

*Grúas en el Puerto de la Luz y Las Palmas  
(1883-1983).  
(Un proyecto de Historia Tecnológica y  
Arqueología Industrial de nuestra  
infraestructura marítima) (\*)*

JUAN FRANCISCO MARTÍN DEL CASTILLO

INTRODUCCIÓN: EL TEMA

En estas últimas décadas, se ha producido un gran paso adelante en los estudios históricos sobre las superficies marítimas de los países occidentales. Especialmente significativo ha sido el enfoque dado a la cuestión por la historiografía anglosajona, en más de un aspecto fundadora del debate internacional acerca de la huella dejada por los puertos en el devenir humano. Entre los autores a citar, hay que recordar los nombres de Nancy Ritchie-Noakes, J. Burker John, R. Douglas Brown y Gordon Jackson, cuyos estudios no rebasan la veintena de años, pero que, debido a su calidad, son, hoy por hoy, los clásicos de la literatura especializada. Y en el apartado de los organismos institucionales, revisten gran importancia la *London Docklands Development Corporation* y la Universidad de Liverpool, impulsoras de varias publicaciones y seminarios referentes a los asuntos portuarios. (Aunque los franceses han dedicado una sección de su famoso CNRS a la historia portuaria, donde se han encuadrado algunos profesionales españoles, como el profesor J. P. Merino Navarro).

---

(\*) Reproducción del texto leído en el acto de presentación del libro *La Luz, 1883-1983. Evolución Tecnológica y Desarrollo Portuario*, del mismo autor, que tuvo lugar en el Club Prensa Canaria, la noche del miércoles 25 de noviembre de 1998. Accedo, así, a las peticiones de varios interlocutores de verlo impreso.

En un primer momento, el ojo del historiador se posó en la actividad comercial del negociante portuario, con vistas a pergeñar un capítulo más de la historia económica y política, sobre todo, del Imperio Británico de fines de siglo. Así, el medio burgués de la nación-imperio podía satisfacer intelectualmente el espíritu colonialista. Puesto que la empresa británica, entendida de este modo, venía a colmarse en el simple cumplimiento de ansias superiores, no siempre relacionadas con el principio de la objetividad científica. El investigador histórico de esta época (1870-1900), como se ha demostrado para la antropología cultural, llegaba a convertirse casi en un remedo de *funcionario estatal*, con una particular conducta, pero al servicio de un compromiso semioficial de aquilatar las bases de conocimiento de algún tema concreto.

Por si fuera poco, la mezcla de los distintos saberes a aplicar en el estudio de los puertos determinaba una confusión creciente y generalizada tanto en la hechura singular de los libros como en el destinatario final del texto. A ello hay que sumar el acicate positivista del tiempo, que movía a la recolección de datos y acontecimientos primarios, antes que a la elaboración de hipótesis fiables para acotar consecuentemente el trabajo histórico.

Esta etapa inicial nos ha brindado, sin embargo, preciosos y prolijos regalos en forma de gruesos volúmenes, tan copiosos en datos como parcos en análisis de valor profundo.

Una segunda época nos trajo una mirada diferente sobre el problema histórico del puerto. Ahora, la valoración humana se imponía por encima de cualquier método analítico y, naturalmente, dejaba en manos del historiador un sí es no es de sentimentalidad en el juicio de los hechos aportados por las fuentes. En esto hay una contundente respuesta al período anterior. El rechazo al culto exarcebado del «hecho» y la búsqueda de nuevos principios, a la sombra del desarrollo de la «Historia de las Ideas» —término acuñado, en la década de los veinte del presente siglo, por un profesor de la Universidad de Harvard, Arthur Lovejoy, fuertemente preocupado por suministrar vías de reflexión a la historia—, y en paralelo a la difícil situación internacional de entreguerras, ilustraron en gran medida a una generación solícita con el problema del auge y caída de la civilización occidental y, a su través, del modelo mercantil de la esfera humana. En suma, toda relación histórica parecía cuestionarse en estos años críticos. No obstante, la interpretación se vio generalmente enriquecida por esta *dilettante* forma de apreciar el intrincado juego de fuerzas que la propia historia sugería.

La gran virtud de la producción bibliográfica de este tiempo histórico, 1900-1940, estriba en la discusión de los conceptos usufructuados por la historia y del conglomerado heredado del positivismo en especial.

