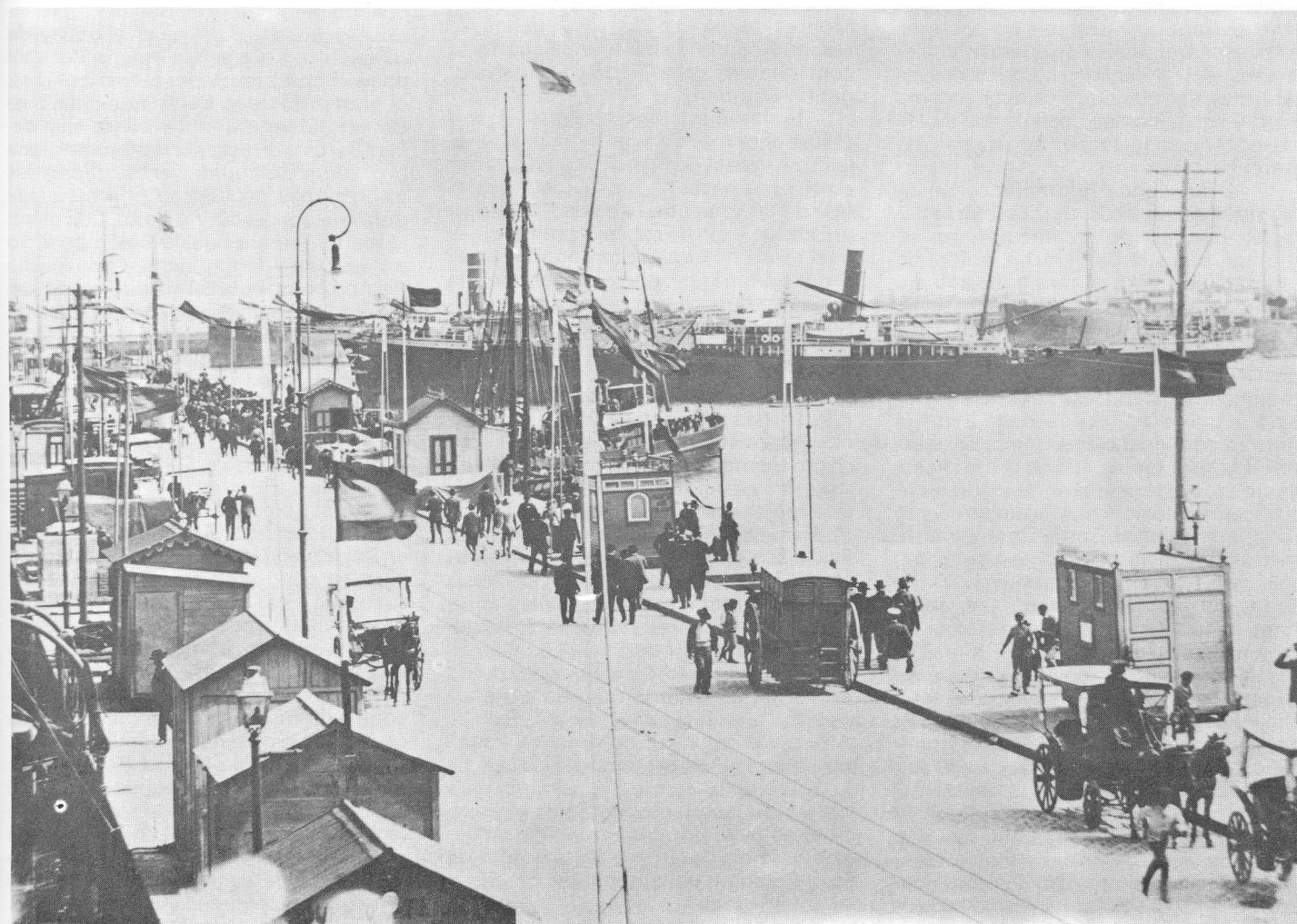


# LAS INDUSTRIAS PORTUARIAS A COMIENZOS DEL SIGLO XX



Texto reproducido del capítulo dedicado al Puerto de la Luz, en el libro **La tierra de los Guanartemes**, editado en París en 1928, y del que es autor don LUIS MOROTE.

**E**l puerto de la Luz, con toda su magnificencia natural, no sería lo que es mercantilmente sin las industrias que le dan vida, que lo valorizan, que atraen a Las Palmas los barcos de todas las banderas. Imaginad por un instante que poseyendo un magnífico, un sólido, un bello edificio no tuvierais en él más que las cuatro paredes limpias de toda decoración, de todo mueble, de toda comodidad y confort. Ese edificio sería inhabitable y de nada os servirían sus recios muros, sus balcones y ventanas de espléndidos panoramas, sus esbeltas columnas, su ancha capacidad, si no venía en vuestro socorro una legión de carpinteros, o de ebanistas, de tapiceros, de decoradores, de electricistas que lo convirtieran en hogar digno de ser vivido.

