulgación de las *Normas*; Libro 66, sesión del 16 de octubre de 1981, ff. 3-4.

- ⁷⁷⁵ *Ibid.*, sesión del 31 de agosto de 1981, fol. 5.
- ⁷⁷⁶ *Ibid.*, sesión plenaria del 1 de octubre de 1981, fol. 3. (Véase la lista actualizada en Ferrera Jiménez, *op. cit.*, pp. 304-305).
- ⁷⁷⁷ *Ibid.*, fol. 7. (Véase También: Ferrera Jiménez, *op. cit.*, pág. 197).
- ⁷⁷⁸ AJOP, *Actas* (Comité Ejecutivo), Libro 68 (1982), sesión del 1 de marzo de 1982, ff. 6-7.
- ⁷⁷⁹ AJOP, *Actas* (Pleno), Libro 67 (1982), sesión del 15 de octubre de 1982, ff. 4-5.
- ⁷⁸⁰ Poniendo en seria duda la tesis empíricas de la relación de Philips (1958).
- ⁷⁸¹ Ángel Hernández Rodríguez, «La empresa ante la industrialización», en: VV. AA., *La industria en Canarias. V Jornadas...*, ya cit., pp. 113-115, esp. 113.

CONCLUSIONES

Este estudio, que ha pretendido ser monográfico y, en cierto modo, exhaustivo con los datos aportados por la documentación, tiene, desde un principio, un marcado *carácter interdisciplinar*. Hemos querido, al menos esa era la intención de partida, plasmar la necesaria historia tecnológica del Puerto de La Luz y Las Palmas a través de las diversas etapas que han experimentado las instalaciones portuarias de esta ciudad; tanto como, por otra parte, se hacia indispensable ligar esa narración histórica, a veces teñida de cifras y datos numéricos, con una paralela que redundara en el correlato sociológico e incluso económico de las máquinas de trabajo de los operarios. También nos hemos visto forzados, en los primeros momentos, a justificar el valor, no ya arqueológico de los instrumentos útiles del puerto, sino propiamente histórico de un relato cimentado profusamente en ellos.

Esperamos haber conseguido tal propósito, al que no hemos regateado esfuerzos. De cualquier manera, estas son las conclusiones a las que hemos llegado:

1ª.- Ninguna infraestructura portuaria y, precisamente, en este caso, el Puerto de La Luz y Las Palmas, puede subsistir y cuando menos prosperar sin contar con los debidos medios útiles tecnológicos y la subsiguiente «obra artificial», que van surgiendo con el paso del tiempo. Si, por el contrario, se sufre una carencia total o parcial de estos medios, ello conducirá a la aparición de conflictos en las mismas instalaciones, lo cual perjudicará notablemente el *hinterland* portuario y reducirá, consiguientemente, las posibilidades de crecimiento comercial y ganancia económica del *foreland*.

2ª.- El Puerto de La Luz, en la «etapa histórica» por excelencia (1883-1913), solamente dispuso de la grúa *Titán* para hacer las faenas de gran carga, a pesar de

no estar pensada para esa función. No obstante, el uso de este medio mecánico se extendió más allá de la segunda década de esta centuria, participando en múltiples tareas.

3ª.- La práctica inexistencia de grúas de propiedad pública, entre 1883 y 1954, forzó a la Junta de Obras del Puerto a arbitrar medidas conducentes al aprovechamiento de los medios privados para las labores diarias, las propias de un puerto en ascenso como el de La Luz y Las Palmas. Esta fue la razón que motivó, sin pretenderlo en absoluto la Junta, la monopolización del uso de los medios mecánicos por parte de las casas extranjeras --de tal suerte, que se originaron acciones de fuerza y movimientos huelguísticos de los obreros (por ejemplo, en 1933), principales víctimas de estas medidas--, que, por fin, vino a periclitarse con la nueva política adquisicionista de la JOP.

4ª.- A partir de la década de los 50, especialmente el año de 1955 y los sucesivos, la Junta adquirió nuevas grúas, iniciando un proceso de casi veinticinco años (1958-1983), en el que los medios crecerán de forma inaudita, hasta marcar un tope en la década de los 70 (1979); que es cuando se enfatiza el movimiento enajenador del Ministerio de Obras Públicas, acabándose en la década de los 80 (1984-1985), donde esa tendencia se agudiza; deshaciéndose, en fin, la nueva Autoridad Portuaria de todas sus grúas. En la actualidad, ya no cuenta con ningún gran medio, a excepción de las grúas de pórtico.

5ª.- Paralelamente a la consecución de la JOP de grandes medios mecánicos, la instancia privada se proveyó de grúas móviles de medio porte, alzándose, con el paso de los años y el paulatino declinar de los medios de la Junta, con el protagonismo de la propiedad y utilización de las grúas en el recinto portuario o, lo que es lo mismo, con el protagonismo diario de las faenas en el Puerto de La Luz. Este proceso se vio acentuado por la aparición de los contenedores en la década de los 60.

6ª.- Últimamente, y debido al sistema de carga *roll on-roll off*, impuesto a mediados de los 70, el puerto no se halla tan necesitado de grúas móviles, lo que ha generado la caída de las empresas privadas dedicadas al alquiler de estos medios. No obstante, aún subsisten algunas de estas empresas (*Transportes Ramos*, por ejemplo), pero la tendencia es a la baja, cuanto no a la supresión total de este tipo de actividades empresariales. Por otra parte, este hecho no ha dificultado que la JOP dotara al Puerto de La Luz y Las Palmas de magníficas grúas de pórtico para el desplazamiento y removido de los contenedores.

APÉNDICES

Apéndice 1. Tablas.

TABLA 1. *Tabla anual de las grúas del Puerto de La Luz y Las Palma (1928, 1954-1983).*Fuente: Memorias Anuales de la JOP.
Elaboración Propia.

AÑOS	GRÚAS MUELLE (Móviles o de Pórtico)	GRÚAS AUTOMO- VILES (Sobre neu- máticos)	G R Ú A S F L O T A N - T E S	TOTAL
1928	-----	1 (Titán)	-----	1
1954	-----	-----	-----	-----
1955	-----	4 (Proyecto compra)	-----	4
1956	-----	-----	-----	-----
1958	-----	5	4	9
1959	-----	5	4	9
1960	-----	5	4	9
1961	-----	5	4	9
1962	-----	5	4	9
1964	-----	7	4	11
1966	-----	21	4	25
1967	-----	21	4	25
1968	-----	21	4	25
1969	-----	21	4	25
1970	-----	21	4	25
1971	-----	21	2	23
1972	-----	19	2	21
1973	3	44	2	49
1974	3	57	2	62

AÑOS	GRÚAS MUELLE (Móviles o de Pórtico)	GRÚAS AUTOMÓVILES (Sobre neumáticos)	GRÚAS FLOTANTES	TOTAL
1975	3	52	2	57
1976	4	50	1	55
1977	3	50	1	54
1978	5	64	1	70
1979	5	72	1	78
1980	5	62	1	68
1981	6	60	1	67
1982	6	47	1	54
1983	6	47	1	54

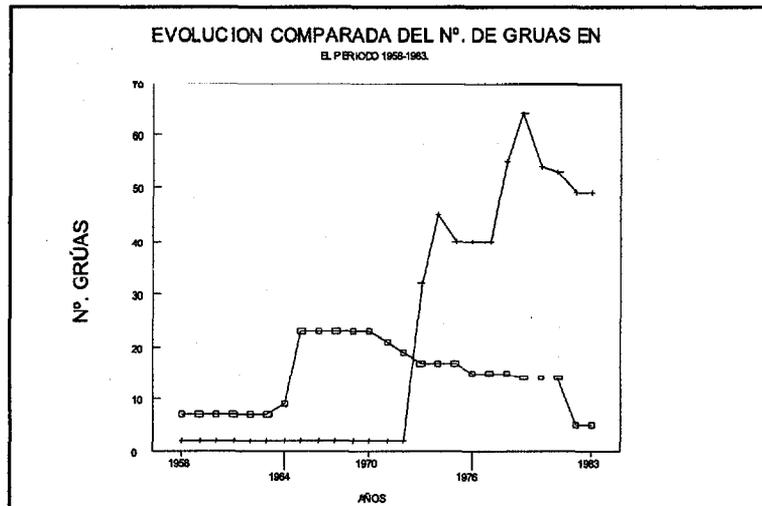
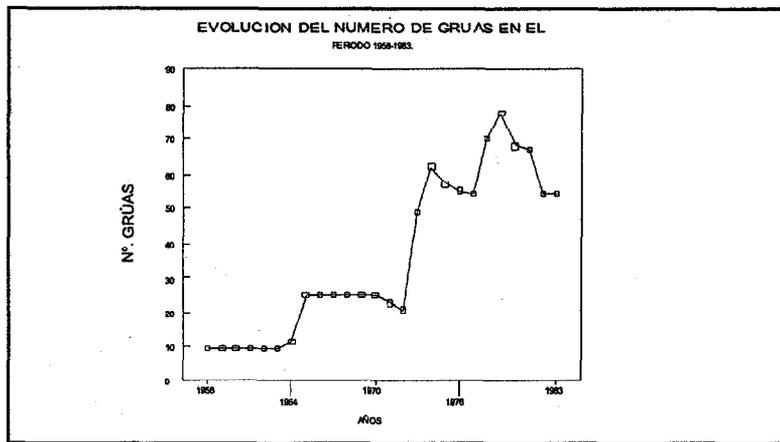
TABLA II. *Tabla anual de grúas de servicio y de particulares (1958-1983).*
Fuente: Memorias Anuales de la JOP.
Elaboración Propia.