Un tercer momento, que continúa hasta la actualidad, encuentra en el fenómeno histórico de los puertos de mar un sinfín de complejas y encadenadas circunstancias que modelan una visión de la historia asaz divergente de las anteriores. Los historiadores de esta tendencia confían en que el puerto sea un punto de estudio, no ya de cara al pasado, cuanto a lo que ha de venir. De ahí, la íntima insistencia de los profesionales de la materia en no dejar escapar oportunidad alguna para concienciar a la sociedad y, en particular, a los investigadores de que el método a desarrollar ha de ser, por necesidad, de índole interdisciplinar, en concordancia con la globalidad que encierra el estudio de las infraestructuras marítimas contemporáneas. A este respecto, no está de más traer a colación las sabias palabras de un genio histórico, Fernand Braudel, quien aboga por «iniciar una serie de diálogos con cada uno de los grandes sectores de la ciencia del hombre» para entregar a la posteridad un relevo del que podamos sentirnos satisfechos. Por esto mismo, desde la geografía física o humana hasta —se me ocurre ahora— la ingeniería mecánica están en el deber de contribuir con su óbolo a dar soporte a una historia portuaria de diferente calado.

Por descontado, esta «nueva historia» requiere de un esfuerzo humano y técnico de mucha mayor envergadura, pero es que el resultado a obtener dista de ser menor. El propósito a alcanzar es la comprensión *integral*, o, si se quiere, escalonada de un cierto tipo histórico. A una vez, combínanse las advertencias teóricas de los grandes pensadores de la historia de este siglo (E. H. Carr, Lucien Febvre) con los métodos analíticos y cuantitativos más al uso.

En fin, esta historia interdisciplinar es la que presenta y organiza el tema portuario de hoy en día, en la esperanza de cubrir los tres niveles dibujados por el pensamiento braudeliano para el *tempo* histórico. Porque, si de veras, hay una realidad que se complementa con las tesis del autor de *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, este es, sin duda, el Puerto.

## EL PUERTO DE LA LUZ: OTRA VISIÓN DE LA HISTORIA

El complejo marítimo de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria es el objeto de estudio de esta Tesis Doctoral (antiguo proyecto becado por la Fundación Universitaria) por una serie de razones personales, que pasamos a relatar.

En primer lugar, el *puerto* ha tenido sobre el que les habla una especial y honda significación sentimental. Por otra parte, el vivir cerca del mar ha ayudado a que, desde niño, apreciara la fuerte relación entre el

hombre y el medio. Y también a comprender cómo y de qué se vale este hombre, en la lucha cotidiana, para sobreponerse a las adversidades del mar y hacer de la naturaleza una fuente rica en recursos y bienes.

En segundo lugar, la formación universitaria en la temática de la Historia de la Ciencia y de la Tecnología —específicamente en la última de ellas—, me ha valido como sostén académico sobre el cual conjugar las pulsiones afectivas con el rigor que lo científico determina en sus realizaciones.

En tercer lugar, y éste sí que nos acerca más al presente, la elaboración de diversos trabajos acerca de la figura benemérita del prócer canario, D. Juan de León Castillo (ingeniero del puerto y político liberal) me introdujo de forma definitiva en, lo que ha dado en llamarse, la «etapa histórica» del Puerto de La Luz<sup>1</sup>.

He aquí, pues, tres razones para seguir adelante y cimentar un largo camino de investigación, comenzado hace varios años. Sin embargo, estos pivotes no aclaran el porqué, aunque lo incluyen, de la práctica de una senda y no otra en el sentido final dado a este proyecto.

Hemos pretendido, modestamente, hacer una historia razonada y razonable, haciendo hablar a diferentes voces y sin violentar la documentación. Aunque, eso sí, nuestra idea original —el norte del volumen de la redacción definitiva— ha basculado sobre una peculiar manera de analizar la perspectiva histórica.

En pocas palabras, se ha perfilado este estudio en demostración de la interdependencia de los factores artificiales, creados o dispuestos por el ingenio humano, y el aprovechamiento utilitario del medio marino. Esta es, por así decir, la clave filosófica de la investigación histórica llevada a cabo.

Que conozcamos, hasta este momento, y por lo que respecta a la historiografía española en general, pocos son los estudios que aborden, clara y definidamente, este enfoque de interpretación. Menor es aún, si cabe, el número de investigadores dedicados a temas portuarios por todo el territorio nacional; no obstante, los contados que superviven son de gran talla y sus obras les avalan. A la memoria nos vienen los nombres de Luis Vicente García Merino —gran conocedor de la historia portuaria del norte español y, en especial, del Puerto de Bilbao<sup>2</sup>—, y el de Joan Alemany

<sup>1</sup> Véanse nuestros trabajos, *Ciencia y Política en el Pensamiento de Juan de León y Castillo* (Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1993); «Aproximación a un análisis de las técnicas de construcción del Puerto de Refugio de Las Palmas (1883-1903)», *Espacio, Tiempo y Forma*, serie IV, Historia Moderna, t. 7, 1994, pp. 435-446.

