

PASEO NOCTURNO
POR LA VIEJA CIUDAD

La Triana que fue...



Fiestas Fundacionales 2011

PASEO NOCTURNO POR LA VIEJA CIUDAD

La Triana que fue...

Fiestas Fundacionales 2011

Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
D. Juan José Cardona González
Alcalde de Las Palmas de Gran Canaria
Dña. María Isabel García Bolta
Concejal de Gobierno de Educación, Cultura y Deportes

© por los textos: los autores.
© de la presente edición:
Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

Fotos: Fedac y autores.
Coordinador del paseo y de la edición: Juan José Laforet.
Depósito Legal: G. C.351-2011
Imprime: TEGRARTE, s.l. - Textos, Gráficos & Arte de Teldé.
Tfn. 928 69 55 51 - La Herradura - Telde - Gran Canaria.

PROPÓSITO

Juan José Laforet

Cronista Oficial de la Ciudad

Las ciudades han tenido en su geografía urbana lugares, edificios, monumentos, topónimos, servicios, que marcaron profundamente no sólo su geografía, sino su propia identidad. Con el tiempo y pese a desaparecer físicamente muchos de ellos, su recuerdo se mantuvo presente en la memoria colectiva de la población y se transmitió de una generación a otra, lo que contribuyó en buena medida a dibujar un paisaje que ahora permanece entre lo histórico, lo mítico y lo onírico, al que es preciso acercarse para rememorarlos en sus datos, vertientes y aspectos más precisos.

Algo de todo ello ha ocurrido también en el Barrio de Triana de Las Palmas de Gran Canaria y en particular en el entorno de su calle Mayor, y es a lo que este año se dedica el Paseo Nocturno por la Vieja Ciudad en su edición del año 2011 dentro del programa de las Fiestas Fundacionales.

Un paseo al atardecer de la víspera del día de San Juan, cuando aquel memorable 24 de junio de 1478 Juan Rejón fundara esta ciudad al levantar su célula primigenia, el viejo Real de Las Tres Palmas, que nos llevará en esta ocasión, en primer lugar, a recordar, en el 200 aniversario del inicio de sus obras el

30 de mayo de 1811, al desaparecido «Muelle de Las Palmas», cuyo recuerdo sólo mantenía el nombre de una calle a la vera del Parque de San Telmo, y ahora perpetuará una placa colocada, junto a un ancla y una enorme piedra que recuerdan el muelle y los buques que a él arribaron, por la Autoridad Portuaria, la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria y la Armada Española. Un muelle y una historia urbana que nos llegará de la mano del Dr. Fernando Martín Galán, profesor en el Departamento de Didácticas Especiales de la Universidad de La Laguna y autor del libro «Las Palmas, Ciudad y Puerto», así como de otras obras relacionadas con estudios sobre los puertos y ciudades costeras de Canarias.

Pero los barcos que recalaban a este muelle, y antes a la rada de San Telmo, al igual que los vecinos de aquel entorno, necesitaban proveerse de agua, para lo cual se levantó un pilar para el abasto público, cuyo recuerdo nos traerá la Dra. Encarna Galván González, historiadora y miembro del Seminario de Humanidades Agustín Millares Carló de la UNED y que sobre el tema que trata en este paseo publicó el libro «El abastecimiento de agua potable a Las Palmas de Gran Canaria (1800-1946)». También el Barrio de Triana acogió a pobladores llegados de muy diversas latitudes, que pronto tuvieron una enorme significación en la vida económica, social y cultural de la ciudad, como es el caso de «los genoveses», que incluso dieron nombre a una calle y cuyo recuerdo trae en esta ocasión D. José Carlos de Blasio, Cónsul de Italia en Las Palmas, quién ha promovido los estudios relacionados con la presencia de naturales de ese país en Gran Canaria, así como un mejor conocimiento de muy diversos acontecimientos que marcaron la historia de las relaciones entre Italia y Canarias, al tiempo que se ha ocupado de la restauración y conservación de monumentos italianos en Canarias, como es el caso del monumento

a los naufragos italianos de 1888 en el Cementerio de Vegueta. También Triana no sólo fue lugar de residencia del poeta Tomás Morales, al que este año 2011 se ha dedicado el *Día de las Letras Canarias*, celebración a la que el Paseo Nocturno se suma con esta última parada del recorrido, sino que aquí se encontraban muchas de las instituciones públicas ó comerciales que fueron objeto de algunos de los versos mas sobresalientes y conocidos de este autor oriundo de Moya, Gran Canaria, algo que recordará en su intervención la profesora de Lengua y Literatura Dña. Belén González Morales, que en su tesis doctoral estudia minuciosamente los aspectos de la vida y obra de Tomás Morales que se resaltan en su intervención, y que también ha dedicado diversos estudios a distintos autores isleños de la época de Tomás Morales.

Con ellos, con sus palabras elocuentes y alumbradoras que todos les agradecemos profundamente, con la compañía de cuantos se suman y participan en estos Paseo Nocturnos en cada Fiesta Fundacional y son verdadero y multitudinario «santo y seña» de esta actividad año tras año, no sólo habremos paseado por las calles de uno de los mas señeros y característicos barrios de Las Palmas de Gran Canaria, el Barrio de Triana, sino que nos habremos acercado al recuerdo de unos monumentos, lugares y grupos humanos que, aún no existiendo ya como tal, perviven en la memoria y en el sentir de los vecinos de esta populosa urbe que ahora cumple 533 años.

PASEO NOCTURNO POR LA VIEJA CIUDAD



Panorámica del Muelle de Las Palmas, con el Parque de San Telmo al fondo, a finales del siglo XIX.

Ingenieros relacionados con el proyecto del Muelle de Las Palmas.



**Domingo de Nava
Grimón y Porlier.**
Teniente General de
La Armada.



**Rafael Clavijo y
Socas.**
Jefe de Escuadra de
La Armada.



**Juan de León y
Castillo.**

EL MUELLE DE DESEMBARQUE EN LA PLAYA DE SAN TELMO, PRIMERA OBRA PORTUARIA EN LA HISTORIA DE GRAN CANARIA. BICENTENARIO DEL INICIO DE SU CONSTRUCCIÓN, 1811

Fernando Martín Galán

Profesor Universidad de La Laguna

El muelle de San Telmo, o de Las Palmas, fue la primera obra portuaria acometida en la historia de la isla de Gran Canaria y del puerto moderno de «La Luz y Las Palmas», según denominación equívoca en nuestro días. Su primer proyecto de obras fue de 1789 y la suspensión de su construcción de 1870, es decir casi un siglo de luchas, esfuerzos, polémicas, constancia y adversidades que vivió la sociedad de Las Palmas para tratar de disponer de un primer muelle que le permitiera atender algo bien las operaciones de su tráfico portuario en las maniobras de embarque o desembarque. Y sin embargo no se logró finalizar.

Desde los orígenes de la ciudad de Las Palmas, a fines del siglo XV, esta población vivió del y para el comercio exterior y el tráfico marítimo por el Atlántico, como lugar de encrucijada de rutas marítimas de personas y productos en dirección a Europa, América o África. Aunque ciudad marítima sin embargo, durante sus primeros cuatro siglos, no dispuso de obra portuaria terminada ya como muelle de atraque o de desembarque o como muelle o espigón de abrigo, etc. y menos de un

recinto náutico formado por obras de ingeniería marítima y portuaria que pudieran dar resguardo y seguridad a barcos y tripulaciones o viajeros que lo visitasen, en las operaciones de fondeo, de atraque, de barqueo, de estiba y desestiba, de embarque y desembarque del pasaje o de carena y reparación naval. Todas esas actividades ya se llevaban a cabo, pero de forma dispersa en las playas y fondeaderos de Las Palmas. Ésta ciudad fue uno de los puertos naturales principales del Archipiélago en movimiento marítimo de buques, mercancías y pasaje, junto a los de Santa Cruz de Tenerife, Garachico o Santa Cruz de La Palma.

La zona marítima portuaria del puerto de Las Palmas era la limítrofe a las playas de la llamada bahía del mismo nombre, desde La Isleta a la caleta de San Pedro Mártir o de San Cristóbal. Comprendía unas cinco millas náuticas de norte a sur y se dividía en cuatro fondeaderos: el de la rada de La Luz que a la vez era oficialmente desde el nacimiento de la ciudad el «puerto principal» de Gran Canaria, el de las Comedurías, el del Marisco y el de los Plátanos. Además, cuatro caletas como las de Santa Catalina, Triana o San Telmo, Santo Domingo y San Cristóbal. Los veleros preferían como zonas de anclaje la rada de La Luz o el fondeadero de Las Comedurías, éste algo al norte de la caleta de San Telmo, y para las operaciones de carga de mercancías o embarque o desembarque del pasaje las playas de La Luz o de San Telmo según lo permitiera el tiempo y la mar. Cuando por este lado de la costa, al naciente del istmo de Guanarteme, las condiciones meteorológicas y náuticas se ponían inconvenientes para los barcos que querían asegurarse un resguardo, se trasladaban a la costa contraria por el poniente y fondeaban en el puerto del Confital o en el del Arrecife junto a la playa de Las Canteras.

OBRAS PORTUARIAS EN TIEMPOS DE LA ESPAÑA DE LA ILUSTRACIÓN

La referencia más antigua que recoge intenciones de construir un muelle de desembarque al servicio de los habitantes de Las Palmas se remonta, según el historiador Agustín Millares Torres (en *Historia de la Gran Canaria*, 1861, p. 88), a los años siguientes a la Paz de Aquisgrán de 1748, que puso fin a la Guerra del Asiento (1739-1748) entre España e Inglaterra con ataques de ésta a las posesiones españolas del Caribe y con hostigamientos marítimos en las aguas de Canarias mediante acciones de corso a barcos y puertos.