AÑOS	GRÚAS DE SERVICIO	GRÚAS DE PARTICULARES	TOTAL
1958	7	2	9
1959	7	2	9
1960	7	2	9
1961	7	2	9
1962	7	2	9
1964	9	2	11
1966	2	2	25
1967	23	2	25

<i>AÑOS</i>	<i>GRÚAS DE SERVICIO</i>	<i>GRÚAS DE PARTICULARES</i>	<i>TOTAL</i>
1968	23	2	25
1969	23	2	5
1970	23	2	25
1971	21	2	23
1982	19	2	21
1983	17	32	19
1984	17	45	62
1985	17	40	57
1976	15	40	55
1977	14	40	54
1978	15	55	70
1979	14	64	78
1980	14	54	68
1981	14	53	67
1982	5	49	64
1983	5	49	64

Apéndice 2. *Ilustraciones.*

Fuente: Tablas I y II.



□ Grúas del Servicio.
 + Grúas de Particulares.

Apéndice 3. *Media geométrica general de las grúas (1958-1983)*

Fuente: Tablas I y II.

Elaboración propia.

28.89^a

- (a) Para determinar esta media de tendencia central se tendrán en cuenta tanto las grúas de propiedad pública como las de particulares, así como el tipo de mecanismo o situación (grúas de muelle, automóviles o particulares).

Apéndice 4. *Media geométrica general de las grúas por sexenios.*

Fuente: Tablas I y II.

Elaboración propia.

1958 - 1964	9.30
1966 - 1971	24.60
1972 - 1977	47.61
1978 - 1983	64.57

Apéndice 5. *Estimación porcentual del crecimiento general de las grúas por sexenios.*

Fuente: Apéndice 4.

Elaboración propia.

1958 - 1964	14.40 %
1966 - 1971	38.16 %
1972 - 1977	72.79 %
1978 - 1983	100.00 %

Nota: El valor medio del sexenio 1978-1983 es tomado como referencia (esto es, 64.57 = 100). Por tanto, en los porcentajes se desestiman los decrementos habido, ya contabilizados en las medias geométricas halladas con anterioridad.

Apéndice 6. *Marcas y número de grúas (1883-1983).*

Fuente: Memorias de la JOP.
Elaboración Propia.

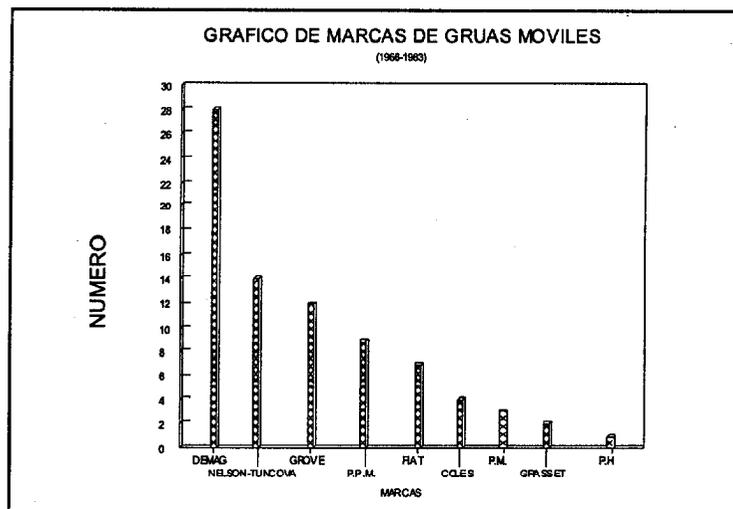
- WERT. CUSTO (Holanda),	1.
- COLES,	4.
- GRASSET,	2.
- NELSON-TUNCOVA,	14.
- IMENASA,	2.
- O.M.	3.
- FIAT,	7.
- LUNA,	7.
- DEMAG,	28.
- KRUPP,	2.
- P.M,	3.
- FORD,	1.
- RICHER,	2.
- GROVE,	12.
- P.H,	1.
- BARREIROS,	1.
- EDER,	1.
- PEGASO,	3.
- MAGIRUS,	2.
- P. P. M,	9.
- J. L. P,	1.
- CATERPILLAR,	1.

Apéndice 7. *Gráfico del número de grúas móviles (1966-1983).*

Fuente: Apéndice 6 y Memorias de la JOP.

Elaboración propia.

Nota: Dado lo complicado de representar en el gráfico más de una marca por un valor, hemos optado por visualizar un valor por marca.



Apéndice 8. *Compañías con grúas (1928-1983).*

Fuente: Memorias de la JOP.

Elaboración Propia.

- Cía. Carbonera Las Palmas, S. A.
- Blandy Brothers y Cía.
- ASVASA.
- S. A. Depósito de Carbones de Tenerife.
- CONTENEMAR.
- Federico Ramos.
- Manuel Rodríguez Ruiz.
- DISCASA.

- Gonzalo Suárez Pérez.
- Antonio A.M. e Hijos.
- «Consignatarios Buques» (MACOBSA O MACBSA).
- Manuel Rodríguez Gallardo.
- Hermanos Domínguez (o «Transportes Hermanos Domínguez).
- Taller Naval.
- Transportes «Prida».
- Transportes «Guanche».
- Armas Curbelo, S.A.
- Don Camilo Martínón Navarro.
- Cía. General Canaria de Combustible, S.A.
- Elder Dempster y Cía. Ltd.
- Miller y Cía.
- Ibérica Canaria, S.A.
- Bernardino Correa V.
- ASTICAN.
- J. J. León, S.A.
- GRUELSA.
- Fco. Caballero Massieu.
- Transportes GOPE.
- TRAESA.

Apéndice 9. *Muebles de Particulares (1958)*

Fuente: Memoria de la JOP de 1958.

Elaboración Propia.

<u>COMPañIA</u>	<u>EMPLEO</u>	<u>LONGITUD</u>
ASVASA (Astilleros y Varaderos Gran Canaria, S. A.)	Depósito de carbón y muelle de servicio.	70 metros (ancho 6'00 m.). De adoquín.
Blandy Brothers y Cía	Depósito de carbón y muelle de servicio.	90 metros (ancho: 5'90 m). De adoquín.
Cía. General Canaria de Combustible, S. A.	Depósito de carbón y muelle de servicio.	120 metros (ancho: 6'00 m.). De adoquín.

<u>COMPAÑIA</u>	<u>EMPLEO</u>	<u>LONGITUD</u>
S. A. de Carbones de Tenerife	Almacenes y muelle de servicio.	138 metros (ancho: 7,05 m.). De adoquín.
Don Camilo Martín Navarro	Depósito de mercancías y muelle de servicio.	110 metros (ancho: 10'20 m.). De adoquín.
Elder Dempster y Cía. Ltd.	Muelle de servicio.	112 metros (ancho: 5'70 m.). De madera.
Miller y Cía.	Muelle de servicio.	105 metros (ancho: 10'00 m.). De adoquín.

Apéndice 10. *Grúas móviles por compañía (1966-1983).*

Fuente: Memorias de la JOP.

Elaboración Propia.

Nº.1

COMPAÑIA : JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO (JOP) PERIODO: 1966-1983			
<i>AÑOS</i>	<i>NÚMEROS</i>	<i>TIPO Y ENERGÍA</i>	<i>MARCA</i>
1966 - 1972	20	Móvil - Gasoil	4 Coles 2 Grasset 14 Nelson-Tuncova
1973 - 1975	16	ídem.	2 Coles 14 Nelson-Tuncova
1976 - 1981	14	ídem.	14 Nelson-Tuncova
1982 - 1983	5	ídem.	5 Nelson-Tuncova.