<sup>2</sup> Luis Vicente GARCÍA MERINO, *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao*, Bilbao: HAEE/INAP, 1987.

Llovera, quien recientemente ha leído su Tesis Doctoral en la Universidad de Barcelona (en julio de 1993), que llevaba por título, *El port de Barcelona i l'economia catalana (1859-1991)*.

Por otra parte, en la actualidad hay un periodismo científico de altura, materializado en la publicación de la revista *Estudios de Transportes y Comunicaciones*, que mantiene el pulso de la cuestión. Aunque hay que reconocer el decisivo apoyo de las instituciones oficiales, merced a la constitución del *Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas* (CEHO-PU), del que es director un gran experto en la historia de la ingeniería española, Fernando Sáenz Ridruejo.

Finalmente, en la universidad que nos encontramos, son hallables algunos estudiosos sobre el particular. Tanto en el Departamento de «Arte, Ciudad y Territorio», adscrito a la sección de Geografía —dentro del cual destaca la obra en progresión del profesor Gerardo Delgado Aguiar—, como en el de «Ciencias Históricas», se llevan a cabo investigaciones de reconocido prestigio.

Conocida la base interpretativa, entremos en el juicio de la obra al completo. El puerto, entre los años 1883 y 1913, era un espacio sobradamente historiado por las obras de los profesores Quintana Navarro y Martín Galán<sup>3</sup>. Al menos, ese parecer se hallaba profusamente extendido en el mundillo profesional del historiador insular o local cuando comenzábamos a imaginar la investigación a emprender. Sin embargo, empeñamos muchas horas de documentación en entender que ello no era así; que todavía había cauces inexplorados de análisis.

Este tesón tuvo su recompensa, tras tanta vuelta y revuelta a la documentación. Había un problema histórico por discernir que atañía directamente al desarrollo de la superficie marítimo-comercial de Gran Canaria. El puerto, hasta entonces, había sido conceptualizado en términos de la matriz *Comercio-Población*; y de acuerdo con ella, la investigación distribuyó sus mejores valores individuales en dilucidar las relaciones guardadas, por ejemplo, entre crecimiento urbano y propiedad comercial, burguesía mercantil y progreso económico. En definitiva, el medio marítimo concebíase en una interpretación de tipo *exógena* a su función primaria.

Este fenómeno historiográfico nos hizo reflexionar en más de una ocasión, hasta llegar, por fin, a nuestro propio punto de partida. El objetivo era, simplemente, hacer una historia del puerto *desde y por* el mismo puerto; por ende, una visión *endógena* del asunto. Claro está, había serios pe-

<sup>3</sup> FRANCISCO QUINTANA NAVARRO, *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz (1883-1913)*, Las Palmas: CIES, 1985; FERNANDO MARTÍN GALÁN, *La formación de Las Palmas: Ciudad y Puerto (cinco siglos de evolución)*, Las Palmas: Gobierno de Canarias, Cabildo Insular de Gran Canaria y Ayuntamiento de Las Palmas, 1984.

ligros que correr, quizá la tentación ombliuista fuera uno de los más acusados. Pero, la temática elegida nos deparó una buena acogida, que obviaba la carrera de obstáculos imaginada de antemano. La historia de la tecnología portuaria, por la fuerza de los componentes que entran en juego, obligaba a una interpretación comparada.

Es decir, hacíamos un retoque en la matriz anterior y la dejábamos definida por la siguiente triada de conceptos: *Puerto-Tecnología-Industria*.

Por último, el resultado de la puesta en práctica de los nuevos conceptos nos vino a convencer de lo afortunado de la elección de estos elementos interpretativos. A decir verdad, la historia portuaria, vista de esta manera, ofrecía ángulos y perspectivas inéditas y que, aplicando el sentido común, terminarían por arrojar nueva luz sobre lo ya conocido.