Durante el siglo XVIII el tráfico de barcos en tráfico comercial o de escala por las aguas de las Islas Canarias, estuvo marcado por los altibajos de los períodos de etapas de guerra o de paz en los que España se veía involucrada. Y como esos conflictos militares internacionales tenían por escenario en gran parte el Atlántico o el Mediterráneo a base de batallas navales o de acciones de corso y de piratería, pues repercutían en las aguas de las Islas Canarias. Así, cabe recordar los ciclos bélicos que afectaron negativamente y de modo muy importante a las actividades de la navegación y del comercio en Canarias, como las guerras del Asiento y la del Segundo Pacto de Familia entre 1739 y 1748 contra los ingleses, o las guerras contra Inglaterra de 1762 a 1763, de 1796 a 1802 y de 1805 a 1808, en especial. En cambio las épocas de paz en las aguas de Canarias, como las de 1748 a 1762 con catorce años de duración o la de 1764 a 1796 con treinta y dos años, fueron tiempos de cierta prosperidad para las actividades marítimas en las poblaciones portuarias de las Islas.

¶ En 1778 Carlos III de España otorgó el Decreto de Libre Comercio con América y por el que se reconocía al puerto de Santa Cruz de Tenerife, junto a otros doce españoles, habilita-

do para comerciar directamente con los puertos hispanoamericanos. Con los años el de Las Palmas también se vio favorecido (1786). Siete años después de aquél Decreto en Santa Cruz de Tenerife, y en 1785, se emprendieron los trabajos para acabar la construcción de su muelle que se habían principiado en 1750. Se completó en 1787 y un año antes en la ciudad de La Laguna, capital de la isla, se estableció el Real Consulado Marítimo y Terrestre de Canarias. Ese significativo ejemplo de la vecina isla de Tenerife provocó un acicate entre la sociedad de Las Palmas para intentar lograr también su propio muelle. Coetáneamente y desde 1783, año en que finalizó la Guerra de Independencia de los Estados Unidos en la que había estado involucrada España contra Inglaterra y hasta 1796 en que se inició de nuevo otra guerra contra la misma, Canarias disfrutó de trece años de paz marítima lo que le permitió una reanimación importante de su comercio exterior y a Santa Cruz y a Las Palmas poner sus anhelos en la construcción de sus respectivos muelles de desembarque. En ese marco histórico surgió en Las Palmas el primer intento sostenido por lograr un muelle de desembarco al servicio de su tráfico portuario. Santa Cruz de Tenerife lo logró en 1787, Las Palmas como muelle en San Telmo no lo concluyó nunca. }

Todo comenzó en la sesión del Concejo de Canaria del 13 de agosto de 1785 (cabildo presidido por el corregidor José Eguiluz), cuando D. Pedro Rusell, síndico personero, hizo una exposición detallada del estado de las cargas fiscales que pesaban sobre la isla de Gran Canaria. El Concejo aprobó dirigirse al rey Carlos III para obtener su consentimiento para invertir unos caudales de impuestos cargados a la población de Gran Canaria durante años y reunidos por la Intendencia de Canarias con sede en Santa Cruz de Tenerife, al parecer sin aplicar, para la fábrica de un pequeño muelle. Lograda su venia se

presentó un estudio de obra para muelle de desembarque a cargo del capitán de la Real Armada don Domingo de Nava Grimón y Porlier, natural de La Laguna en la isla de Tenerife y hermano de don Alonso marqués de Villanueva del Prado, el día 20 de noviembre de 1785 y dejando informado que en su criterio «sería mejor y más permanente que el muelle se hiciera en el puerto de La Luz» y cuyo coste total ascendería a 50.000 pesos (1.000.000 r.v.), por supuesto a cubrirse con recursos locales. Fue rechazado por las fuerzas locales que preferían su localización en una playa junto a la ciudad, porque sería más barato y por el ahorro de costos que suponía el gasto en traslados de las mercancías a través del camino al puerto de La Luz y por las ventajas de seguridad que se proporcionaría en cuanto a vigilancia en los depósitos si se optaba por la caleta de San Telmo.

En abril de 1788 llegó a Las Palmas el alférez de navío e ingeniero extraordinario de la Armada don Rafael Clavijo y Socas, por encargo de Su Majestad el rey Carlos III, con el fin de ocuparse de la recogida de datos para elaborar el plan de muelle que se quería construir. El Ayuntamiento de la ciudad, entonces presidido por el corregidor don Vicente Cano, le prestó toda la colaboración necesaria. De este modo, en el mes de mayo de aquel mismo año, Clavijo llevó a cabo el primer estudio detallado de la bahía de Las Palmas y sondeó «el sitio junto al castillo de Santa Ana y levantó plano e informó al Rey diciendo costaría 22.000 pesos».

A la vista de aquellos informes previos y en virtud de la Real Orden de 20 de noviembre de 1788, firmada por Carlos III, «se manda se haga muelle en esta ciudad y para ello se dé el 1 por 100 de entrada y salida y que se haga el plan». Con fecha 23 de mayo de 1789 el ingeniero presentó al Concejo de Canaria su informe sobre el presupuesto y consideraciones genera-

les para las obras del proyecto de muelle en la caleta de San Sebastián también llamada San Telmo, empresa que consideraba realizable en un plazo de tres años. El costo total de la misma lo estimó en 577.687 reales y 24 maravedíes, que se reducirían hasta 505.687 reales y 24 maravedíes en razón de distintos descuentos, que se podrían introducir por el modo de ejecutar la obra. Pero la falta absoluta de capitales por parte del Concejo y de los vecinos de la ciudad para atender los gastos de las obras impidió que se realizase, ya que por entonces la ejecución de obras portuarias de carácter local se cubría sólo con dineros aportados por las instituciones locales que los obtendrían de cargas y arbitrios al tráfico marítimo que operase por los puertos de la isla, al consumo de ciertos productos de importación y por donativos de particulares, pero sin intervención económica de la Administración central. En suma, la aspiración de construir un muelle por esa vía de financiación, debido a su extraordinario costo, se manifestaba como misión imposible y la empresa acabó abandonándose a partir de 1790.

Finalizada la guerra de España contra Gran Bretaña, en 1808, se reanudó con una mayor regularidad la relación comercial tradicional de las islas Canarias con Inglaterra, a pesar de los siguientes años de guerra contra Francia. Efectivamente la paz no fue completa porque se comenzó inmediatamente una nueva guerra de España contra la ocupación militar napoleónica del suelo patrio y a partir del levantamiento popular de Madrid del 2 de Mayo de 1808. De nuevo España se veía envuelta en estado de guerra que duró hasta 1814.

Dentro de ese contexto histórico el Cabildo General Permanente de Gran Canaria, reunido por vez primera el 1 de septiembre de 1808, por acuerdo plenario se dirigió a la Junta Suprema del Reino con sede en Sevilla entonces Gobierno provisional de España por hallarse el rey bajo sometimiento de

Napoléon y la nación en guerra contra Francia para solicitar autorización para construir un muelle de desembarque en la playa de San Telmo, al servicio de la ciudad de Las Palmas. Al año siguiente, por decreto de 13 de julio de 1809 y aún en plena situación de guerra en la Península, se concedió.

Hasta que se emprendieron los trabajos para su construcción, en 1811, ni en el resto de la isla de Gran Canaria ni en su ciudad capital se habían acometido probablemente nunca obras marítimas de una mínima consistencia para la construcción de un muelle de desembarque o corto espigón de abrigo para que operasen pequeñas embarcaciones con toda seguridad y resguardo. Este dato indica, mirando el conjunto de las obras portuarias marítimas de España en la época, un estado de atraso histórico aunque ni mucho menos significa que fuese excepcional entre las poblaciones portuarias de la nación.

Por ello el estudio de la historia portuaria de Las Palmas nos demuestra que la inversión financiera en obras portuarias del Estado, entre 1700 y 1851, fue nula y las muy pocas que se efectuaron fueron de responsabilidad del Concejo o Ayuntamiento o de donativos particulares. Hasta la mitad del siglo XIX, en los puertos de la isla de Gran Canaria como en los de su capital, todo el tráfico de mercancías y pasaje que llegaba o salía de ella se efectuaba mediante operaciones de barqueo entre barco y playa, sin disponer de una sola infraestructura acabada tipo muelle que mejorase las condiciones de las maniobras en los puertos naturales. Las Palmas y la isla llegó hasta finales del siglo XIX sin obra portuaria terminada que proporcionase seguridad y dinamismo comercial a su comunicación por mar, forma única entonces de relación exterior de cualquier isla. Es decir hasta mediados del siglo XIX, en que las cosas comenzaron lentamente a cambiar, la ciudad de Las Palmas portuariamente funcionaba casi de modo idéntico a

como lo hacía desde finales del siglo XV, comienzo de su historia.

En diciembre del año 1810 con motivo de la llegada a Las Palmas de don Vicente Cañas y Portocarrero duque del Parque Castrillo y comandante general de las Islas (1810-1811), para evitar temporalmente residenciarse en la sede de la Comandancia General de Canarias en Santa Cruz de Tenerife (por hallarse esa ciudad bajo efectos de una epidemia), y tras conocer las aspiraciones de la ciudad a través de los patricios más influyentes determinó en los primeros meses de 1811 encargar al entonces jefe de escuadra de la Real Armada don Rafael Clavijo y Socas, autor como se vio del proyecto de muelle de 1789, para que lo pusiera a punto con vista a su construcción en la caleta de San Telmo, en el límite norte del barrio de Triana. Volviéndose a tomar opción por este emplazamiento en vez de por el puerto de La Luz, al cual no se le veía un futuro desarrollo portuario próximo.