Pues como el edificio bello pero desnudo de asiento y de lecho, así sería el Puerto de la Luz con toda su esplendor si le faltasen las industrias en cuya demanda acuden las naves de todos los países. Si esos barcos no supiesen que aquí se pueden reponer de carbón; que aquí en caso de avería encuentran fácil y pronta recomposición; que aquí hallan además del descanso y del refugio alimento y carga, comodidad y provecho, seguramente pasarían de largo admirando la inútil belleza del Puerto. Calle sin tiendas ni bazares, mercado sin puestos de venta, máquinas con las calderas apagadas, cocinas sin vianda, eso resultaría el magno Puerto de la Luz. Los que lo han hecho tal, los que han llevado su fama a través de los mares y de unos a otros continentes son sus casas

consignatarias, sus varaderos, sus carboneras, sus docks, su afluencia de mercancías exportables, sus cámaras frigoríficas, sus industrias en fin.

Y no se alegue el argumento vulgarísimo de decir que siendo extranjeras sus industrias el Puerto de la Luz es como sucursal de Inglaterra o de Alemania o de otras naciones, aunque la inglesa sea la predominante. Al cabo, eso pasa en todas partes, y ya Spencer hacía notar el cambio de capitales y servicios en todas las primeras poblaciones del mundo. Ingleses son los que explotan tales o cuales industrias necesarias a la vida en Berlín y alemanes son los que explotan cuales o tales industrias de primera necesidad en Londres. ¿Se va por eso a renunciar a su servicio, a cerrar las puertas a sus capitales?. El dinero no tiene patria.

Sobre que es extraña tanta alarma en Canarias y tan poca en la península. ¡Fuera los extranjeros! ¿Vamos a expulsarlos? Pues apresuraos a arrancar los rieles del tren en toda España, pues hay diez o doce mil kilómetros de vía férrea, casi todos los que tenemos, que no son obra del capital español. ¿Y las minas? ¿Y los saltos de agua? ¿Y las fábricas de

electricidad? ¿Y los tranvías? ¿Y los automóviles? ¡Medrada quedaría España con semejante expatriación de dinero pero también de esfuerzo, de actividad, de inteligencia, de civilización! Y ya puestos a nacionalizarlo todo, con un criterio semejante al de los moros en Casablanca o en Melilla, tendría que nacionalizarse no únicamente el capital sino el trabajo, y prohibir que obreros franceses trabajasen en Alemania, alemanes en Francia, ingleses en todas las latitudes del planeta. Por este sistema fiero y selvático, los obreros españoles no encontrarían techo, hogar, pan en América...

¿A qué seguir refutando semejantes razones que no lo son? La libre Inglaterra, escuela de democracia en el mundo, maestra de derecho, madre de libertad, empuja a su raza trabajadora e inteligente por todos los continentes, por todos los ámbitos de la tierra. Y los empuja y disemina felizmente para la civilización. Si todo se contagia, no hay mejor contagio que ese de la raza anglosajona que al fin ha enseñado a media humanidad y está en camino de enseñar a la otra media, desde comer hasta vestirse, desde la tolerancia y la libertad a hacer revoluciones. Afortunadamente los canarios viven muy contentos en esa convivencia que no es confusión, que no es amalgama con los extranjeros y que no ha debilitado sino antes bien, ha fortalecido más y más su condición de leales españoles.

Ello es que la función ha de tener órganos que la desempeñen. ¿Qué sería del Puerto de la Luz sin esas industrias? La casa *The Grand Canary* con sus magníficos talleres de herrería y fundición dedicados expresamente a reparaciones de buques; con sus astilleros para la construcción de gabarras que van a la costa de África; con su servicio completo de salvamento; con sus embarcaciones capaces de alojar 8.000 toneladas de carbón; con su varadero en que aparece triunfante la mole de *Lift 30 tons*. ocupa uno de los primeros lugares entre las industrias del puerto.

Lo mismo cabe decir de la antigua casa de Miller que despacha de 90.000 a 100.000 toneladas de carbón al año; que puede dar a los vapores que hacen escala en este puerto de 150 a 200 toneladas de carbón por hora; que tiene a su disposición 15 embarcaciones para ese servicio; que ha establecido sus almacenes al pie del dique del rompeolas y por consiguiente en sitio admirable para proporcionar a los barcos su combustible; que despacha al mes como casa consignataria de 60 a 65 vapores de las primeras líneas del mundo.

