

LAS CASAS CARBONERAS EN LOS AÑOS TREINTA



No es de ayer ni aun de cincuenta años, la **cooperación extranjera** al desenvolvimiento de nuestra vida económica. Desde una época no muy lejana, dicha cooperación se ha deslizado como un hilo de oro que ha infundido creciente **prosperidad** a la vida económica del país.

Ya desde que las desiertas arenas y faldas de la Isleta vieron alzarse los grandes depósitos, talleres, almacenes y en las abrigadas aguas comenzaron a flotar numerosos remolcadores, aljibes, gabarras y anclar buques de todas las banderas, la bahía alcanzó ese movimiento que da renombre mundial a Gran Canaria. Fue entonces que los vapores que sólo conocían la isla como marca geográfica de orientación, **empezaron a visitar el Puerto de la Luz para aprovisionarse de carbón, agua y víveres**, iniciando una fuente inmensa de actividad para los hijos de Gran Canaria y **motivando la emigración de buen número de naturales de Lanzarote y Fuerteventura, así como despertando el turismo de Europa y América que**, atraído por la belleza de la isla y comodidad del puerto, derramaban aquí su dinero. Fue así, pues, cómo se abrió una **época de amplio florecimiento social y comercial**. Entonces fue cuando el desaparecido **Sir Alfredo Jones**, cuya memoria ha sabido honrar y perpetuar justamente el excelentísimo Ayuntamiento de Las Palmas, rotulando una de sus calles con aquel inolvidable nombre, tuvo una clara visión de la importancia futura que llegaría a alcanzar la bahía de la Luz y la isla de Gran Canaria.

Durante la visita de Sir Alfredo Jones **impulsó el comercio de bananas en Inglaterra**, fomentando la exportación de esta fruta que se verificaba en los vapores de los señores Elder Dempster. También **sugirió a buen número de turistas el que visitaran esta isla**, dando todo ello lugar al establecimiento de **hoteles de** la importancia y categoría del Metropole. Y todo esto contribuyó a aumentar un comercio de inestimable valor mundial. Fueron tan estimulantes aquellas iniciativas que sirvió a muchos de ejemplo la actuación de Sir Alfredo Jones y la de los señores Elder Dempster y Fyffe. Hoy es la célebre casa Fyffes Ltda. la que ha extendido por el mundo la fama del plátano canario, hallándose ligada al comercio mundial.

La ruina que se produjo al desaparecer el cultivo y comercio de la cochinilla en virtud de haberse impuesto el uso de las anilinas, comercio éste que Inglaterra sostuvo desde 1835 al igual que otros mercados de Europa, **empezó a atenuarse y remediarse**. Posteriormente la isla recuperó su buen semblante, tornando otra vez la prosperidad al reemplazarse el cultivo de la tunera y de la caña por el ropaje verde de la platanera, contrastando su verde esmeralda con el florecimiento amarillento de los tomateros en los fértiles valles, en las vertientes y en las faldas y entre las rocas que el tesón y trabajo del isleño fue sorribando para reemplazar en su sitio tierras cultivables.

“El crecimiento del tráfico hizo necesario suplementar los barcos de líneas trasatlánticas”

El fruto de la banana y la producción de tomates así como el de la patata cuya semilla fue importada de Inglaterra, adquirieron de día en día una demanda considerable por el sabor de dichos productos y la inmejorable calidad de los frutos cosechados. **Las máquinas hidráulicas y utensilios de esta índole, suplidos de carbón y antracita, establecidos por las Casas extranjeras aquí acreditadas, se difundieron por toda la isla, igual para captación y distribución de aguas que para distribución de abonos químicos y otras atenciones de la agricultura del país.**

No debemos omitir el mencionar que durante el año 1905 se establecieron los depósitos por iniciativa e impulso de la Woermann Linie, depósitos que atraeron bastantes vapores de importantes Compañías alemanas que hacían su ruta al Oeste, Sur de Africa y al Sur de América. Dichas líneas navieras proporcionaban frecuentes y buenos medios de transporte y comunicación entre nuestro puerto y los mercados de frutos de Alemania, Escandinavia y Rusia. El crecimiento del tráfico hizo necesario el suplementar los barcos de líneas trasatlánticas con servicios regulares de vapores fruteros y ello ocasionó el establecimiento en el Puerto de la Luz de nuevas Compañías, las cuales, empezando con la noruega Thorensen (ahora Olsen) y la inglesa Yeoward incluyen también actualmente las líneas especiales alemanas a Bremen, Hamburgo, las españolas (Pínillos) y francesa (Paquet y Chageurs Reunis), a España y a Francia (para los servicios de los puertos mediterráneos y atlánticos).

La instalación de talleres y varaderos de las varias casas para la reparación y entretenimiento de su material flotante, se empezó a utilizar para reparaciones de buques interinsulares y de guerra y hasta para nuevas construcciones, dándole más importancia al Puerto y sosteniendo un crecido número de trabajadores. Los ingresos aumentaron en la isla con la venta de frutas, los servicios bancarios, y el consumo de los turistas contribuyó a aumentar las operaciones mercantiles y acentuar o intensificar el desarrollo y prosperidad comerciales. Ello dio destacado relieve a un comercio insular que fue poco a poco creciendo hasta llegar a ser lo que en la actualidad, viéndose así una vía tan importante como la calle de Triana con profusos escaparates y exposiciones comerciales, que le dan aspecto de urbe muy modernizada a la ciudad y realiza el buen concepto que de la isla se tiene en el extranjero.