En mayo de 1811 ya estaba actualizado el nuevo proyecto y se comenzaron las obras. De esta manera la ciudad vio cómo se emprendía una obra pública que 26 años antes ya había sido aprobada por el Concejo y que en su día el Rey había autorizado.

Según datos del plano original del muelle de Rafael Clavijo, debería tener al finalizarse 834 pies de largo (unos 254 m) por 84 de ancho (25,60 m) y un martillo de 90 pies (27,43 m), todo él con sus correspondientes desembarcaderos. El importe total de las obras ascendía a 2.573.435 reales de vellón, una suma de dinero extraordinaria.

Se inauguraron los trabajos con la colocación de la primera piedra el 30 de mayo de 1811 (hay confusión acerca de la exactitud de la fecha, ya que para otros fue el día 20 del mismo mes y año), ante la presencia del comandante general de Cana-

rias D. Vicente de Cañas y Portocarrero duque del Parque Castrillo, del jefe de escuadra de la Armada D. Rafael Clavijo Socas autor del proyecto y plano del muelle citado y del obispo de la diócesis de Canarias D. Manuel Verdugo y Albiturría, quien colaboró para su ejecución con un cuantioso donativo salido de la mitra obispal. La ceremonia convocó a un numeroso público que prorrumpió en vivas y aclamaciones, en medio de la fe que se depositaba en tan importante obra tal como era tomada por la gente en la época y de la que se esperaba reportase notables beneficios a la localidad e isla. La primera piedra, según datos que nos da el Diccionario de Madóz, se hizo sentar sobre varias monedas de oro y plata como era costumbre protocolaria en algunas partes cuando se trataba de obras importantes de construcción.

Los trabajos se iniciaron bajo la dirección del ingeniero Rafael Clavijo hasta 1813 en que falleció, era aparejador mayor el artista local José Luján Pérez que le sucedió en la dirección, aparejador menor el maestro Antonio y sobrestante el sargento Juan Antonio Caraballo, todos por designación del comandante general D. Vicente de Cañas y Portocarrero, quien «se propuso dar impulso al incipiente murallón a cuyo efecto expidió una orden para que fuesen gratis y por turno las yuntas de la isla a arrastrar las piedras que habían de formar el muelle, y con gran satisfacción se inauguró el primer arrastre de los enormes cantos que se entraron en la playa por un boquete que se abrió en la muralla» (J.M. Pinto de la Rosa, *Fortificaciones de Canarias*, 1996, p. 191).

Pero la financiación para la ejecución de las obras era pobre e inestable. Unos pocos donativos particulares y algunos arbitrios locales constituían la totalidad de las partidas para los gastos. Así figuraron los 150.000 reales de vellón que donó el obispo Verdugo o los 90.000 del Cabildo Catedralicio.

Por su parte, los armadores de la pesca del salado espontáneamente se impusieron el arbitrio de dos soldadas (cada soldada eran 180 reales de vellón) por barco en cada viaje a la costa de África. El Ayuntamiento implantó un arbitrio de 16 maravedíes por cada pasajero que embarcase o desembarcase. Se acudió también al socorrido método de la suscripción pública (rifa de 1.000 pesos corrientes), etc. Con posterioridad, y según datos hacia 1848 tomados del Diccionario de Madoz, se obtenían recursos de los siguientes arbitrios: un real de vellón por quintal de jabón introducido de la Península y dos si era del extranjero; 30 reales por pipa de aguardiente procedente de Cataluña; 25 maravedíes por cada botija de aceite de oliva; 4 maravedíes por cada libra de carne que se consumiera en la ciudad y 46 maravedíes por cada persona que embarcase o desembarcase; además por fondeo de cada barco en los surgideros delante de la ciudad 60 reales para los nacionales o 7 para los de cabotaje y los que faenaban en la costa de África. Por último, cada labrador tenía la obligación de trabajar gratis un día al año con su yunta para el acarreo de piedras y materiales que se empleaban en la escollera del muelle, trasladados desde las canteras en la ladera del «castillo» de Mata hasta el inicio de la obra. Al margen de todas las buenas voluntades, la obra no era posible llevarla a término porque el sistema de financiación, para empezar, era realmente muy precario y aparte de graves problemas técnicos que veremos a continuación.

OBRAS PORTUARIAS EN TIEMPOS DEL REINADO DE FERNANDO VII

A partir de 1816, y cuando además el año anterior había fallecido el aparejador José Luján Pérez, todo ese débil sistema de construcción naufragó hasta tal punto que las obras decayeron lamentablemente hasta su suspensión. Unos quince años

parece que estuvo la obra casi paralizada y, lo que era peor, recibiendo repetidamente los efectos de la erosión del oleaje que en aquella parte era bastante potente. Y es que el principal problema técnico que por entonces afectaba a las obras del muelle consistía en que en esa parte de la costa elegida para su ubicación, la topografía submarina es aplacerada y de ahí que cuando los vientos del noreste a sureste reinan con intensidad por algunos días entonces se presentan unas mareas muy gruesas, llamadas localmente «mar de reboso», que al no tropezarse con abrigo alguno llegan con fuerza extraordinaria hasta la playa y como la resistencia que presentaría el fondo es débil, el desarrollo de las olas llega a transformar su velocidad horizontal en vertical y de esa forma alcanzaban con gran impacto el muelle en construcción, el cual además se orientaba en dirección perpendicular al oleaje, de Oeste a Este. Sumado a ello, el muelle se emplazó enfrente de un bajo o escollo cercano que no velaba y que acentuaba más el fenómeno descrito.

Hacia 1827 se le encargó continuar las obras a la Cofradía de Mareantes de San Telmo de esta ciudad, pero se seguía contando con pocos auxilios y recursos locales, lo cual prácticamente no modificaba el estado de inmovilismo en que se encontraba la empresa.

Por Real Orden de 1831 se formó una Junta del Muelle, de constitución bastante democrática. La presidía el alcalde de la ciudad y la componían dos individuos de la clase de hacendados, tres vecinos del pueblo, dos comerciantes, tres matriculados, dos regidores del ayuntamiento, el subdelegado de Marina y un secretario (Pascual Madoz, *Diccionario Geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Tomo XIII, 1849, p. 614). Su misión era vigilar los trabajos del muelle y recaudar fondos, se disolvió en 1848 para ser sustituida por una Junta de Comercio.

OBRAS PORTUARIAS EN TIEMPOS DEL REINADO DE ISABEL II

Desde 1833 se había producido en España un cambio histórico decisivo con el estreno de la nueva época política del reinado de Isabel II. En septiembre de 1844, en virtud de otra Real Orden, se encargaba de la dirección de obras al comandante de ingenieros don Nicolás Clavijo y Pló, momento a partir de cuándo las obras avanzaron con algo más de rapidez.

El Real Decreto del 30 de Noviembre de 1833 del ministro Javier de Burgos había creado una nueva ordenación administrativa del territorio en España con 49 provincias, surgiendo la de Canarias con su capital en Santa Cruz de Tenerife. También desde los años iniciales del reinado de Isabel II arrancó un impulso para fomentar las obras públicas desde los organismos centrales del Estado. Así, mientras la fase de 1833 a 1839 se vio afectada por la calamidad de la guerra civil y carlista, entre 1844 a 1856 discurrió una fase de auge creciente en ese ramo, especialmente en el bienio 1854-1856.

Fue a partir de la creación en 1847 de la Secretaría de Estado y del Despacho de Comercio, Instrucción y Obras Públicas cuando se comenzó a ver una variación en el adelanto de las obras públicas en España, por tanto también en la provincia de Canarias y con ello los primeros capítulos de inversiones públicas en las mismas. La nueva Dirección General de Obras Públicas pasaba a supervisar técnicamente los proyectos, obras y conservación de los puertos en España, ámbito que quedó bajo la tutela de los nuevos 18 distritos de Servicios de Obras Públicas en que se dividió la nación, siendo uno de ellos el de Canarias con Jefatura en Santa Cruz de Tenerife y cuyo primer Jefe fue Francisco Clavijo y Pló del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, el primero en actuar en estas Islas que tomó posesión en tal mismo año.

Por la Real Orden de 10 de octubre de 1847 se determinó que las obras portuarias de la Provincia quedaran bajo la dirección del ingeniero civil de la misma.

En Santa Cruz de Tenerife, capital de Canarias, al año de tomar posesión Francisco Clavijo y Pló (1848), presentó para su aprobación un «Proyecto de muelle de abrigo en la rada de Santa Cruz de Tenerife» que fue aprobado en igual año e iniciadas sus obras al siguiente. Ésta fue la primera obra portuaria con características de modernidad de la historia de Canarias, utilizándose el empleo en vez de escollera natural de los barrancos prismas artificiales de puzolana. Los adelantos en su construcción eran los únicos ostensibles en las obras portuarias de la provincia y, además, en 1864 fue aprobado un nuevo «Proyecto de ampliación» realizado por el mismo ingeniero y cuyas obras estuvieron en ejecución hasta 1866 en que fueron suspendidas temporalmente.