Nº. 2

COMPAÑÍA: CONTENEMAR		PERIODO: 1973 - 1983	
AÑOS	NÚMERO	TIPO Y ENERGÍA	MARCA
1973 - 1983	2	Eléctricas Pórtico	2 IMENASA

Nº. 3

COMPAÑÍA: FEDERICO RAMOS		PERIODO: 1973 - 1983	
AÑOS	NÚMERO	TIPO Y ENERGÍA	MARCA
1973 - 1975	5	Móviles Gasoil	1 O. M. 3 Fiat 1 Luna
1976 - 1977	6	ídem.	1 O. M. 3 Fiat 1 Luna 1 Barreiros
1978	8	ídem.	2 O. M. 5 Fiat 1 Barreiros.
1979	10	ídem.	2 O. M. 6 Fiat 1 Barreiros. 1 J. L. P.
1980 - 1983	2	ídem.	1 Barreiros 1 J.L.P.

Nº. 4

COMPAÑÍA: MANUEL RODRÍGUEZ RUIZ		PERIODO: 1973 - 1980	
AÑOS	NÚMERO	TIPO Y ENERGÍA	MARCA
1973-1978	3	Móviles Gasoil	2 Demag 1 Krupp
1979-1980	1	ídem.	1 Demag

Nº. 5

COMPAÑÍA: DISCASA		PERIODO: 1973 - 1983	
AÑOS	NÚMERO	TIPO Y ENERGÍA	MARCA
1973-1983	1	Móviles Gasoil	1 Fiat

Nº. 6

COMPAÑÍA: GONZALO SUÁREZ PÉREZ		PERIODO: 1973 - 1980	
AÑOS	NÚMERO	TIPO Y ENERGÍA	MARCA
1973	1	Móvil Gasoil	1 P. M.
1974	3	ídem.	3 P. M.
1975	4	ídem.	3 P. M. 1 Grove
1976-1979	3	ídem.	2 P. M. 1 Grove
1980	1	ídem.	1 Grove

Nº. 7

COMPAÑÍA: ANTONIO A. M. e HIJOS			PERIODO: 1973
AÑOS	NÚMERO	TIPO Y ENERGÍA	MARCA
1973	1	Móvil Hidráulica	1 Ford

Nº. 8

COMPAÑÍA: CONSIGNATARIOS BUQUES*			PERIODO: 1973 - 1983
AÑOS	NÚMERO	TIPO Y ENERGÍA	MARCA
1973-1977	8	Móvil Gasoil	2 Richer 6 Demag
1978	16	ídem.	2 Richer 12 Demag
1979-1981	20	ídem.	2 Richer 14 Demag 4 P. P. M.
1982-1983	16	ídem.	2 Richer 10 Demag 4 P. P. M.

- (*) 1973-1979 Consignatarios de Buques.
 1980 Consignatarios, S. A.
 1981 MACOBSA.
 1982-1983 MABCSA (Maquinaria Auxiliar de Consignatarios de Buques, S. A.)

Nº. 9

COMPañÍA: MANUEL RODRÍGUEZ GALLARDO		PERIODO: 1973 - 1978	
AÑOS	NÚMERO	TIPO Y ENERGÍA	MARCA
1973-1974	6	Móvil Gasoil	3 Demag 3 Grove
1975-1977	3	ídem.	2 Demag 1 Grove

Nº. 10

COMPañÍA: HERMANOS DOMÍNGUEZ *		PERIODO: 1973 - 1983	
AÑOS	NÚMERO	TIPO Y ENERGÍA	MARCA
1973-1977	1	Móvil Gasoil	1 P. H.
1978	3	ídem.	1 P. H. 1 Grove 1 P. P. M.
1979-1983	4	ídem.	1 P. H. 1 Grove 2 P. P. M.

- * 1973-1981 Hermanos Domínguez.
1981-1983 Transportes Hermanos Domínguez.

Nº. 11

COMPAÑÍA: TALLER NAVAL		PERIODO: 1973 - 1974	
AÑOS	NÚMERO	TIPO Y ENERGÍA	MARCA
1973-1974	1	Móvil Gasoil	1 O. M.

Nº. 12

COMPAÑÍA: TRANSPORTES GUANCHES		PERIODO: 1974 - 1983	
AÑOS	NÚMERO	TIPO Y ENERGÍA	MARCA
1974	5	Móvil Gasoil	2 Demag 3 Luna
1975-1978	4	ídem.	1 Demag 1 Magirus 2 Pegaso
1979-1983	6	ídem.	2 Demag 2 Pegaso 1 Magirus 1 Krupp

Nº. 13

COMPAÑÍA: ARMAS CURBELO, S. A.		PERIODO: 1974	
AÑOS	NÚMERO	TIPO Y ENERGÍA	MARCA
1974	1	Móvil Gasoil	2 Demag 1 Eder

Nº. 14

COMPañÍA: BERNARDINO CORREA V.		PERIODO: 1976-1977	
AÑOS	NÚMERO	TIPO Y ENERGÍA	MARCA
1976-1977	1	Móvil Gasoil	1 P. P. M.

Nº. 15

COMPañÍA: J. J. LEÓN, S. A.		PERIODO: 1979-1983	
AÑOS	NÚMERO	TIPO Y ENERGÍA	MARCA
1978-1983	2	Móviles Gasoil	2 P. P. M.

Nº. 16

COMPañÍA: GRUELSA		PERIODO: 1978-1983	
AÑOS	NÚMERO	TIPO Y ENERGÍA	MARCA
1978-1980	3	Móviles Gasoil	3 Luna
1981-1983	9	ídem.	3 Luna 4 Grove 2 Demag

Nº. 17

COMPAÑÍA: FRANCISCO CABALLERO MASSIEU PERIODO: 1978 - 1979			
AÑOS	NÚMERO	TIPO Y ENERGÍA	MARCA
1978-1979	1	Móvil Gasoil	1 O. M.

Nº. 18

COMPAÑÍA: IBÉRICA CANARIA, S.A. PERIODO: 1980			
AÑOS	NÚMERO	TIPO Y ENERGÍA	MARCA
1980	1	Móvil Gasoil	1 IMENASA

Nº. 19

COMPAÑÍA: TRANSPORTE GOPE PERIODO: 1981 - 1983			
AÑOS	NÚMERO	TIPO Y ENERGÍA	MARCA
1981 - 1983	1	Móvil Gasoil	1 Pegaso

Nº. 20

COMPAÑÍA: TRAESA PERIODO: 1981 - 1983			
AÑOS	NÚMERO	TIPO Y ENERGÍA	MARCA
1981 - 1983	1	Móvil Gasoil	1 Caterpillar

Apéndice 11. *Presidentes de la Junta de Obras del Puerto.*

- D. Miguel Curbelo Espino (Diciembre 1905-Diciembre 1906).
- D. Diego Mesa de León (Diciembre 1906-Diciembre 1908).
- D. Luis Van-de-Valle y Quintana (*Marqués de Ghisla Ghiselin*),
(Diciembre 1908-Diciembre 1916).
- D. Miguel Curbelo Espino (Diciembre 1916-Noviembre 1927).
- D. Francisco Caballero Rodríguez (Noviembre 1927-Junio 1930).
- D. José Brosa Rojas (Junio 1930-Noviembre 1930).
- D. José Melián Jiménez (Noviembre 1930-Septiembre 1935).
- D. Juan Bordes Clavarie (Septiembre 1935-Julio 1936)
- D. Guillermo Camacho González (Julio 1936-Agosto 1939).
- D. Francisco Hernández Suárez (Agosto 1939-Julio 1947).
- D. Diego Vega Sarmiento (Julio 1947-Septiembre 1950).
- D. Luis Correa Viera (Septiembre 1950-Diciembre 1959).
- D. Alejandro del Castillo y del Castillo (*Conde de la Vega Grande de
Guadalupe*), (Diciembre 1959-Septiembre 1963).
- D. Federico Díaz Bertrana (Septiembre 1963-Diciembre 1970).
- D. Matías Vega Guerra (Diciembre 1970-Agosto 1977).
- D. Rafael Bittini Delgado (Agosto 1977-Septiembre 1982).
- D. Alejandro Castro Jiménez (Octubre 1982-Febrero 1983).
- D. Manuel Barreto Acuña (Febrero 1983- ...).

Fuente: Memorias Anuales de la JOP.

FUENTES

Fuentes Archivísticas.

- Archivo de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación (Las Palmas), Expedientes de la Cámara.

- Archivo Histórico Provincial de Las Palmas.

1.- Sección: Ayuntamiento; Serie de:

- Alumbrado (1877-1918), 3 legajos.
- Edificios Industriales (1869-1922), 9 legajos.
- Intereses Generales (1643-1928), 9 legajos.
- Obras Públicas (1831-1930), 27 legajos.
- Policía y Ornato, Serie I (1890-1930), 63 legajos.
- Puerto de La Luz (1832-1914), 3 legajos.
- Sanidad (1852-1934), 11 legajos.
- Solicitud de terrenos en el Puerto de La Luz (1902-1926), 1 legajo.