En su consecuencia, el título y la temática de la Tesis Doctoral, que a bastantes parecerá inauditos, tienen una fundada base histórico-interpretativa, un pensamiento profundo que los sustenta. Es decir, el poner por delante *Grúas en el Puerto de La Luz y Las Palmas* no es una arbitrariedad, sino el reclamo necesario para comenzar la lectura desde un punto predeterminado. Amén de esto, la interdisciplinariedad<sup>4</sup> con que envolvimos al problema, desde un principio, nos puso en la pista de que el estudio histórico —cualquiera que sea su especificidad— debe interrelacionarse con materias, a veces afines, y a veces dispares.

Creemos que la historia así elaborada dispondrá de una mayor capacidad de respuesta al impacto de la crítica; de un mejor nivel de correspondencia con las fuentes; en fin, de una mejor aceptación científica.

#### DOCUMENTACIÓN Y FUENTES

La documentación utilizada como fuente histórica para este estudio procede de varios archivos. Lo más relevante para el contenido y orientación del texto tiene por origen a la misma Junta de Obras del Puerto de La Luz y Las Palmas, hoy conocida por «Autoridad Portuaria de Las Palmas». En concreto, las Actas de las sesiones celebradas por la Comisión Ejecutiva (o Permanente) y el Pleno de la Corporación entre 1905 y 1983. Amén de ello, dispusimos de la documentación impresa por la Junta, que son las interesantes *Memorias Anuales*, redactadas por mandato expreso del Ministerio. Las fuentes industriales, recordamos, son escasas y es lo cierto que se corresponden total y cabalmente con las informaciones de la

<sup>4</sup> En parecidos términos se expresa el profesor Álvaro DÍAZ TORRES en un reciente artículo sobre la relevancia académica de los estudios sobre la Arqueología Industrial («En busca de la máquina perdida», *Gaceta de Canarias*, 5.VI.1994).

Junta; en especial, el archivo de MACBSA, dada su íntima relación a lo largo de los años. Baste decir, que *Maquinaria Auxiliar de Consignatarios* se originó gracias al apoyo de la institución a mediados de los 60.

De otro lado, contamos para la «etapa histórica» (1883-1913) con los abundantes y precisos expedientes del Archivo Municipal de la ciudad, custodiados actualmente por el Archivo Histórico Provincial. En esta misma ubicación, hállanse también documentos privados de especial importancia, cuales son los fondos donados por los familiares de D. Leopoldo Matos Massieu, sobre todo la correspondencia intercambiada entre éste y su tío Felipe Massieu y Falcón, a la sazón alcalde de este municipio en las primeras décadas de este siglo.

Tras esta sucinta enunciación de los documentos y fuentes de la Tesis Doctoral, se nos permitirá, a partir de este instante, hacer un comentario de aquéllos, y cómo no, un justificado recordatorio de las personas o instituciones que, de alguna u otra manera, han ayudado a que este proyecto de estudio haya alcanzado la realidad de hoy en día.

La investigación discurrió sin altibajos desde un principio; y más fluida fue la comprensión de la situación histórica cuando pudimos acceder a la rica fuente archivística de la Junta. Sin embargo, la riqueza del conjunto documental del puerto no puede hacernos acallar la denuncia de su pésimo estado y la carencia de criterios profesionales en el cuidado y catalogación. No obstante, las honrosas labores que están haciendo algunas personas en evitación de males mayores, como es el caso del amigo Domingo Dámaso, que, a la dirección de la explotación comercial del Muelle Deportivo —que de por sí es un *maremágnum* imposible— une la virtud de intentar poner orden donde no lo había y, por desgracia, no lo hay.

La disposición arbitraria del archivo de la Autoridad Portuaria en tres dependencias distintas en un mismo inmueble nos indica el poco apego de la institución a su acervo histórico. Por esta razón, los esfuerzos del ímprobo Dámaso son insuficientes para elaborar una guía básica de lo más importante; apenas puede con su trabajo diario, como para pedirle horas extraordinarias.

Concretamente, hay una parte del archivo de la extinta Junta que está «encerrada» en los sótanos del edificio de la Explanada Tomás Quevedo, de la cual casi nadie sabe respondernos a ciencia cierta, puesto más que audaz es el que tiene la osadía de inmiscuirse en aquellos dominios, envueltos en un manto de polvo y plagados de insectos. Baste decir que al personal más consciente de la situación daba grima sólo el pensar en llevarnos hasta allí.

Sea lo que fuere, esta pequeña odisea personal nos debe hacer meditar sobre el estado y destino de nuestros archivos oficiales. Y, por lo que toca al de la antigua Junta, es más que urgente la comisión de un *plan de*

*salvación y conservación*. Y, desde aquí, sugerimos que las series primeras, aquellas que van de 1905 a 1940, sean transportadas a un archivo de segundo orden, o, lo mejor, al Archivo Histórico Provincial.