A pesar de que desde la Real Orden de 2 de febrero de 1849 se había aprobado que para las obras del muelle de Las Palmas el Estado libraría anualmente 100.000 reales de vellón, no fue hasta 1852 que comenzó a hacerse efectivo y entre tanto los fondos disponibles siguieron absolutamente escasos. A comienzos de 1851, a raíz de la mortífera epidemia de cólera que asoló Las Palmas y a la isla de Gran Canaria durante dos o tres meses, el facultativo de Obras Públicas de la provincia, Francisco Clavijo y Pló, a requerimiento del Gobernador se encargó de la dirección de las obras del muelle, cuando por entonces se encontraba en estado avanzado de construcción en la parte de los desembarcaderos pero en la explanada del martillo en fase de inicio.

Fue a consecuencia del Real Decreto de 17 de diciembre de 1851 que se produjo en España un cambio histórico decisivo en el desarrollo de las obras portuarias, ya que los puertos

pasaron a cargo del nuevo Ministerio de Fomento, pues hasta entonces esas obras para su ejecución corrían en general por cuenta de corporaciones locales (Ayuntamientos, Diputaciones, Consulados, Juntas, etc.). Y precisamente desde principios de 1852 se comenzó a hacer uso de los 100.000 reales de vellón concedidos anualmente por el Estado para la construcción del muelle de Las Palmas. Según Déniz Greck, desde el comienzo de las obras en 1811 hasta 1854 se habría invertido en ellas la cantidad de 2.040.000 reales de vellón.

Por Real Orden de 3 de julio de 1852 fue declarado de «interés general» el puerto de de Santa Cruz de Tenerife (como ya lo habían sido antes los de Barcelona, Valencia, Sevilla, Vigo, etc.), y el de Las Palmas quedó sólo con la categoría de «puerto de interés local de segundo orden», lo que representaba que el de Santa Cruz sería costeado con fondos del Estado y el de Las Palmas sus obras serían financiadas con dinero del Ayuntamiento y con subvenciones estatales ocasionales. Hecho que desató la disconformidad de la sociedad de Las Palmas.

Es indudable que por los años 50 del siglo XIX el puerto más importante de Canarias era el de Santa Cruz de Tenerife, en tráfico marítimo, en volumen de negocio, en inversiones económicas y en adelantos en la construcción de las obras de su puerto.

El estado constructivo del muelle de San Telmo en Las Palmas a mediados del siglo XIX era descorazonador, a pesar de su adelanto en cuanto a tamaño de su fábrica. Seguía sin concluirse y lleno de averías estructurales. Era un murallón que arrancaba desde la playa y con dirección Oeste-Este, asentándose sobre una lengua de tierra que se adentraba en el mar (hoy correspondería a la parte oriental de la calle Muelle de Las Palmas delante del Hotel Parque). Avanzado los años de la

década de 1850 ya ofrecía su longitud de 834 pies y de ancho 84; por el lado del sur disponía de tres desembarcaderos, que facilitaban las operaciones de carga y descarga de las barcas sin que los trabajadores en la carga o descarga de las mercancías se entorpecieran en su faena, ya que entre los desembarcaderos mediaba un espacio suficiente. En el lado interior del martillo, de 90 pies de extensión cuando se finalizara, se hallaba otro desembarcadero de cuya anchurosa base arrancaban dos ramales de escalera, las cuales conducían a la explanada en la cabeza del muelle, en el cual se pensaba instalar un pescante. A su vez se había extendido en todo el costado sur del muelle, hasta la altura del antepecho, un recubrimiento de sillares de cantería basáltica. La parte a medio construir era la del martillo pues únicamente se hallaba formado en su parte sur, ya que la central y norte se encontraba en fase de poco más de colocación de escollera siendo muy vulnerable a los embates destructivos de las olas. Durante esos años centrales del siglo el enemigo mayor que padecía el muelle era, unido a la incapacidad financiera para su conclusión, el de las averías constantes en la obra acabada y en la que se hallaba en construcción por efectos de los temporales de mar y de la fuerza del oleaje, que además consumían en reparaciones buena parte del escaso presupuesto disponible. Los daños se reflejaban en el derramamiento de la escollera del martillo por el interior del abrigo del muelle, lo que obstaculizaba seriamente las operaciones de barqueo; además en los desprendimientos en la primera hilada de la sillería del costado sur y en los agrietamientos del pavimento, provocados según el parecer del ingeniero jefe de Obras Públicas de Canarias, D. Francisco Clavijo y expresado en un informe de 1855, por haberse cimentado el muelle sobre un terreno poco consistente y arenoso.

Frente a lo que hoy pudiera pensarse el muelle de San Telmo o de Las Palmas, que tuvo una historia constructiva de 59 años con muchos paréntesis de inactividad entre 1811 año de su inicio y 1870 en que las obras quedaron paralizadas, nunca fue un muelle que admitiera atraque de barcos pues no fue concebido para ello, todo lo más admitía el amarre de pequeñas balandras o embarcaciones de poco calado. Todas las operaciones marítimas que se efectuaron por este muelle en cuanto a embarque y desembarque de pasaje o de carga y descarga de mercancías, había que efectuarlas mediante barqueo entre el costado de los veleros o vapores, anclados en alguno de los fondeaderos de la ciudad y especialmente en los de las Comedurías o en el del Marisco y las escalinatas de los desembarcaderos del muelle, ya que en el interior de la zona de aguas abrigadas una pequeña dársena se alcanzaban calados superiores a 1 o 2 m lo que hacía imposible la entrada de barcos.

En 1852 y aprovechando la situación de división administrativa de la provincia de Canarias en dos Subgobiernos, que permaneció durante veinticuatro meses hasta 1854 durante el Bienio Progresista, el subgobernador de Gran Canaria D. Rafael de Muro y Colmenares (posteriormente Marqués de Someruelos) impulsador del proyecto de una carretera que sustituyera al muy deficiente camino entre Las Palmas y el puerto de La Luz que existía desde hacía casi cuatro siglos, logró que el Gobierno aprobase, por R.O. de 20 de enero de 1854, un proyecto de carretera hasta el puerto de La Luz formado por el ingeniero de la provincia Francisco Clavijo y que se pasó a acometer a los pocos meses y hasta su finalización en 1861. Con ello mediante una carretera de segundo Orden quedó conectado el verdadero puerto de Las Palmas, a cinco kiló-

metros de distancia, con la ciudad en su barrio de Triana y con las carreteras o caminos vecinales hacia el interior de la isla.

De esta manera lo que estaba ocurriendo en el inicio de la segunda mitad del siglo XIX era la creación de un inicial sistema de comunicación terrestre entre la mejor geografía de producción agrícola de la isla extendida por la parte norte de la misma y el punto de salida de sus productos agrícolas hacia los mercados exteriores o el puerto insular de La Luz. Recuérdese que en Gran Canaria aquellos años de las décadas de 1850 y 1860 fueron de éxito y riqueza en producción y exportación de la cochinilla. Fue esta carretera al puerto de La Luz el primer eslabón de «la cadena de oro» y prosperidad que a partir de 1886 se produjo con el enorme crecimiento del tráfico marítimo a vapor que pasaba por el puerto de La Luz, a partir de su equipamiento como puerto de refugio del Estado.

También en 1852 el ministro de Hacienda Juan Bravo Murillo firmaba el Real Decreto de 11 de julio de 1852, por el que se declaraban en régimen de franquicia aduanera los puertos canarios de «Santa Cruz de Tenerife, Orotava, Ciudad-Real de Las Palmas, Santa Cruz de La Palma, Arrecife de Lanzarote, Puerto de Cabras y San Sebastián».

Hacia 1858 se alcanzó un aceptable nivel en capacidad técnica en la oficina local de Obras Públicas en Las Palmas, dependiente de la Jefatura en Santa Cruz de Tenerife. A ella quedaron asociados además del celador de obras Pedro Maffiotte Arocha desde 1851, el alistador y luego ayudante de obras públicas Julián Cirilo Moreno desde 1858 y en tal año también se incorporó a la provincia como ingeniero Juan León y Castillo, recién acabados sus estudios en la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid.

Este facultativo comprobando que el envejecido muelle de desembarque de Las Palmas, según proyecto de 1811 de

Rafael Clavijo, no satisfacía las necesidades de la nueva época ni que el presupuesto anual del Estado para sus obras bastaba para concluirlo por las constantes averías a causa de los destrozos producidos por los ataques del oleaje, en 1862 elaboró un nuevo «Proyecto de muelle de abrigo para la bahía de Las Palmas en la Isla de Gran Canaria» que prolongaba considerablemente la obra ya construida y que presentó a la Superioridad para su aprobación, lo que no llegó a ocurrir hasta dos años después y en medio de circunstancias muy cambiantes.

Lo que pretendió el ingeniero fue que se ejecutase una obra nueva de prolongación del muelle existente, a partir del martillo inacabado, a base de un nuevo muelle de defensa (como dique rompeolas) con terminación curva hacia el sur y que alcanzaría hasta la zona de «reventazón» del ya comentado bajo o escollo, consiguiéndose anular así las consecuencias del «mar de reboso» y a la vez lograr un efecto amplio de abrigo al sur de la obra, que proporcionase desahogo y resguardo a los barcos y embarcaciones menores que operasen con los desembarcaderos del muelle interior dentro de una especie de nueva pequeña dársena y cercanos a los almacenes de la zona portuaria que se habían edificado en la calle de la Marina de Triana y en la del nuevo barrio de la ciudad, Los Arenales. Se trataba pues de prolongar el muelle con un nuevo dique (susceptible de transformarse más adelante en muelle de atraque) de longitud total de 339 metros, hasta una sonda de 9 m. y a ejecutarse en cuatro años. Juan León y Castillo buscaba revalorizar el muelle de Las Palmas ante la Administración, con el fin de evitar su progresiva inutilización.