La casa alemana *Woermann Linie* no les va en zaga, pues aunque establecida recientemente, en 1906, es consignataria de siete grandes líneas que van de Hamburgo a América, a la costa oriental y occidental de África, a la costa del Pacífico y de retorno a los principales puertos de Europa. Su importancia se comprenderá con saber que sólo en su línea propia, en sus vapores, exportó, en 1908, 230.000 bultos. Es admirable su máquina eléctrica para el transporte de carbón tal y tan grande que

puede suministrar 3.500 toneladas diarias.

La casa Wilson cuya oficina central radica en Londres y que tiene sucursales para el desarrollo de su comercio de carbón en Cardiff, en Barry, en Madeira, en Las Palmas, en San Vicente (Cabo Verde), en Pernambuco, en Bahía, en Río Janeiro, en Santos, en Sao Paulo, en Montevideo, en La Plata, en Buenos Aires, en Rosario y en Bahía Blanca. Es la consignataria de la "Pacific Steam Navigation Company".

El varadero *Blandy, Brothers and C.º* es el primer varadero del Puerto de la Luz y vale la pena de visitarlo para ver entre otras cosas la colosal rueda y tambor de 20 toneladas de peso donde se arrolla un enorme calabrote metálico, el cual es el encargado por tracción de varar los barcos, y para ver también la máquina de aire comprimido para cortar y remachar clavos, capaz en un día de colocar en su sitio y remacharlos, la friolera de 600 clavos. Es una especie de providencia para los buques que llegan con averías al Puerto de la Luz.

Y por si faltara algo ahí está como digno complemento la gran industria frigorífica, organizada a la altura de las que mejor estén en los grandes puertos de Europa. En la fábrica del portugués Francisco Gonçalves se conservan carnes, caza, pescados, frutas, legumbres y todo en cantidades enormes para aprovisionar a un ejército. Gracias a ese establecimiento el puerto de Las Palmas es el primero del Atlántico, como punto de escala en la larga travesía entre los puertos de Europa y los del Sur de África, Centro y Sur de América y Australia, pues al pasar por aquí los barcos pueden abastecerse de víveres para meses. Bajando a esas cámaras frigoríficas se pasa por una impresión inolvidable, la de gozar una temperatura de diez grados bajo cero en Las Palmas y en pleno verano...

En lo futuro, la victoria seguirá siendo del Puerto de la Luz. Lo será no obstante las leyes arcaicas que rigen, las dificultades que un sistema provincial de privilegio atraviesa en el camino del desenvolvimiento de Las Palmas. Lo

será por esta ventana abierta a todos los vientos de la libertad y de la civilización.

Porque es eso del Puerto de la Luz, la primera posada que encuentra el viajero suponiendo que el mar fuese una vasta carretera. Aquí se tiene que hacer el recambio, la mudanza de tiro, y se hace. Es como ventanal abierto sobre el océano para que Gran Canaria asomándose a él tenga un nexo estrecho de relación con el planeta entero. Por aquí pasó el hombre-héroe, el hombre-dios, el gran argonauta Colón que iba a buscar un nuevo mundo, y como aquí desembarcó y en esta tierra según es fama oró, hubo de apuntar en su *Diario* las impresiones de esta su primera etapa del viaje del descubrimiento. Con pintoresca e ingenua poesía Colón ponderó en su *Diario* el entonces y por mucho tiempo más pobrísimo puerto de Las Palmas. Y recogiendo todas las bellas leyendas que los siglos habían acumulado, hizo el pronóstico de que andando el tiempo sería esta Atlántida otra vez emporio de vida y de riqueza. La predicción del genio se ha cumplido, su profecía es una esplendorosa realidad.

¡Salve, Puerto de la Luz! Su grandeza es grandeza del Archipiélago y también de España, que no se concibe el bien de una de las partes de la Nación sin que redunde en gloria y en honor del todo que es la patria. ¡Salve, Puerto de la Luz! El afirma con la superioridad de su movimiento marítimo, de sus tres mil vapores anuales, con cerca de seis millones de toneladas, la suprema persona autónoma, independiente de las opresoras cadenas administrativas. ¡Salve, Puerto de la Luz! El mar, gran confidente de meditabundos, nos trae el vago rumor de los destinos futuros de esta ciudad, cuando, al fin emancipada de la tutela provincial limitaria, con la conciencia de su poder realice hazañas famosas de progreso y de prosperidad. ¡Salve, Puerto de la Luz! Su nombre se pronuncia en todos los mares y por todas las lenguas con respeto, pues al cabo tenemos algo que puede causar admiración a los extraños. ¡Salve, Puerto de la Luz!...