Para dar término a este punto, tengo el honor de hacer recordación de algunas personas que han contribuido a la buena marcha de la investigación. Ya hemos hablado de Don Domingo y de su inquebrantable ánimo en la defensa de las fuentes históricas del puerto; ahora quisiera manifestar mi gratitud no solamente a él, sino a las secciones de «Explotación» y «Facturación» de la Autoridad Portuaria, de las que guardo gratos recuerdos.

Pero, finalmente, el agradecimiento se confunde con la deuda personal cuando hablamos del talento de Don Antonio de Béthencourt, que supo tener la suficiente amplitud de miras en la propuesta de investigación que le hicimos tiempo atrás.

#### AVANCE DE CONCLUSIONES

El éxito de la propuesta teórico-práctica de hace un instante depende, en buena medida, de las conclusiones a que se llega como último peldaño del trabajo de investigación. Aquí vamos a recalcar lo más importante, a nuestro entender.

Momentos antes, recordábamos la historiografía portuaria reciente. Precisábamos el valor, preferentemente, histórico-comercial de las coordenadas en que se movían los autores y la parca presencia de nuevos elementos de juicio para la historia. Pues bien, en nuestro estudio hemos adelantado algo en este sentido, ya que introducimos una pareja de factores que no había tenido suficiente eco a lo largo y ancho de aquellas obras monográficas. Nos referimos al tándem «medio público-medio privado».

En las páginas de la Tesis Doctoral, lo público y lo privado mantienen un constante *tour de force*, que no es invención del historiador, sino correlato textual de la viva realidad del desarrollo portuario de este complejo marítimo. A una primera etapa de dominio estatal de las riendas del puerto y de su maquinaria útil (1883-1960), sucede otra —más moderna y mucho más cercana en el tiempo—, en que cambian las tornas, advirtiéndose la hegemonía privada en gran parte del tráfico comercial y, sobre todo, en el control de los muelles y las faenas cotidianas de estiba (1960-1983).

Por supuesto, esta anómala situación histórica no es aceptable de ninguna de las maneras. Ni la acaparación del Estado del completo destino de las instalaciones portuarias produce beneficios al erario público, pues evidentemente corta las alas al despegue comercial de la burguesía local



y desaconseja la inversión de capital foráneo, llevando a la larga a la ruina del sector. Ni tampoco el predominio de la vertiente particular origina mejores expectativas, habida cuenta que el relegamiento del medio público a un segundo plano posibilita la emergencia de fastidiosos monopolios o perversas exclusiones comerciales, que no redundan, precisamente, en la buena marcha del puerto.

Lo óptimo es un perfecto equilibrio de las fuerzas llamadas a actuar en el desarrollo del tráfico portuario. Un matrimonio bienavenido entre lo que es la gestión pública de las infraestructuras y la legítima iniciativa privada de lucro comercial.

Esta conclusión general está provista, en la actualidad, de una vigencia cuasi profética, teniendo muy presentes los problemas con que se enfrenta la infraestructura marítima de La Luz. Si el puerto ha de ser un *organismo vivo*, que refleje y ampare el pulso económico del conjunto archipelágico (y no solamente insular), y que debe su existencia a la perfecta imbricación entre dependencias comerciales, directas o indirectas, y los derroteros marinos seculares —la *estructura* que definía Braudel—, por lo tanto está en la necesidad perentoria de abrirse al análisis profesional de la comunidad universitaria, que, en correspondencia solidaria, devolverá ciento por uno, y ofrecerá alternativas para su desarrollo futuro.

En fin, el puerto es un espejo en el que la sociedad isleña se mira constantemente para obtener una imagen de su propio estado socioeconómico. La importancia histórica del complejo marítimo reviste a esta sensación psicológica de un sustento argumental, pero no la subyuga. Es decir, la psicología del isleño está gravemente preocupada por devenir de sus puertos, tanto como lo pudieran estar los funcionarios estatales, o quizás mucho más.

La labor del historiador, y del analista en general, termina allí donde comienza la gestión de empresarios y políticos. Con este proyecto, hemos señalado ciertas deficiencias «coyunturales» de las instalaciones portuarias en este siglo: éste ha sido nuestro compromiso y el de la comunidad a la que pertenezco. Hagamos que los errores apuntados sean corregidos por quienes deben hacerlo.