Ocho meses antes de ese proyecto para Las Palmas, en 1861 y ante el Ministerio de Fomento, el mismo ingeniero había presentado otro para un muelle de abrigo y desembarque en el Puerto de La Luz y que fue aprobado por el Estado en 1862. En

consecuencia en ese momento la Dirección General de Obras Públicas rechazó el segundo de los proyectos recién propuesto para prolongación del muelle de Las Palmas, con lo cual la Administración, haciéndose intérprete de la opinión más generalizada entonces en Las Palmas, optó claramente por concentrar los esfuerzos en comenzar a equipar para el futuro la rada de La Luz y, en cambio, para el viejo muelle de desembarque de Las Palmas encargó sólo un proyecto de terminación de obras que fue realizado por el ingeniero jefe Francisco Clavijo y Pló y aprobado en 1863. Pero éste en el inicio de sus obras fue suspendido y por presiones de las fuerzas vivas de Las Palmas a través de periódicos, el Ayuntamiento, la Junta de Comercio, la Sociedad Económica de Amigos del País, el Gremio de Mareantes, el diputado D. Cristóbal del Castillo y Manrique de Lara, que solicitaron la interrupción del proyecto de Francisco Clavijo, pedían se llevasen a cabo las obras conforme al proyecto de Juan León y Castillo de 1862 y finalmente la demanda fue aceptada. El Gobierno aprobó el proyecto de prolongación de muelle del ingeniero León y Castillo en 1864, se inició su ejecución en 1868 y se paralizaron las obras en 1870. Desde entonces quedaron definitivamente cesadas y sólo se ejecutaron intervenciones de mantenimiento.

Es relevante del pensamiento local en Las Palmas de aquella época, la Memoria que el diputado D. Cristóbal del Castillo y Manrique de Lara, ex alcalde, dirigió al Gobierno pidiendo la variación de ejecución del proyecto de muelle de Las Palmas según el plan de Juan León y Castillo de 1862, ya que por defectos en la construcción del muelle las operaciones marítimas que se realizaban allí quedaban muy dañadas o impedidas en gran parte del año por la fuerza de las olas, añadiendo «que, además, de ese muelle no podía prescindirse por su proximidad a la población y por los servicios que presta a la puerta de

los establecimientos comerciales» (los de Triana y Arenales). A la vez indicaba la conveniencia de atender el Puerto de la Luz, cuya importancia reconocía por servir de albergue a los barcos que en determinadas circunstancias buscaban abrigo, aconsejando verificar en él construcciones para reparaciones y establecer depósitos de carbón para atender a las necesidades de Las Palmas y del Puerto. En esa misma Memoria se pedía la instalación de un ferrocarril de sangre entre la Las Palmas y el puerto. (Carlos Navarro Ruíz, *Sucesos históricos de Gran Canaria*, Tomo II, 1936, p. 83).

En esa situación la obra del muelle de desembarque de Las Palmas que con todo pomposo protocolo había sido inaugurada como inicio de los trabajos el 30 de mayo de 1811, ahora ya de regular tamaño, seguía en estado inconcluso. Por los años de 1870 era un montón informe de piedras de escollera y bloques hidráulicos esparcidos en torno al martillo y obstruyendo la entrada a los desembarcaderos. Para más desconsuelo si cabía en cambio en Santa Cruz de Tenerife, por el año 1881, funcionaba un buen puerto con un muelle de atraque acabado y en prolongación un dique de abrigo en construcción hasta los 339 metros de longitud y que atraía una gran parte del tráfico de la zona.

Juan León y Castillo fue ciertamente, sin ambigüedades, el paladín del muelle de San Telmo o de Las Palmas como primera infraestructura portuaria funcional de la ciudad, a través de su proyecto de prolongación mediante muelle de abrigo, no porque no hubiese captado la importancia futura de un muelle u obra portuaria grande para el puerto de La Luz, cosa que sí supo ver desde su proyecto de 1861 para aquél, sino porque siendo hombre de ciencia era realista y nada aventurero. D. Juan, además, como facultativo funcionario sabía que un puerto con toda la infraestructura adecuada era obra de Estado y

no de corporaciones locales, pero que los recursos de aquél eran muy contados y su administración veleidosa al son de la política. En consecuencia, era más realista a corto plazo tratar de acabar una zona de operaciones con tierra de embarque y desembarque ya adelantada en sus obras de construcción que probar con otros ensayos, corriendo el riesgo final de no lograr ni lo uno ni a lo otro, cosa que le preocupaba más viendo cómo Santa Cruz de Tenerife se distanciaba portuariamente de Las Palmas con cada vez mayor prosperidad. También por otra parte, estaba claro, Juan León y Castillo quería un buen puerto en el centro de la ciudad, porque ciertamente estaba llamado a ser el motor de transformación de cualquier ciudad marítima con aspiraciones en Canarias. Un puerto en su centro la llenaría de vida. Por otra parte, era también el caso de Santa Cruz de Tenerife y don Juan lo sabía muy bien. Principalmente esto es lo que puede explicar la incomprensible opinión de ese ingeniero del Distrito primero y posteriormente ingeniero jefe de Obras Públicas de la provincia. Pero el ingeniero León y Castillo se equivocaba, porque ya para esa época en la marina mercante internacional los barcos comenzaban a alcanzar un tonelaje y un calado, a partir del empleo del vapor y de los cascos de hierro, que condenaban al fracaso por obsoleto el viejo muelle de Las Palmas en la playa de San Telmo.

OBRAS PORTUARIAS EN TIEMPOS DE LA RESTAURACIÓN BORBÓNICA. REINADO DE ALFONSO XII.

Pero cuando en Las Palmas la polémica sobre si desarrollar su puerto en las instalaciones de San Telmo y junto al casco de la ciudad o en el puerto de La Luz pero alejado de la misma, alcanzaba su punto más álgido llegó la Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880 que daba al traste con cualquiera de las alternativas en discusión, ya que quedaron fuera de los planes

del Estado los puertos de esa ciudad. A partir de ahora tanto el puerto de La Luz (por entonces con un muelle de desembarque y abrigo en construcción, desde 1863 con interrupciones constantes), como el puerto de Las Palmas en torno a la caleta de San Telmo con el muelle de desembarque de Rafael Clavijo inacabado e iniciado el muelle de abrigo de Juan León y Castillo, quedaron sólo de categoría de «interés local» y a costear por el municipio o por la Diputación provincial (lo que era totalmente inesperable). En otras palabras, después de 69 años de venir luchando para disponer una obra portuaria acabada para atender las necesidades de la ciudad y de la economía de la Isla, con aquella Ley pareció que por largo tiempo se hundían las esperanzas de salir salvados de aquellos problemas.

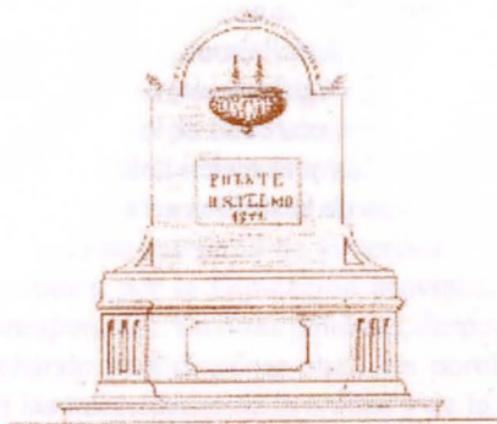
Contra la precitada Ley se movilizaron todas las fuerzas vivas de Las Palmas y posteriormente se logró del Gobierno, en tiempos del político grancanario Fernando León y Castillo como Ministro de España, muchas otras ventajas en materia de tráfico marítimo y de política portuaria favorables a la ciudad de Las Palmas. La principal fue la de la Ley de 27 de Abril de 1882 por la que el de La Luz fue declarado puerto de refugio de interés general a financiarse en sus obras con fondos del Estado. El proyecto realizado por el ingeniero Juan León y Castillo pasó a ejecutarse desde 1883 y se concluyó en 1903, desde el primero de esos años la declinación en la obra del muelle de Las Palmas fue definitiva y el tráfico portuario por él desapareció, a pesar de que la Ley de 4 de Abril de 1889 lo declarase puerto de interés general de segundo orden.

Casi un siglo después de detenerse las obras de construcción del muelle de San Telmo, hacia 1870 como se ha visto, fue en 1970 con la construcción de la autovía marítima del Norte, hoy Avenida Marítima de Las Palmas, cuando desaparecieron sepultados por sus obras los últimos restos de aquél.

Un siglo más tarde en su lugar nos queda, como memoria de la proeza de la sociedad de Las Palmas por lograr un puerto moderno en condiciones y singularmente en lo referido al muelle en la playa de San Telmo, una calle de la ciudad con el nombre de *Muelle de Las Palmas* y el recién colocado monumento al Bicentenario del inicio de sus obras en el día 30 de Mayo de 1811.



El Muelle de Las Palmas con el monumento a Benito Pérez Galdós, obra del escultor Victorio Macho, después de 1930



Diseño del pilar de San Telmo



Ermita de San Telmo con los antiguos varaderos y Muelle de Las Palmas detrás a finales siglo XIX.