2.- Fondo Documental «Juan de León y Castillo» (1852-1910), 28 legajos.

3.- Fondo Documental «Leopoldo Matos Massieu, legajos 5, 7 y 36.

- Archivo de la Junta Administrativa de Obras Públicas (Archivo Técnico), en Madrid; Serie: Proyectos y obras en carreteras.

- Archivo de la Junta de Obras del Puerto, en Las Palmas.

1.- Libros de Actas de la Comisión Ejecutiva (o Permanente) y el Pleno de la Corporación (1905-1983), 69 libros.

- Hemeroteca del Museo Canario (Las Palmas).

Fuentes Documentales (o impresas).

1.- De la Junta de Obras del Puerto.

(Ingeniero don Jaime Ramonell y Obrador), *Proyecto de Ampliación del Puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria. Año 1917*, Las Palmas: JOP, 1917, Tip. «El Diario».

Junta de obras de los Puertos de La luz y Las Palmas (Dirección Facultativa), *Memoria correspondiente al año 1928*, Las Palmas: 1929 (Ingeniero Director: D. Julio Rodríguez Roda y Hacar), 144 + XXVII gráficos a color.

-----, *El Puerto en 1954*, Las Palmas: 1955, 54 pp.

-----, *El Puerto en 1955*, Las Palmas: 1956, 54 pp.

-----, *El Puerto en 1956*, Las Palmas: 1957, 62 pp.

Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Puertos y Señales Marítimas (Junta de Obras y Servicios de los Puertos de La Luz y Las Palmas), *Memoria Anual del Puerto. (Ejercicio de 1958)*, Las Palmas: 1959, 55 pp.

-----, *Memoria Anual del Puerto. (Ejercicio de 1959)*, Las Palmas: 1960, 55 pp.

-----, *Memoria Anual del Puerto. (Ejercicio de 1960)*, Las Palmas: 1961, 54 pp.

-----, *Memoria Anual del Puerto. (Ejercicio de 1961)*, Las Palmas: 1962, 54 pp.

-----, *Memoria Anual de los Puertos de La Luz y Las Palmas. (Año 1962)*, Las Palmas: 1963, 45 pp.

-----, *Plan General de Ordenación y Obras del Puerto de La Luz y Las Palmas. Información Pública*, Las Palmas: enero 1964, mecanografiado, 24 pp. + 2 planos.

-----, *Memoria Anual de los Puertos de La Luz y Las Palmas. Año 1964*, Las Palmas: 1965, 48 pp.

-----, *Memoria Anual de los Puertos de La Luz y Las Palmas. Año 1966*, Las Palmas: 1967, 46 pp.

-----, *Memoria Anual de los Puertos de La Luz y Las Palmas. Año 1967*, Las Palmas: 1968, 47 pp.

-----, *Memoria Anual de los Puertos de La Luz y Las Palmas. Año 1968*, Las Palmas: 1969, 39 pp.

-----, *Memoria Anual del Puerto de La Luz y Las Palmas. Año 1969*, Las Palmas: 1970, 39 pp.

-----, *Memoria Anual del Puerto de La luz y Las Palmas. Año 1970*, Las Palmas: 1971, 39 pp.

- , *Memoria Anual del Puerto de La Luz y Las Palmas. Año 1971*, Las Palmas: 1972, 41 pp.
- , *Memoria Anual del Puerto de La Luz y Las Palmas. Año 1972*, Las Palmas: 1973, 41 pp.
- , *Memoria Anual del Puerto de La Luz y Las Palmas. Año 1973*, Las Palmas: 1974, 59 pp.
- , *Memoria Anual del Puerto de La Luz y Las Palmas. Año 1974*, Las Palmas: 1975, 58 pp.
- , *Memoria Anual del Puerto de La Luz y Las Palmas. Año 1975*, Las Palmas: 1976, 57 pp.
- , *Memoria Anual del Puerto de La Luz y Las Palmas. Año 1976*, Las Palmas: 1977, 59 pp.
- , *Memoria Anual del Puerto de La Luz y Las Palmas. Año 1977*, Las Palmas: 1978, 57 pp.
- Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Dirección General de Los Puertos y Costas, *Memoria Anual del Puerto de La Luz y Las Palmas. Año 1978*, Las Palmas: 1979, 53 pp.
- , *Memoria Anual del Puerto de La Luz y Las Palmas. Año 1979*, Las Palmas: 1980, 54 pp.
- , *Memoria Anual del Puerto de La Luz y Las Palmas. Año 1980*, Las Palmas: 1981, 54 pp.
- , *Memoria Anual del Puerto de La Luz y Las Palmas. Año 1981*, Las Palmas: 1982, 58 pp.
- , *Puerto de La Luz y Las Palmas. Memoria Anual. Año 1982*, Las Palmas: 1983, 74 pp.
- , *Puerto de La Luz y Las Palmas. Memoria Anual. Año 1983*, Las Palmas: 1984, 128 pp.
- , *Puerto de La Luz y Las Palmas. 1984*, Las Palmas: 1985, 110 pp.

2.- Periódicas.

Anales de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas.
Diario de Avisos de Las Palmas.
Diario de Las Palmas.
El Eco de Canarias.
Las Efemérides.
El Liberal.
La Mañana.

La Provincia.
Revista de Canarias.
El Tribuno.
La Voz Obrera.

Medios Audiovisuales.

Cepsa, *CEPSA, 1957* (Documental).
EDEFA, *Historia de la Navegación, 1993* (Colección de 7 videos).

BIBLIOGRAFÍA

ADVERTENCIA

Dada la diferente temática abordada en las dos partes del texto, hemos creído oportuno separar la bibliografía de acuerdo con esa diferenciación. Así, el posible lector verá facilitada la localización y consulta de las obras relativas a una parte o a la otra. En la medida de lo posible, hemos evitado repeticiones innecesarias.

A) Primera Parte.

ALEMANY, Joan, *Los puertos españoles en el siglo XIX*, Madrid: CEHOPU, 1991.

(Anónimo), «Telescopic Foundations», *International Cranes*, vol. 1, nº3 (Dec. 1992/Jan. 1993). pp. 28-29.

ARGÜELLES, Juan, *Historia de la matemática*, Madrid: Akal, 1989.

ARQUÍMEDES. *El método*. Madrid: Alianza, 1986.

BERNAL, J. D., *Ciencia e Industria en el siglo XIX*, Tortosa: Ed. Martínez Roca, 1973.

BETHENCOURT MASSIEU, Antonio, *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*, Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria (Col. «Alisios»), 1991.

BONNET CORREA, A. y GARCÍA MOLERO, J. E., *Bibliografía de Arquitectura, Ingeniería y Urbanismo en España (1498-1880)*, Madrid-Verduz: Turner-To-

pos Verlag, 1980, 2 vols.

BUTEL, P., «Le grand commerce maritime», en: P. León, *Histoire économique et sociale du monde*, París: 1978, t. III.

CALERO MARTÍN, Carmen G., *Las comunicaciones marítimas interinsulares en Canarias. (Siglos XVI al XIX)*, Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria (Col. «La Guagua»), 1979.

CLAGETT, M., «Archimedes», en: *Dictionary of Scientific Biography*, New York: 1970, 99. 213-231.

COQUET, Adolphe, *Una excursión a las Islas Canarias*, La Orotava: Col. «A través del tiempo», 1982.

CUESTA DUTARI, Norberto, *La invención del cálculo infinitesimal y su introducción en España*, Salamanca: Universidad, 1985.

CHAUNU, Pierre, *Séville et l'Atlantique*, París: C. E. H., 1959-1963, 10 vol. + 1 atlas.

CHILDE, Gordon, *Los orígenes de la civilización*, Madrid: F. C. E., 1981, 15ª reimp.

DERRY, T. K. y WILLIAMS, T. I., *A Short History of Technology from the Earliest Times to A. D. 1900*, Oxford: O. U. P., 1961 (trad. cast. *Historia de la Tecnología*, Madrid: Siglo XXI ed., 1977, 3 vols.).

DIJKSTERHUIS, E. J., *Archimedes*, Copenhagen-New York: 1956.

Docklands heritage. Conservation and regeneration in London Docklands, Londres: London Docklands Development Corp., 1987.

DOUGLAS BROWN, R., *The port of London*. Terence Dalton, 1978.

ESTEBAN PIÑEIRO, Mariano *et al.*, *Estudios sobre historia de la ciencia y de la técnica*, Valladolid: Junta de Castilla y León, 1988, 2 vols.

FARRINGTON, Benjamin, *Ciencia y filosofía en la antigüedad*, Barcelona: Ariel, 1981, 7ª. ed.

FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. *et col.*, *Catálogo de treinta canales españoles anteriores a 1900*. Madrid, CEHOPU, 1986.

FERNÁNDEZ PÉREZ, J. y GONZÁLEZ TASCÓN, I. (eds.), *Ciencia, Técnica y Estado en la España Ilustrada*, Zaragoza: MEC, Secretaría de Estado de universi-

dades y SEHCYT, 1990.

GARCÍA-BAQUERO, A., *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Sevilla: 1976.

GARCÍA TAPIA, Nicolás, «Pedro Juan de Lastanosa y Pseudo-Juanelo Turriano», *Llull*, vol. 10 (1987), pp. 57-74.

----, *Ingeniería y arquitectura en el Renacimiento Español*, Valladolid: Universidad y Caja de Ahorros de Salamanca, 1989.

GLAS, George, *Descripción de las Islas Canarias (1764)*, Tenerife: Instituto de Estudios Canarios, 1982, 2ª. ed.

GONZÁLEZ TASCÓN, Ignacio, *Fábricas Hidráulicas Españolas*, Madrid: MOPU, 1987.

GUIMERÁ RAVINA, Agustín, *Burguesía extranjera y comercio atlántico. La empresa comercial irlandesa en Canarias (1703-1771)*, Madrid: Gobierno de Canarias y CSIC, 1985.

HARDISSON, Emilio, «Santa Cruz de Tenerife y su puerto», *Revista de Historia*, 76 (1946).

HERRERA PIQUÉ, Alfredo, *Las Islas Canarias, escala científica en el Atlántico. Viajeros naturalistas en el siglo XVIII*, Madrid: Ed. Rueda, Cabildo Insular de Gran Canaria, Caja Insular de Ahorros de Canarias, 1987.

HYDE, F. E. (ed), *Liverpool and the Mersey: An Economic History of a Port, 1700-1979*, Londres: 1971.

JACKSON, Gordon, *The History and Archaeology of Ports*, World's Work Ltd., 1983.

KRANZBERG, Melvin y PUNSELL, Carroll W., Jr. (eds.), *Historia de la tecnología. (La técnica en Occidente de la Prehistoria a 1900)*, Barcelona: Gustavo Gill, 1981, 2 vol.

LANDES, D. S., *Progreso tecnológico y Revolución industrial*, Madrid: Taurus, 1979.

LECLERQ, Jules, *Viaje a las Islas Afortunadas. Cartas desde las Canarias en 1879*, Madrid: Gobierno de Canarias, 1990.

LEDRU, André-Pierre, *Viaje a la Isla de Tenerife (1796)*, Madrid: Col. «A través

del tiempo», 1982.

LOBO CABRERA, Manuel, *Grupos humanos en la Sociedad Canaria del siglo XVI*, Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria (Col. «La Guagua»), 1979.

MASON, Stephen F., *Historia de las Ciencias*, Madrid: Alianza, 1984-1986, 5 tomos.

MORA CHARLES, María Sol de, *Los inicios de la teoría de la probabilidad. Siglos XVI al XVII*, Bilbao: Universidad del País Vasco.

MORALES PADRÓN, Francisco, *Sevilla, Canarias y América*. Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1970.

NADAL, J.; CARRERAS, A.; MARTIN ACEÑA, P., *España, 200 años de tecnología*, Madrid: Ministerio de Industria y Energía, INI y RENFE, 1988.

NEUGEBAUER, Otto, *The Exact Sciences in Antiquity*, Cambridge: 1957, 2ª. ed.

PESET, J. L.; GARMA, S.; PÉREZ GARZÓN, J. S. *Ciencia y enseñanza en la revolución burguesa*, Madrid: Siglo XXI, 1978.

PESET, José Luis (ed.), *Ciencia, vida y espacio en Iberoamérica*, Madrid: CSIC, 1989, 3 vols.

PUTNEY, J., *London's Docks*, Londres: 1975.

RITCHIE-NOAKES, Nancy, *Liverpool's historic Waterfront. The world's firsts mercantile dock system*, Meyerside County Museums. Royal Commission on Historical Monuments. HMSO. 1984.

RUIZ ÁLVAREZ, Antonio, «Síntesis histórica del muelle del Puerto de la Cruz o de Orotava», *AEA*, nº. 19 (1973), pp. 403-431.

RUMEU DE ARMAS, Antonio, «Agustín de Betancourt, fundador de la Escuela de Caminos y Canales», *AEA*, 13 (1967), pp. 243-301.

-----, *Ciencia y tecnología en la España ilustrada. La Escuela de Caminos y Canales*, Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos y Canales y Puertos/Eds. Turner, 1980.

-----, *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales*, Madrid: Gobierno de Canarias, Cabildo Insular de Gran Canaria y Cabildo Insular de Tenerife, 1991, 2ª. ed. en facsímil, 3 tomos en cinco volúmenes.

SÁNCHEZ RON, José María, «Ciencia, tecnología y educación en Gran Bretaña

- (1850-1918)», *Revista de Occidente*, n.º. 89 (Octubre 1988), pp. 87-108.
- SCHNEIDER, Ivo, *Archimedes. Ingenieur, Naturwissenschaftler und Mathematiker*, Darmstadt: 1979.
- SHEA, William R., *La revolución intelectual de Galileo*, Barcelona: Ariel (Col. «Methodos»), 1983.
- STRANDH, Sigvard, *Máquinas. Una historia ilustrada*, Madrid: Ed Raiccs, 1988.
- VIGUERAS GONZÁLEZ, Modesto, *La tecnología portuaria del Siglo de Oro Español*, Madrid: MOPU, 1979.
- VILCHIS, Jaime y ARIAS, Victoria (ed.), *Ciencia y técnica entre Viejo y Nuevo Mundo (siglos XV-XVIII)*, Barcelona: Sociedad Estatal Quinto Centenario, Ministerio de Cultura y Lunwerg Eds., 1992.
- VILLE, S.P., *English Shipowning during the Industrial Revolution*, Manchester: 1987.
- VV. AA., *Bibliografía histórica sobre la ciencia y técnica en España*, Valencia: 1973, 2 vols.
- VV. AA., *A History of Technology*, Oxford: O.U.P., 1955-1979, 6 vols.

B) Segunda Parte.

- ALCARAZ ABELLÁN, José, *La resistencia antifranquista en las Canarias Orientales (1939-1960)*, Las Palmas: CIES/Museo Canario, 1991.
- ALEMÁN LORENZO, José Antonio, *La economía canaria*, S/C Tenerife: 1977 (Tesina de la Escuela Social de Canarias del Ministerio de Trabajo).
- ALFONSO GIL, Javier, *Un modelo de desarrollo económico: aplicación al caso español 1940-75*, Madrid: Ministerio de Hacienda (Instituto de Estudios Fiscales), 1979.
- ASÍN CABRERA, María Asunción, *Islas y Archipiélagos en las Comunidades Europeas*, Madrid: Tecnos, 1988.
- BANCO DE BILBAO, *Panorama económico de Canarias*, 1973.
- BANCO EXTERIOR DE ESPAÑA, *La crisis de los 70*, Madrid: 1978, 2ª. ed.
- BANCO URQUIJO. *Evolución de la economía española durante el tercer*

cuatrimestre de 1978, Madrid: 1979.

BENÉVOLO, L., *Orígenes del Urbanismo moderno*, Madrid: Celeste Eds., 1993.

BERGASA, O. y VIÉITEZ, A., *Desarrollo y subdesarrollo de la economía canaria*, Madrid: Guadiana, 1969.

BOURGON TINAO, Luis Pablo, *Los Puertos Francos y el régimen especial de Canarias*, Madrid: Instituto de estudios de Administración Local, 1982.

BRIGGS, Asa (dir.), *Historia de las civilizaciones. 10. el siglo XIX*, Madrid: Alianza Labor, 1989.

BRITO GONZÁLEZ, O., *Historia del Movimiento Obrero Canario*, Madrid: Ed. Popular, 1986.

----, *Historia Contemporánea: Canarias, 1876-1931. La encrucijada internacional*, S.C. Tenerife: CCPC (Historia Popular de Canarias), 1989.

BURY, John, *La idea del Progreso*, Madrid: Alianza, 1971.

BURRIEL DE ORUETA, E. L., *El Puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria*, Las Palmas: CIES, 1974.

CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE LAS PALMAS, *Análisis del tráfico marítimo de los Puertos Canarios*, 1978.

CENTENO, Roberto, *El petróleo y la crisis mundial*, Madrid: Alianza, 1982.

Confederación Nacional de la Construcción (C. N. C.), *Las carencias de infraestructuras y equipamientos sociales. Evaluación diferencial con la CEE. (Ponencia y conclusiones de la V Jornadas Nacionales de la Construcción, La Coruña 25-26 Sept. 86)*, Madrid: 1986.