EL ACUEDUCTO DE LA FUENTE DE LOS MORALES Y EL PILAR DE SAN TELMO

Encarna Galván González
Seminario Millares Carlo (UNED)

En 1781 ocupó el corregimiento de Gran Canaria el magistrado José de Eguiluz. Durante su mandato se dio notable impulso a las mejoras urbanas que tanto necesitaba la ciudad. Entre ellas, los primeros proyectos para la construcción de un muelle en Las Palmas, que no cristalizaría hasta 1811, y el suministro de agua potable para los habitantes de la ciudad. Hasta entonces, el agua para el abasto se recibía desde la mina de Tejeda, cuya calidad era excelente, pero que por las condiciones que presentaba la conducción, llegaba a la población llena de impurezas.

Para ello, Eguiluz centró su atención en tres fuentecillas existentes en el llamado Heredamiento de Barranco Seco, en el Guinguada, a una legua de Las Palmas, en un lugar que llamaban «Los Morales» por los árboles de esta especie que allí había, y proyectó conducir aquellas aguas mediante un acueducto subterráneo hasta la ciudad. El presupuesto de la obra ascendió a 150.000 reales. Para obtener dicha cantidad, el activo corregidor solicitó del Supremo Consejo y Cámara de Castilla autorización para poder tomar 15.000 reales de los fondos propios e invocó asimismo al obispo Martínez de la Plaza, quien

ofreció en calidad de primer donativo 75.000 reales, igual cantidad a la que cuatro años antes había cedido su antecesor, el ilustrísimo Herrera.

El proyecto de Eguiluz no se llevó a efecto, pero sirvió para oírse una alternativa clara sobre el modo de obtener agua, y transportarla hasta la ciudad desde un lugar no muy lejano y con ciertas garantías, para que pudiera llegar a la misma en las condiciones de potabilidad que la salud y la higiene pública requerían.

Años más tarde, al ocupar el corregimiento un nuevo magistrado, Vicente Cano (1787-1793), la Ciudad pudo ver con satisfacción cómo, el 25 de agosto de 1792, manaba por los caños de sus pilares el preciado líquido de la fuente de los Morales. El magistrado Vicente Cano, animado por el mismo amor a sus con ciudadanos que su antecesor, y preocupado igualmente por dotar a la crecientemente poblada de las mejoras que precisaba, intensificó las obras públicas y las reformas urbanas; entre ellas, el empedrado y alcantarillado de calles y la conducción de aguas.

Cano consiguió llevar a cabo la construcción del acueducto de la Fuente de Morales por medio de una cañería de arcaduces. Para construir la cañería, y dado que no existían en la isla medios para construir dichos arcaduces, Cano hizo que viniesen a la isla oficiales desde la Península y se construyó una fábrica expresamente para ello. Su entusiasmo no decayó hasta ver concluida su obra con una celeridad inhabitual. Para completar la misma, Cano reformó los pilares hasta entonces existentes, suprimiendo el de Santa Ana, que trasladó a la plaza del Espíritu Santo, y reconstruyendo el de Triana; mantuvo el Pilar Nuevo y, para mejorar las condiciones del suministro,

construyó nuevos pilares: el del Perro, el de San Bernardo, el de la plaza de Santo Domingo y el de San Telmo, costeados por el Gremio de los Mareantes, con objeto de servir al riego de aquella zona y a la aguada de los buques.

Así, el 25 de agosto de 1792, se estrenó el agua en estos pilares, coincidiendo con la fiesta de la reina doña María Luisa, y celebrándose con enramadas en los pilares y fuentes, y salvas en los castillos al tiempo que el agua fluía sucesivamente por los pilares del Espíritu Santo, Nuevo, de Santo Domingo, de Santa Clara, de San Bernardo, de Triana y de los Mareantes.

Pero este primer acueducto adoleció de graves defectos en su construcción, por lo que la ciudad no pudo disfrutar consecutivamente del agua de la Fuente de Morales por más de nueve meses, por las frecuentes interrupciones en el curso de la misma, en cuyo estado la dejó Cano cuando fue removido de su corregimiento en 1793.

Volvían de nuevo, pues, los habitantes de Las Palmas de Gran Canaria a tener que servirse para su suministro del agua que llegaba a través de las acequias, con las condiciones de insalubridad que antes se apuntaron, hasta que en septiembre de 1815, y siendo Regente de la Real Audiencia Tadeo Manuel Delgado, el médico titular, José Antonio López, le dirigió una exposición informándole de los males que aquejaban a la ciudad, siendo uno de ellos, el del agua, de la mayor importancia, pues afectaba a la salud de los habitantes, quienes estaban bebiendo un líquido inmundo y de la peor calidad.

El regente Delgado se hizo pronto eco de este clamor, instruyendo diligencias en un intento de reconstruir aquel antiguo y destruido acueducto, tropezando siempre con la dificultad de unos recursos sumamente escasos para afrontar las

obras. Para ello acudió al obispo de la Diócesis, Manuel Verdugo hombre de reconocida personalidad y cuya generosidad e iniciativa habían quedado ya demostradas por las obras públicas que había promovido a cuenta de las rentas de su mitra, con objeto de embellecer la ciudad y dar trabajo a obreros y jornaleros en época tan crítica

Una vez más, la generosidad del obispo Verdugo no se hizo esperar y, creyendo que no podía hacer mejor bien a sus vecinos, paisanos y diocesanos que proporcionarles agua potable de la mejor calidad, firmó ante el Regente de la Audiencia, Tadeo Manuel Delgado, un documento en el que manifestaba su resolución de hacer conducir a la Ciudad el agua de la Fuente de Morales, «costeando a cuenta de las rentas de la mitra todos los gastos necesarios para que se verifique dicho proyecto por medio de una obra sólida que asegure este beneficio perpetuamente»

El crecimiento de la ciudad, hacia el nuevo Barrio de Los Arenales, hizo que en 1868 se pensara en trasladar el Pilar de San Telmo a una nueva ubicación en la intersección de las calles Mayor de Triana y la de Los Arenales, pero entonces surgiría un nuevo problema. El pilar de San Telmo era propiedad de la Confraternidad de Mareantes, por cesión que li hizo el Ayuntamiento casi un siglo antes, desde que se trasladó desde la Plaza de santa Ana al sitio en que se encontraba a expensas de la mencionada Confraternidad, que debía dar su aprobación para dicho traslado. Esto produjo una paralización del proyecto de traslado hasta 1871, cuando el nuevo alcalde, el doctor Juan de Padilla, tomó la iniciativa de agilizar el suministro de agua al nuevo barrio.

GENOVESES

José Carlos de Blasio

Cónsul de Italia en Las Palmas

Entre los primeros colonizadores de las canarias, los genoveses, fueron propietarios de plantaciones de caña y de las instalaciones para la transformación del azúcar.

Llevaban la bandera de San Jorge, su santo protector, también en los navíos que transportaban el tráfico en el monopolio del azúcar entre Canarias y los puertos del norte de Europa, principalmente los puertos flamencos.

Los genoveses continuaron instalándose y confirmando su situación predominante durante los siglos XV y XVI. En este último siglo la posición económica de los originarios de la Liguria se había consolidado en los campos del comercio, agricultura y navegación.

No podemos olvidar la privilegiada posición de los banqueros, comerciantes genoveses en Lisboa y Sevilla y buscando nuevos frentes comerciales, ampliando sus objetivos, encontraron en Canarias una tierra fértil, enviando a sus hijos y familia para la apertura de nuevas empresas. Operando con

Cádiz, Sanlúcar, Barcelona, pudiendo ser propietarios agrícolas, banqueros, agentes de compañías mercantiles, consignatarios, siendo una característica de ellos su movilidad geográfica, como indica el catedrático Manuel Lobo Cabrera.

La posición del Archipiélago, su importancia como punto de partida, con el empuje de los vientos alisios, hicieron de estas islas un punto importante del comercio, con el papel principalísimo de los genoveses, que en muchos casos se nacionalizaron españoles.

Para hacer funcionar este círculo económico, se creaban compañías mercantiles donde los socios residían en puertos diferentes, actuando como empleados de la misma y con poderes para representarla. Conocían el idioma del lugar donde trabajaban, tenían que conocer las mercancías tratadas y fundamentalmente conocimientos de contabilidad para la gestión económica.

En un censo efectuado en Gran Canaria sobre la base de protocolos notariales, existían 302 personas que comerciaban entre Canarias y Europa, de los cuales, 117 eran extranjeros y de ellos, 57 genoveses. Al mismo tiempo en Cádiz los comerciantes, consignatarios genoveses eran el 30% del total. En esta tierra, se concertaron matrimonios para salvaguardar las herencias, propiedades, convirtiéndose en una colonia de suma importancia en la vida económica y social. Un ejemplo de lo anterior es que en la iglesia de San Francisco de Asís de esta ciudad mantenían un altar donde celebraban los oficios, pagando la colonia genovesa al capellán, con derecho de patronato y sepultura.

Muchos apellidos se españolizaron y como nota curiosa indicamos que el apellido Zoagli se convirtió en Azuaje; Franchi, en Franquiz o Franquez; Spínola en Espíndola; Pinelli en Pinelo; Lercari en Lercaro. Algunos de estos apellidos se han perdido o se castellanizaron de tal forma que actualmente pasan totalmente desapercibidos.

Un apellido prestigioso y conocidísimo en nuestra ciudad es el de Cairasco. Don Bartolomé Cairasco de Figueroa, príncipe de las letras, de familia genovesa y portuguesa, no es el momento de glosar su figura, por auténtica casualidad encontré una población de nombre CARASCO en la región de Liguria, provincia de Savona y uno de sus barrios lleva el nombre de RIVAROLA, que en Canarias este apellido se conoce como RIVAROL, RIBEROL o RIBAROLO.