COOPER, Russell y HALTIWANGER, John, «The Aggregate Implications of Machine Replacement: Theory and Evidence», *The American Economic Review*, June 1993, vol. 83, number 3, pp. 360-382.

Costas y Puertos, Madrid: Boletín Oficial del Estado, 1983.

DARIAS PRÍNCIPE, Alberto, *Arquitectura y arquitectos en las Canarias Occidentales, 1874-1931*, Tenerife: CCPC (Col. «El Arte en Canarias»), 1991.

DAVIES, Peter N., *The Trade Makers: Elder Dempster in West Africa, 1852-1972*, London: Allen and Unwin, 1973.

----, *Sir Alfred Lewis Jones, Shipping Entrepreneur Par Excellence*, 1978.

-----, «The British Contribution to the Economic Development of the Canary Islands, with special reference to the 19th century», en: *VI Coloquio de Historia Canario-Americana (1984)*, III Aula Canarias-Noreste de África, Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1987, pp. 353-380.

-----, *Fyffes and the Banana: Musa Sapientium. A Centenary History 1888-1988*, London: The Athlone Press Ltd., 1990.

DELGADO AGUIAR, Gerardo y ARMENGOL MARTÍN, Matilde, «Las actividades portuarias», *Geografía de Canarias*, publicado por *La Provincia y Diario de Las Palmas* (1993), folleto nº. 27.

DISRAELI, Benjamín, *Coningsby*, Londres: 1911.

DONNET Y PAREJA, B., *Los puertos de España*, Madrid: 1910.

DURR, Ernest *et al.*, *Paro, inflación y crecimiento. (La experiencia española, 1973-80)*, Madrid: Espasa Calpe, 1980.

Economía Canaria, 76. Desarrollo del subdesarrollo: especulación y necesidades, Las Palmas: Caja Insular de Ahorros (CIES, Cuadernos Canarios de Ciencias Sociales, nº. 4), 2 tomos, 1978.

Economía Canaria. Estadísticas, Las Palmas: Caja Insular de Ahorros (CIES, Cuadernos Canarios de Ciencias Sociales, nº. 7), 1980.

Economía Canaria. Estadísticas: 1979-1980, Las Palmas: Caja Insular de Ahorros (CIES, Cuadernos Canarios de Ciencias Sociales, nº. 8), 1981.

El Puerto de La Luz en Gran Canaria, Las Palmas: Tip. El Diario, 1909.

ESPADAS BURGOS, M., «Empresas científicas y penetración alemana en Canarias. El pleito del Hotel Taoro (1907-1912)», en: *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº. 33 (1987), pp. 221-237.

ESTÉVEZ GONZÁLEZ, Fernando, *Indigenismo, Raza y Evolución. (El pensamiento antropológico canario, 1750-1900)*, Tenerife: Aula de Cultura/Musco Etnográfico, 1987.

FOLMER, Hendrik, *Regional Economic Policy*, Dordrecht: Martinus Nijhoff Publ., 1986.

FUENTES QUINTANA, E. (dir.), *Informe sobre la economía de Canarias en relación con la española y la de los países de la CEE*, Gobierno de Canarias (Consejería de Hacienda), 1987.

GALVÁN FERNÁNDEZ, F., «Burgueses, ferrocarril y tranvía en Tenerife a principios de siglo», en: *Anuario de Estudios Atlánticos*, n.º. 32 (1986), pp. 355-375.

----, *Burgueses y Obreros en Canarias. (Del s. XIX al XX)*, La Laguna: Universidad (Secretariado de Publicaciones), 1986.

GALLEGO, J.A., «Los comienzos del asociacionismo obrero en Gran Canaria», en: *Anuario de estudios Atlánticos*, n.º. 27 (1981), pp. 261-307.

GARCÍA MERINO, Luis Vicente, *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao*, Bilbao: HAEE/IVAP, 1987.

GARCÍA PÉREZ, José Luis, *Viajeros ingleses en las Islas Canarias durante el siglo XIX*, S.C. Tenerife: Cajas de Ahorros Confederadas, 1988.

GOBIERNO DE CANARIAS (Consejería de Industria y Energía), *Análisis sectorial de la industria en Canarias*, S/C Tenerife: 1986.

GONDRA ROMERO, José María, *Régimen Jurídico de las operaciones de carga y descarga en el trabajo marítimo*, Madrid: Tecnos, 1970.

GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Manuel-Jesús, *La economía política del franquismo (1940-1970). Dirigismo, mercado y planificación*, Madrid: Tecnos, 1979.

GUIMERÁ PERAZA, Marcos, «Cartas de León y Castillo a Alfredo S. Pérez», *El Museo Canario*, ns. XXXVI-XXXVII (1975-196), pp. 83-124.

----, «El pleito insular, desde 1854 a 1936» en: Agustín Millares Torres, *Historia General de las Islas Canarias*, Las Palmas: Edirca, 1977, vol. V, pp. 240-256.

----, *El Pleito Insular (1808-1936)*, Madrid: Instituto de Estudios de la Administración Local, 1987, 2ª. ed.

GUIMERÁ RAVINA, Agustín, *La Casa Hamilton: Una empresa histórica en Canarias (1837-1987)*, Santa Cruz de Tenerife: 1989.

HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, A. Sebastián, *Kioscos: Comercio y Turismo en Las Palmas de Gran Canaria*, Las Palmas: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación (Col. «Urbanismo Comercial e Industrial en Canarias»), 1988.

----, *Las ingenierías históricas en San Bartolomé de Tirajana*, Las Palmas: Ayuntamiento de San Bartolomé, 1990.

----, *El Puerto de La Luz en la obra de Juan de León y Castillo*, Las Palmas: ULPGC (Escuela Universitaria Politécnica), 1991.

-----, *Triana. Zona comercial histórica*, Las Palmas: Universidad, Cámara Oficial de Comercio y FEDECO, 1992.

HERRERA PIQUÉ, Alfredo, «La Colonia inglesa en Gran Canaria: una gran aventura económica en el siglo XIX», *Aguayro*, n.º. 94 (Diciembre 1977), pp. 6-9.

-----, *Las Palmas de Gran Canaria*, Madrid: Ed. Rueda, 2ª. ed., 1984, 2 vol.

Instancia que el Excelentísimo Ayuntamiento de la Orotava en la provincia de Canarias ha llevado al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda, con motivo de la crisis vinícola por que atraviesa el país, La Orotava: Imp. de A. Herreros, 1909, 8 pp.

JORDÉ, *El Puerto de La Luz y los hermanos León y Castillo*, Las Palmas: Tip. alzola, 1952.

JULIÁ, Santos, *Historia económica y social moderna y contemporánea de España. II. Siglo XX*, Madrid: UNED (Facultad de Ciencias Políticas y Sociología), 1988.

JUNTA ECONÓMICA INTERPROVINCIAL DE CANARIAS, *Estudio sobre industrialización de la región canaria. Análisis de la estructura industrial*, S/C Tenerife: 1974.

KALECKI, Michal, *Sobre el capitalismo contemporáneo*, Barcelona: Crítica, 1979.

Las Islas Canarias. Antecedentes históricos y bases para la división de las Islas en dos provincias independientes. Se publica este folleto por acuerdo de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas de Gran Canaria, Madrid: Imp. de los Sucesores de Hernando, 1906.

LLORCA, Vicente, «Titán, una grúa de las de antes», en: *Canarias* 7, 10.X.1993.

MANRIQUE DE LARA PEÑATE, Casiano, «La economía canaria: situación y perspectivas», *Papeles de Economía Española*, n.º. 55 (1993), pp. 137-152.

MARAVALL, José María. *La política de la transición*, Madrid: Taurus, 1985, 2ª. ed.

MARTÍN, Carmela y RODRÍGUEZ ROMERO, Luis, *Cambio técnico y dependencia tecnológica. El caso de España*, monografías del FIES, Serie E, n.º. 11, 1977.

-----, *Política de Promoción del cambio técnico y reindustrialización*, Documento de trabajo 8502 (FIES).

MARTÍN ACEÑA, Pablo y COMÍN, Francisco, *INI. 50 años de industrialización de España*, Madrid: Espasa Calpe (Biblioteca de Economía, Serie: «Perfiles»), 1991.

MARTÍN DEL CASTILLO, Juan Francisco, *Ciencia y Política en el Pensamiento de Juan de León y Castillo*, Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1993.

-----, «El cable telegráfico en las Canarias Orientales (1883-1923)», en: *Vegueta*, nº. 1 (octubre 1993), pp. 153-166.

MARTÍN GALÁN, F., *La formación de Las Palmas. Ciudad y puerto: cinco siglos de evolución urbana*, Las Palmas: Ayuntamiento, Cabildo Insular y Junta de Obras del Puerto, 1984.

MARTÍN HERNÁNDEZ, Ulises, *Tenerife y el expansionismo ultramarino europeo (1880-1919)*, Tenerife: Aula de Cultura del Cabildo insular, 1988.

-----, *El comercio exterior canario (1880-1920). Importación y exportación*, Madrid: CCPC y Ayuntamiento de La Laguna, 1992.

MARTÍNEZ DE LA FE, Juan Antonio, *Economía Canaria. Una aproximación bibliográfica*, Las Palmas: Caja Insular de Ahorros (CIES), 1984.

MARTÍNEZ RODA, Federico, *Comercio y transporte internacionales*, Madrid: Cincel (Col. «Cuadernos de Estudio»), 1988.

MILLARES CANTERO, Agustín, «Sobre el papel de las compañías Canary Islands: Unión, Coppa, City, Selp, Cicer, Unelco y tranvías», *Aguayro*, nº. 99 (Mayo 1978), pp. 31-4.

-----, «Las casas carbonera en el Puerto de La Luz», *El Eco de Canarias*, 20.X.1979.

MILLER, B., *Canary Saga. The Miller Family in Las Palmas, 1824-1990*, Londres: 1990.

MINISTERIO DE HACIENDA, *La crisis del petróleo. Repercusiones para la economía española*, Madrid: 1974.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, *Memoria de 4 años*, Madrid: 1961.

-----, *Resumen de las Memorias de los Puertos Españoles*, Madrid: 1962.

MONTESINOS, J., «Canarias. Los Puertos se hundieron». *Doblón*, 18 (Febrero 1975).

MORALES LEZCANO, Víctor, «Inversiones extranjeras en Canarias durante el siglo XIX», *Moneda y Crédito*, CXVIII (1971), pp. 101-121.

-----, «Fuentes documentales para el estudio del colonialismo español en África (1850-1918)», *El Museo Canario*, nº. XXXV (1974), pp. 123-132.

-----, «Canarias, Azores y Cabo Verde durante la batalla del Atlántico (Junio 1940-Septiembre 1943)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº. 23 (1977), pp. 205-236.

-----, «Capitalismo industrial e inversiones extranjeras en Canarias: 1850-1945», *Anuario del Centro asociado de la UNED de Las Palmas*, V (1979), pp. 143-162.

-----, «El aislacionismo español y la opción neutralista: 1815-1945», *Ideas para la democracia*, nº. 1 (1984), pp. 251-261.

-----, «Los ingleses en las Islas Canarias», *Gaceta de Canarias*, 11 (1986).

-----, *Los ingleses en Canarias (libro de viajes e historias de vida)*, Las Palmas: Edirca, 1986. (2ª.ed. aum.: *Los ingleses en Canarias*, Madrid: Gobierno de Canarias, 1990).

MORENO, J, Cirilo, *De los puertos de La Luz y Las Palmas y otras historias*, Las Palmas: Gabinete Literario, 1947.

MOYA, Carlos, *El poder económico en España*, Madrid: Túcar, 1975.

-----, *Señas de Leviatán. Estado nacional y sociedad industrial. España 1936-1980*, Madrid: Alianza, 1984.

NADAL, J.; CARRERAS, A.; SUDRIÁ, C. (comp.), *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*, Barcelona: Ariel, 1989, 3ª. ed.

NADAL FARRERAS, J., *Comercio exterior y subdesarrollo. (España y Gran Bretaña de 1772 a 1914: Política económica y relaciones comerciales)*, Madrid: Instituto de Estudios Fiscales, 1978.

NAVARRO, Domingo J., *Recuerdos de un noventón*, Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1991.

NAVARRO SEGURA, María Isabel, *Arquitectura del Mando Económico en Canarias (1941-46). (La posguerra en el Archipiélago)*, Tenerife: Cabildo Insular (Aula de Cultura), 1982.

PÉREZ CRUZ, José Antonio, «Viva la Pepa», *Diario de Las Palmas*, 1.XI.1992.

PÉREZ PARRILLA, Sergio T., *Arquitectura racionalista en Canarias, 1927-1939*, Las Palmas: Plan Cultural, 1978.

-----, *La arquitectura de Las Palmas en el primer tercio del siglo XX*, Las Palmas:

Cabildo Insular de Gran Canaria («La Guagua»), 1981.

PONCE MARRERO, Fco. Javier, «Canarias, Economía y Guerra: 1913-1920», *Aguayro*, n.º. 204 (Julio-Octubre 1993), pp. 10-14.

PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro, *De imperio a nación. Crecimiento y atraso económico en España (1780-1930)*, Madrid: Alianza, 1988.

QUESADA, Alonso, *Obras Completas. Prosa. (Tomo IV)*, Madrid: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1975.

QUINTANA NAVARRO, Francisco, *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz (1883-1913)*, Las Palmas: Caja Insular de Ahorros (CIES, Cuadernos Canarios de Ciencias Sociales, n.º. 12), 1985.

-----, (comp.), *Informes Consulares Británicos sobre Canarias (1856-1914)*, Las Palmas: SEHIC, ULPGC Y CIES, 1992, 2 tomos.

Red telefónica de Las Palmas de Gran Canaria. Reglamento para el servicio de los abonados, Las Palmas: Tip. del Diario de Avisos, 1890.

RÍO CISNEROS, Ángel del (ed.), *Discursos y mensajes del Jefe del Estado (1968-1970)*, Madrid: Ministerio de Información y Turismo, 1971.

RODRÍGUEZ DÍAZ DE LA QUINTANA, Miguel, *Los Arquitectos del siglo XIX*, Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias, s.f., s.l.

RODRÍGUEZ DORESTE, Juan, *Memorias de un hijo del siglo*, Las Palmas: Caja Insular de Ahorros de Canarias, 1988.

RODRÍGUEZ QUIÑONES, Miguel, «Síntesis de historia económica de Canarias», en: *Anuario del centro Asociado de Las Palmas (UNED)*, n.º. 2 (1976), pp. 217-343.

SALAS FABRELLAS DE IBARROLA, F., *El puerto de Las Palmas de Gran Canaria en 1910*, Las Palmas: Tip. El Diario, 1912.

SHELL (S. B. S.), *Perfil Energético*, 1986.

-----, *La escena mundial del petróleo y la OPEP*, 1986.

SMITH, I.C., *A Shot History of Naval an Marine Engineering*, 1937.

SCHWARTZ, Pedro y GONZÁLEZ, Manuel-Jesús, *Una historia del Instituto Nacional de Industria (1941-1976)*, Madrid: Tecnos, 1978.

SEBASTIÁN, Carlos, «Difusión tecnológica e incorporación del progreso técnico

en la industria española», *Revista Española de Economía*, septiembre-diciembre 1973.

SERRANO SANZ, José María, *El viraje proteccionista en la Restauración. La política comercial española, 1875-1895*, Madrid: Siglo XXI, 1987.

SOSA HENRÍQUEZ, Francisco Javier y GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Candelaria, «Sociedades constructoras en Las Palmas en el siglo XIX», *Actas del X Coloquio de Historia Canario-Americana (1992)*, en prensa.

THE TEXAS COMPANY, S.A.E., *Las Palmas en el Atlántico*, 1956.

TUÑÓN DE LARA, Manuel, *Medio siglo de cultura española (1885-1936)*, Madrid: Tecnos, 1970.

-----, *Poder y Sociedad en España, 1900-1931*, Madrid: Espasa Calpe, 1992.

VALLVERDÚ, Delfí y MONTAÑÉS, Jordi, *Banca y negocio extranjero*, Barcelona: Hispano Europea, 1987.

VV. AA., *V Jornadas de estudios económicos canarios. La industria en Canarias*, Madrid: Gobierno de Canarias, Banco de Bilbao, Universidad de La Laguna, 1986.

-----, *La arquitectura como escenografía. José Enrique Marrero Regalado (1897-1956)*, Tenerife: Colegio de Arquitectos de Canarias (Demarcación de Tenerife-Gomera-Hierro), 1982.

-----, *Canarias y África. (Altibajos de una gravitación)*, Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria (Col. «La Guagua»), 1985.

ZUMBADO ZUMBADO, Carmelo. *Anuario de la provincia de Canarias para 1905*.