¿Podemos pensar que esas familias procedían de la zona antes citada y que se apellidaban según su origen geográfico? Dejamos las preguntas a los doctores de la Historia.

En este contexto existían los presupuesto para la apertura de un consulado de la República Serenísima de Génova, para muchos desconocido que no sólo actuaría, defendería, protegería los intereses de los genoveses en Canarias, sino que siendo un punto geográfico en medio del Atlántico donde recalaban las naves directas al nuevo mundo que llevaban, además de mercancías, noticias.

La oficina consular inicia su actividad en el año 1710, el 3 de abril, enviando relaciones sobre la vida cotidiana, hechos, sucesos, información de llegada de buques, cuarentenas, etc., hasta el año 1722.

PASEO NOCTURNO POR LA VIEJA CIUDAD

Actualmente dicho escritos se encuentran en el Archivo de Estado de Génova en una carpeta titulada: «*Cartas Consulares. Laguna de Tenerife-África. Canarias*».

Mi agradecimiento personal al querido amigo, profesor Sandro Pellegrini por sus estudios sobre los genoveses en Canarias y por la importante ayuda prestada.



La calle Triana, entre 1900 y 1910. Foto de Ceferino Rocafort. Archivo de la FEDAC.



Tomás Morales hacia 1913.

LA TRIANA DE TOMÁS MORALES: PASADO Y PRESENTE DE UN SÍMBOLO URBANO

Belén González Morales

Profesora de Lengua y Literatura

El nombre del poeta Tomás Morales (Moya, 1884-Las Palmas de Gran Canaria, 1921) está íntimamente unido al de Las Palmas de Gran Canaria. Así nos lo recuerdan el paseo que atraviesa el barrio de Arenales, donde se encuentran el instituto y la plaza construidos en su honor, su panteón en el cementerio de Vegueta, los paneles que recogen sus versos en distintos rincones de la urbe o el popular bote de vela latina que semanalmente atraviesa la bahía de la capital. Todos constituyen una muestra de hasta qué punto este escritor se ha convertido en un referente para nuestra sociedad. Incluso hoy, cercano el centenario de su muerte, miembros de varias generaciones son capaces de recordar y recitar poemas de su obra más célebre: *Las Rosas de Hércules*¹. Esto es debido a que Tomás Morales captó el «alma» de una ciudad que, gracias a su producción, todavía nos es familiar. Muchos de sus lugares más emblemáticos evocan su presencia. Aun nos reconocemos en el «Puerto de Gran Canaria sobre el sonoro Atlántico», en «las torres del Seminario y la Audiencia» en Vegueta o en esta «ancha, moderna y rica» calle Mayor de Triana.

Curiosamente, la relación del escritor con esta ciudad fue muy breve. Apenas residió en ella una docena de años, la

mayor parte de ellos en su niñez. Nacido en Moya, donde su familia poseía una casona que actualmente alberga su Casa-Museo, la primera noticia de su presencia en la ciudad es el certificado de empadronamiento de su madre, que revela que, a los seis años de edad, el poeta ya vive en el barrio de Vegueta. Después de completar sus estudios en el colegio San Agustín, se marcha a la Península a estudiar la carrera de Medicina. Tras obtener su título, le conceden una plaza de médico en Agaete, donde permanece hasta 1919, cuando regresa a Las Palmas de Gran Canaria, en la que habita hasta la fecha de su muerte, en 1921. En total son doce los años que reside en ella. Sin embargo, su primer libro, *Poemas de la Gloria, del Amor y del Mar* (1908), que lo encumbró como uno de los principales poetas modernistas españoles, y su gran obra de madurez, *Las Rosas de Hércules* (editada en dos libros en 1919 y 1922), contienen numerosos poemas cuyos protagonistas son esta capital y sus habitantes.

Resulta evidente que el impacto que produjo la urbe en Tomás Morales fue significativo. La vida del poeta transcurrió en un periodo muy intenso de nuestra historia, que significó el inicio de una nueva era: el final del siglo XIX y el comienzo del XX. Precisamente en el barrio de Triana empezarían estos cambios. La sustitución del Muelle Viejo de San Telmo por el del Puerto de la Luz, cuyas obras finalizan en el año 1902, supuso una auténtica convulsión. Aquel pequeño núcleo urbano, nacido, como recuerda Tomás Morales, al abrigo del «Real de los descubridores» se tornaría entonces en la «Ciudad de los nuevos ritos comerciales, / abierta a los cuatro puntos cardinales...» Incorporada a las rutas económicas de la primera mundialización, ganada para el capitalismo europeo y su maquinaria imperial, emergía en el seno del Atlántico un enclave estratégico para las potencias del momento. Estas traerían su

concepto de progreso, que contribuiría al despegue económico, propiciado por los avances tecnológicos, la mejora de las comunicaciones, el fortalecimiento del comercio y la entrada masiva de capitales. Pero esa prosperidad sería un arma de doble filo, pues implicaba aceptar el dominio económico y social de los extranjeros, que, paulatinamente, iría erosionando la forma de vida tradicional.

Este momento de agitación y transformaciones es el que el escritor recogerá en sus textos sobre la urbe. La estructura de la ciudad creada por Morales es muy sencilla. En ella se diferencian claramente dos extremos que poseen un carácter simbólico. En un lado se encuentra Vegueta, el «barrio viejo» que salvaguarda los valores tradicionales. Al otro, el Puerto de la Luz, la obra que propulsa el desarrollo comercial e industrial. Estos dos puntos están unidos por una vía, Triana, a la que Morales, además de poeta, médico, denomina «arteria aorta de la capital». La comparación con el vaso más importante del cuerpo humano ilustra la relevancia que tiene esta calle para el escritor. Como en la arteria circulan los flujos, por Triana entrará de forma avasalladora la modernidad.

Uno de los signos más evidentes de los nuevos tiempos son los medios de transporte que la traspasan a diario y realizan el trayecto que une el centro administrativo con el Puerto para llevar mercancías, dinero y documentos. En las imágenes que se conservan de la Triana de principios de siglo se aprecia cómo esta calzada «ancha, moderna, rica y laboriosa», por la que podrían moverse los ciudadanos libremente, está tomada por ellos. Esto provoca ansiedad en los transeúntes que temen ser arrollados en cualquier momento y, por eso, se apelonan en los márgenes, como sucede también hoy, cuando se celebra algún evento en ella y la muchedumbre agolpada obliga a desplazarse hacia los laterales. Este tráfico den-

so y constante llamó la atención de Tomás Morales, que, en sus versos, plasmó el movimiento de las tartanas cuya parada se situaba en la calle Torres, los «carromatos», los «ágiles camiones» y el «tren humeante, negro y destartalado». Los raíles de este último pueden observarse en la actualidad, al comienzo de Triana, como un vestigio del desarrollo industrial de aquel momento. Cabe señalar que el tren al que se refiere el poeta era en realidad un tranvía, por cuyos rieles circularía, ya en 1942, «La Pepa». El escritor se toma una licencia y habla del tren porque el tranvía que menciona funcionaba con un motor de vapor. Tomás Morales que vio este tranvía durante su niñez recordaba cómo, a su paso, inundaba el ambiente con un «vaho de carbón», materia suministrada por las casas carboneras inglesas que regentaban este negocio en Las Palmas de Gran Canaria.

Ese hollín que estropeaba la salud y el atuendo de los viandantes, además de las fachadas de los elegantes edificios modernistas que iban levantándose en las aceras, no constituye el único indicio de la polución. Una de las consecuencias más importantes de la llegada de la vida moderna es el surgimiento de la contaminación acústica, a la que Tomás Morales, un escritor para el que el sonido es muy relevante, atendió con denuedo. Desde la perspectiva del siglo XXI quizá cueste imaginar qué implicaba esto para los lugareños. Pero, hasta entonces, el silencio predominaba en los espacios públicos y sólo era interrumpido por la algarabía ocasional, las campanas de las iglesias o las fiestas señaladas. Por eso, la irrupción de los ruidos característicos de la cultura urbana debió de constituir una verdadera revolución para el ciudadano de aquel momento. Consciente de esto, Tomás Morales captó como ningún otro autor en las Islas ese paisaje sonoro completamente novedoso. En sus poemas están registrados el traqueteo de los

medios de locomoción, el estruendo de la maquinaria industrial, el rechinar de las puertas de los comercios, las sirenas de las fábricas y los altercados de las disputas que generan los negocios.

Entre esos sonidos hay uno que destaca entre todos por lo insidioso que resulta para el poeta: la lengua inglesa, el «*english spoken* de rigor» del que habla en sus versos. Según el censo de 1910, en Las Palmas de Gran Canaria residían 437 súbditos británicos. Buena parte de ellos trabajaba en la calle Triana, en aquel entonces, una auténtica extensión de las avenidas comerciales de Londres que cobijaba casas consignatarias, tiendas, oficinas y el *Bank of British West Africa Limited*. Muchas conversaciones, documentos, productos y rótulos están en un idioma incomprensible para los isleños, que empiezan a sentirse como extraños en su propia tierra.

«Todo aquí es extranjero», se lamenta Tomás Morales en uno de sus poemas: los talleres, las banderas de los consulados, los bazares de los indios, las «tiendecitas de turcos», los rótulos de los establecimientos... Esta experiencia, muy cercana a la que vivimos en nuestra sociedad globalizada y multicultural, resulta extremadamente desagradable para el autor, quien es muy crítico en su obra con los foráneos, especialmente con los ingleses. A su juicio, la calle Triana se convierte en un reflejo del poder de su maquinaria colonialista que, de hecho, sin anexión política, había conquistado las estructuras económicas y sociales de la urbe. Así lo expresa con una imagen muy ilustrativa. La caricatura de «*John Bull*», la popular personificación de Inglaterra que representaba a un señor corpulento de media edad, ataviado con un frac y con un excéntrico chaleco con la bandera inglesa estampada, que popularizaron el dibujante Thomas Nast y el escritor George Bernard Shaw, llena sus versos de ironía:

Grand Canary... La gente ya comprende;
y, bajo un cielo azul y nacional,
John Bull, vestido de bazar, extiende
su colonización extraoficial...

Como advirtió sagazmente Tomás Morales, este sistema económico podría resultar beneficioso a corto plazo, pero, a la larga constituiría una garantía para la explotación de la población local, abocada a la dependencia económica. Ese futuro descorazonador lo intuye el poeta al contemplar a los transeúntes de Triana. El utilitarismo los despojaba de su subjetividad, los convertía en una masa despersonalizada destinada a aumentar la producción y los dividendos. Los ciudadanos que antaño disfrutaban del paseo y la conversación, a comienzos del siglo XX no pueden permitirse perder un tiempo que es oro y han de apresurarse a hacer negocios. Así se lo recordaba diariamente uno de los símbolos más emblemáticos de esta nueva era: el reloj de la calle Triana, que colocó el relojero alemán Juan Pflüger en 1912, y pese a los cambios de ubicación que ha conocido, todavía nos recuerda que somos descendientes del mercantilismo.

Entre esa multitud obsesionada con acrecentar la riqueza, los versos de Tomás Morales destacan los rostros sin expresión de los peatones que se sienten asediados por una forma de vida que genera una angustia y un hastío que son el precedente inmediato de las enfermedades laborales del presente. El poeta describe también su vestimenta, que poco tienen que ver con los vistosos trajes de la moda de principios de siglo: el tejido aprisiona a los peatones, es un simple uniforme que elimina la singularidad y encorseta al individuo.

La crítica que hace el escritor al escenario emergente se completa con el retrato de una de las vías más celebres de este

barrio: la calle de la Marina. Paralela a Triana, la actual Francisco Gourié, que distaba sólo unos metros de la «arteria aorta de la capital», congrega toda la miseria de la ciudad. La calle de las prostitutas y los criminales constituía su límite natural, pues el mar rompía en sus bordes. Era el tramo más sucio de la urbe: allí se amontonaban los desperdicios que traía la marea, las basuras de los talleres y oficinas, y toda la inmundicia que generaba la falta de higiene de sus moradores, los más desfavorecidos de esta zona de la ciudad. Junto a los hedores, era famosa por ser la calle más siniestra, oscura y peligrosa del centro urbano. Tomás Morales la describe como un verdadero infierno, donde el viandante se juega la vida entre proxenetas, meretrices, ladrones y asesinos. Todos los seres que el capitalismo ha segregado representan el «otro lado» del progreso, aquello que la sociedad de la opulencia de entonces y de ahora trata de esconder a toda costa. El escritor desoculta ese mundo marginal donde reinan los instintos y el vicio que, a plena luz del día y en la calle comercial, son condenados por la orden y la razón que regulan el sistema mercantil que los ha fomentado y los necesita para garantizar el equilibrio social.

Pese a su visión crítica de la ciudad comercial, Triana es el barrio donde Tomás Morales pasa los últimos años de su vida. En abril de 1919 se traslada a Las Palmas de Gran Canaria donde trabaja como médico y ejerce su cargo de vicepresidente del Cabildo. Su casa se conserva todavía, en el n.º 8 de la calle Pérez Galdós. Es una sencilla construcción de dos plantas, muy similar a las que la circundan, donde el escritor pensaba residir por un breve espacio de tiempo con su mujer y sus hijos. La ocupación era temporal, ya que la familia esperaba el término de las obras de remodelación de su vivienda en el barrio de Vegueta, situada en la calle Doctor Chil n.º 5. Vegueta era el lugar predilecto de Tomás Morales en la ciudad: su natu-

raleza sosegada y silenciosa justificaba esta atracción, seguramente relacionada también con los recuerdos de infancia que en él despertaban sus calles. En sus poesías representa justamente lo opuesto a su realidad más próxima: el «barrio viejo» cobija los valores tradicionales, la forma de vida genuinamente isleña. Así lo expresan sus versos:

Este barrio tranquilo, tan diferente en todo
al barrio del Comercio, es plácido y riente:
junto al mar azul tiene un pintoresco modo,
igual que el de esas claras villas del Continente.

Desde su asentamiento en la capital, todas las tardes, acompañado por su mujer, Tomás Morales realizaba el mismo paseo: desde su casa hasta su amada Vegueta, a la que nunca pudo mudarse. El destino quiso que sus días terminaran en ese barrio del comercio que tanto censuró el 15 de agosto de 1921. Así lo explica la placa conmemorativa colocada junto a la ventana del despacho donde atendía a sus pacientes, en el actual n.º 8 de la calle Pérez Galdós. En ella se recoge este hecho y se añaden unas palabras del escritor Pedro Perdomo dedicadas en su honor.

En esta casa vivió el poeta Tomás Morales.

«Lo que su muerte dolió 1921 solo el grumete de la voz lo sabe».

En este sitio donde acabó su vida culmina este breve recorrido por la Triana de Tomás Morales que es una prueba del interés del escritor por la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y por los cambios trascendentales que ésta experimentó en los albores del siglo XX. Convirtiendo Triana en un espacio sim-

bólico por donde entrarían los nuevos tiempos, el autor se detuvo en los excesos del existir moderno, cuyas grietas se encargó de escrutar para denunciar sus amenazas. Muchas de ellas prosiguen en la actualidad y todavía transitan por esta calle que ha perdido su carácter industrial, pero continúa siendo un centro comercial y administrativo en este siglo XXI globalizado y neoliberal del que es un testigo de excepción. Estos paralelismos demuestran lo actual que es la palabra de Tomás Morales y lo vigente que está su obra.

Pasear en el presente por Las Palmas de Gran Canaria permite comprender por qué Tomás Morales ha sido un autor de referencia y, lo que es más importante, el lugar que ocupa en la literatura española contemporánea como uno de los más sólidos y originales poetas urbanos, entre los que destaca como pionero.

Notas:

¹ Todas las citas de los versos de Tomás Morales proceden de la siguiente edición: *Las Rosas de Hércules* (Edición crítica de Oswaldo Guerra Sánchez), Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo de Gran Canaria, 2006.

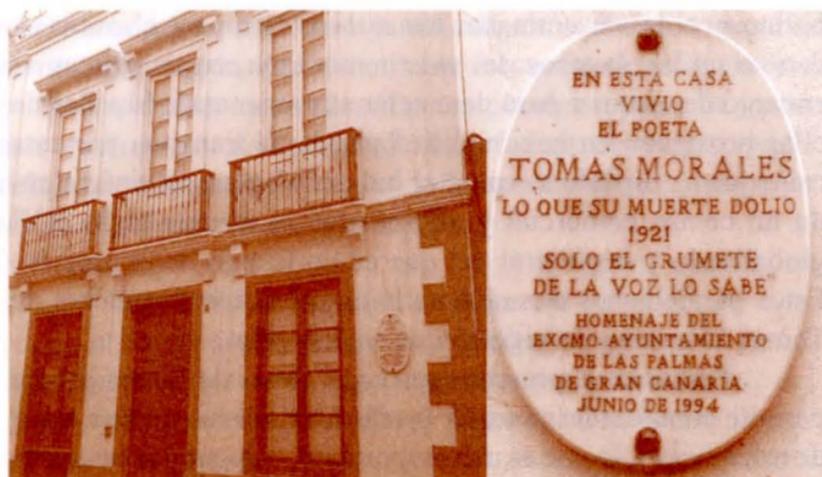


Imagen actual de la casa que habitó Tomás Morales en la calle Pérez Galdós n.º 8, y placa conmemorativa.



Caricatura de John Bull, personificación de Inglaterra, que cita Tomás Morales en sus versos para criticar la colonización extraoficial de los británicos.

ÍNDICE

- PROPÓSITO 3
Juan José Laforet.
Cronista Oficial de la Ciudad.
- EL MUELLE DE DESEMBARQUE EN LA PLAYA DE SAN TELMO, PRIMERA OBRA PORTUARIA EN LA HISTORIA DE GRAN CANARIA. BICENTENARIO DEL INICIO DE SU CONSTRUCCIÓN, 1811 7
Fernando Martín Galán
Profesor Universidad de La Laguna
- EL ACUEDUCTO DE LA FUENTE DE LOS MORALES Y EL PILAR DE SAN TELMO 31
Encarna Galván González
Seminario Millares Carlo. UNED.
- GENOVESES 35
José Carlos de Blasio.
Cónsul de Italia en Las Palmas.
- LA TRIANA DE TOMÁS MORALES: PASADO Y PRESENTE DE UN SÍMBOLO URBANO 41
Belén González Morales.
Profesora de Lengua y Literatura.

Este libro se terminó de imprimir el día 21 de junio de 2011, para el «Paseo Nocturno por la Vieja Ciudad», en el curso del programa de las Fiestas Fundacionales de Las Palmas de Gran Canaria, 2011.



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria



LAS PALMAS 2016
DE GRAN CANARIA
CIUDAD FINALISTA CAPITAL EUROPEA DE LA CULTURA