ÍNDICE DE CUADROS

2.1.	Número de vapores (diciembre 1886-enero 1887).	48
2.2.	Tonelaje de vapores (Dic. 1886- Ene. 1887).	48
2.3.	Consignatarios (Dic. 1886-Ene. 1887).	49
3.1.	Evolución de la importación de combustible (1910-1937).	56
4.1.	Plan de Obras para el bienio 1947-1948.	94
4.2.	Buques en el Puerto de La Luz (1941).	95
4.3.	Recaudación del Recargo Transitorio (desde 1.III.1933 hasta 31.XII.1945).	98
4.4.	Movimiento de entrada de buques en La Luz (1910-1945).	99
5.1.	Grúas flotantes (1958-1970).	104
5.2.	Estructura del PIB por sectores productivos (porcentajes).	107
5.3.	Evolución del tonelaje y crecimiento de los árbitros por tonelada (1958-1960).	137
5.4.	Plan de Armamento del Puerto de La Luz de 1963 a 1967.	143
5.5.	Estudio de tarifas para grúas móviles de 3 toneladas (1962).	146
5.6.	Presupuesto del Plan General del Puerto de La Luz (1962).	152
5.7.	Presupuesto del Plan General de Ordenación del Puerto (1964).	152
5.8.	Plan General de Puertos, 1968-1971. Obras y adquisiciones.	158
5.9.	Instalaciones especiales de carga y descarga (1954-1982).	182

ÍNDICE DE FIGURAS

3.1 a Combustibles (1910-1937).	57
3.1 b Principales puertos de España (1925).	73
4.2 a Movimiento de mercancías (1941).	95
4.4 a Buques y tonelaje (1910-1945).	100
5.1 a Suministro de petróleo a buques (1950-1979).	164

ÍNDICE GENERAL.

INTRODUCCIÓN	5
AGRADECIMIENTOS.	7
ABREVIATURAS.	8
PRIMERA PARTE.	
1. INTRODUCCIÓN: HISTORIA, TECNOLOGÍA Y ARQUEOLOGÍA INDUSTRIAL.	11
2. LAS GRÚAS EN LA HISTORIA.	14
3. LAS GRÚAS EN LOS PUERTOS.	18
4. LAS GRÚAS EN LAS ISLAS CANARIAS.	23
SEGUNDA PARTE.	
1. INTRODUCCIÓN.	43
2. EL PROGRESO TECNOLÓGICO EN CANARIAS	43
3. PRIMERAS GRÚAS Y EQUIPAMIENTOS: LAS GRÚAS HISTÓRICAS.	51

4. LA GRAN CRISIS: AÑOS DE GUERRA CIVIL Y POST- GUERRA.	83
5. EVOLUCIÓN Y DESARROLLO DE LOS MEDIOS ME- CÁNICOS DE TIERRA (1958-1983).....	101
CONCLUSIONES.	259
APÉNDICES.	261
FUENTES.	281
BIBLIOGRAFÍA.	287
ÍNDICE DE CUADROS.	300
ÍNDICE DE FIGURAS.	301
CENTRO DE ESTUDIOS MARTÍMOS DEL ATLÁNTICO	306

**REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA**

Composición de la Junta Directiva en 1998.

Director:	Excmo. Sr. D. Nicolás Díaz-Saavedra de Morales.
Vice-Director:	Sr. D. Antonio Marrero Bosch.
Censor:	Ilmo. y Hon. Sr. D. Juan Andrés Melián García.
Secretario:	Sr. D. Gabriel Cardona Wood.
Vice-Secretario:	Ilmo. Sr. D. Juan José Laforct Hernández.
Tesorero:	Ilmo. Sr. D. Francisco Marín Lloris. (Marqués de la Frontera).
Vocal:	Sr. D. Juan Manuel Delgado de Béthencourt.
Vocal:	Sr. D. Juan Esteva Navarro.
Vocal:	Sr. D. Antonio M ^a . González Padrón.
Vocal:	Sr. D. Víctor Jordán y González de Chávez.
Vocal:	Sr. D. Pedro Massieu Cambreleng.
Vocal:	Sr. D. Gonzalo Melián García.
Vocal:	Ilmo. Sr. D. Tomás Van de Walle de Sotomayor. (Marqués de Guisla Ghiselin).

**REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA**

Colección: «Temas de Gran Canaria»

- Nº. 1 REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS DE LAS PALMAS;
VARIOS AUTORES: *El Vino en la Comarca del Monte Lentiscal*;
- Nº. 2 REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS DE LAS PALMAS;
VARIOS AUTORES: *La Batalla de Las Palmas en 1595*.
- Nº. 3 REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS DE LAS PALMAS;
VARIOS AUTORES: *Estudios de Historiografía Regional*.
- Nº. 4 JUAN FRANCISCO MARTÍN DEL CASTILLO: *Medidas higiénicas y amenaza de
peste bubónica en Las Palmas de Gran Canaria. (1899)*.
- Nº. 5 ORLANDO HERNÁNDEZ: *La Promesa, Fiesta en el Pueblo*.
- Nº. 6 MANUEL FERRER MUÑOZ: *Conflictividad social y vida económica en Gran Cana-
ria (1931-1936)*.
- Nº. 7 PEDRO C. QUINTANA ANDRÉS: *Producción, ciudad y territorio: Las Palmas de
Gran Canaria en el seiscientos*.
- Nº. 8 FRANCISCO MARTÍNEZ DE FUENTES: *Usos, Costumbres y Fiestas de Gran Ca-
naria en el siglo XVIII.- Estudio crítico de Manuel Hernández González*.
- Nº. 9 JUAN FRANCISCO MARTÍN DEL CASTILLO. *La Luz, 1883 - 1983. Evolución
Tecnológica y Desarrollo Portuario*.

CENTRO DE ESTUDIOS MARÍTIMOS DEL ATLÁNTICO

(C E M A)

El Centro de Estudios Marítimos del Atlántico nace con el «Año Europeo de la Educación y de la Formación Permanente». Se establece en Las Palmas de Gran Canaria para desde aquí ofrecer a todo el archipiélago canario una formación de carácter específico principalmente enfocada a los sectores vinculados al «mundo marítimo».

Se caracteriza por su ayuda a diferentes Empresas, Asociaciones y Organismos locales para favorecer una formación continua en el trabajo. Además de impartir cursos específicos, sus servicios abarcan la gestión y la elaboración de Programas de Formación Continua especialmente diseñados para cada cliente y dirigido tanto a la mejora de competencias como a la recualificación de los trabajadores.

El Centro está homologado por el Instituto Canario de Formación y Empleo (ICFEM) como Centro especializado en la formación marítima. Bajo estos programas colabora en la creación de nuevos puestos de trabajo al preparar a desempleados para profesiones de mayor futuro a nuevos campos de acción.

También está homologado por la Dirección General de la Marina Mercante para impartir cursos de capacitación de mercancías peligrosas.

La Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (U.L.P.G.C.) ha reconocido al Centro para impartir el Master en Derecho Marítimo, siendo éste el primer Master Universitario de esta especialización.

CEMA es miembro asociado de la Red Trainmar España bajo el Programa Trainmar de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), siendo su principal objetivo el desarrollo de los recursos humanos en el sector marítimo. La Red tiene Cuarenta y Dos Centros establecidos en diferentes países y entre sí forman redes regionales e interregionales con el fin de facilitar la cooperación internacional para el desarrollo de la capacitación y establecer normas comunes para ejercitar los cursos. Esta formación está dirigida a individuos de grado medio o superior, quienes podrán ser a su vez los formadores de otros monitores de cursos.

El Centro ubicado en el distrito del Puerto de La Luz de la capital grancanaria cuenta con una amplia superficie en la que se disponen cinco aulas para clases, y otra para informática, sala de profesores, de lectura y de descanso. Está equipado con los medios audiovisuales y demás material didáctico necesarios para la metodología de enseñanza para adultos.

Y como actividad complementaria organiza seminarios, conferencias, charlas, jornadas de trabajo, entre otras, de interés para el sector marítimo-portuario.

Por tanto, este Centro de Estudios Marítimos del Atlántico, ofrece una formación cualificada para la promoción y desarrollo personal/profesional de sus alumnos, y especializada, a la vez que les facilita un intercambio social y cultural de ámbito mundial.

IDA STIER.
Gerente
Agosto, 1998.
Las Palmas de Gran Canaria.

CENTRO DE ESTUDIOS MARÍTIMOS DEL ATLÁNTICO *

Miembros.

Sra. Ida Stier,	Gerente
Srta. Elisa Stier,	Responsable del Departamento de Recursos Humanos.
Sr. Don Alberto Stier,	Responsable del Departamento de Marketing.
Srta. Adolfina Hernández Naranjo,	Responsable del Departamento de Administración.

* C/. Albareda, 54, 2º. - 35008 Las Palmas de Gran Canaria.

Este libro se terminó de imprimir el Seis de Octubre de 1998,
día del Cuadringentésimo Tercero Aniversario de la Victoria
de las Fuerzas Defensoras de la Ciudad de Las Palmas de
Gran Canaria, mandadas por el Capitán General
D. Alonso Alvarado y de Ulloa, sobre la
Armada Británica de los Almirantes
Sir Francis Drake y
Sir John Hawkins.