Los efectos de la guerra del Transvaal fueron beneficiosos para estas islas, debido al hecho de que la Compañía Grand Canary Coaling C.^a Ltd. —que debió su fundación a Sir Alfredo Jones— logró persuadir al Almirantazgo británico para que los transportes militares de la escuadra viniesen al Puerto de la Luz a tomar las enormes cantidades de carbón, suponiendo ello, como es fácil deducir, una fuente grande de riqueza que entraba en nuestra isla por los jornales que tales operaciones motivaban. En cambio fueron menos provechosos los efectos de la gran guerra del 14, que tuvieron derivaciones aflitivas al sentirse afectada la vida comercial con un

decrecimiento en la exportación. Este decrecimiento fue seguido de crisis que han desmejorado el movimiento comercial en todo el mundo.

Actualmente, cuando por un gigantesco esfuerzo para la ampliación y mejoramiento de los servicios del Puerto ha demostrado Las Palmas su capacidad para afrontar todas las contingencias y ofrecer todas las facilidades portuarias que no puedan ser brindadas por otros puertos rivales, se ha planteado adversamente también para su progreso la crisis mundial, que reduce los precios de exportación.

— o —

No podemos tampoco cerrar el marco de las desventajas económicas sufridas por las actividades del Puerto de la Luz y las de la isla en general. **Un nuevo factor empeora la situación.** Otro fantasma tenebroso viene a perturbar la vida económica del país, con caracteres más dolorosos, afectando a los trabajadores. Nos referimos a **la sustitución del carbón por combustibles líquidos** que ya son usados por gran número de transportes y ante cuyo escollo las Casas se encuentran sin medio para afrontar ese conflicto.

— o —

Las casas extranjeras aquí establecidas no escatiman ningún esfuerzo para atraer a Las Palmas las actividades que puedan amorrar los quebrantos originados por circuns-

tancias exteriores, es decir, por conjurar por todos los medios el decrecimiento económico a objeto de asegurar el mayor movimiento al Puerto y con él a los numerosos trabajadores que le dedican todas sus energías.

La magnitud de **su contribución al engrandecimiento y prosperidad del Puerto de la Luz y la fe e insistencia por el futuro**, pueden ser comprobadas en el hecho irrefutable de que el capital invertido ha sumado un total de pesetas 14.500.000 y el proveimiento de un conjunto de material flotante que es el más grande que existe en España.

Este material flotante se compone de 16 remolcadores con un conjunto de 2.800 HP. de potencia; 14 falúas de las cuales algunas se emplean en su turno en el servicio público de falúas; 10 aljibes con capacidad para 1.983 metros cúbicos de agua potable para el servicio de los buques; 148 gabarras con capacidad para 22.810 toneladas de carga; 1 pontón con capacidad para 6.500 toneladas de carbón; 2 grúas flotantes con cuchara automática para carbón; 5 gabarras “Islas” con calderas y plumas para la manipulación de cargas, y 2 gabarras provistas de potentes plumas, bombas y todo el más perfecto material de salvamento y contra incendios, que ha probado su eficacia en los siniestros bastante numerosos que han ocurrido en nuestras aguas después de su inauguración.

Se comprenderá fácilmente el coste enorme de alimentación y amortización del valor de todo este material



flotante máxime teniendo en cuenta la continuada merma de movimiento especialmente en el carbón.

La **contribución de las Casas a la solución del problema del paro** —problema que en todo país constituye la pesadilla de los Gobiernos y en Inglaterra una responsabilidad del Poder constituido—, puede asimismo apreciarse por las siguientes cifras:

El número de obreros fijos que las Casas emplean alcanza un total de 589, cuyos sueldos representan 2.044.700 pesetas anuales. De este total de 589 fijos, hay 205 ganando actualmente 609.000 pesetas que trabajan en varaderos y talleres en la reparación y manutención de maquinaria y material flotante.

A estos sueldos fijos hay que añadir los jornales pagados a los obreros eventuales en carbón y carga blanca. En 1932 los totales pagados por este concepto fueron de pesetas 986.000 y 575.000 respectivamente.

Lo que esto representa en términos de tranquilidad humana y de prosperidad al comercio de la isla, se puede figurar tratando de imaginar la situación que sobrevendría si esta fusión que realizan las Casas extranjeras de distribuidores de sueldos, fuese interrumpida como consecuencia de una fuerza mayor implacable de índole económica o política.

Las Casas entonces constituyen, a todas luces, un elemento muy importante en la vida económica del Puerto y por tanto de la isla entera, y sus esfuerzos y luchas para mantener y aumentar esa prosperidad y ese movimiento, prosperidad ligada íntimamente al beneficio de ellas mismas, no debe ser para los isleños un mero espectáculo, sino objeto de atención ya que ello supone algo muy conveniente para los hijos del país.

Lo agudo de la dificultad arriba mencionada es lo que se refiere a la sustitución del carbón por el líquido combustible, lo evidencia el hecho de que durante los últimos diez años la cantidad de carbón suplida por las Casas en el Puerto se ha reducido desde 400.000 toneladas en 1922 hasta 198.000 toneladas en 1932.

Como el total por tonelada de los gastos fijos de venta es mucho más elevado cuando se vende solamente 150.000 toneladas que cuando la venta es de 400.000, se comprenderá fácilmente el aumento en el coste de la venta del carbón, debido al mero hecho del decrecimiento en la cantidad vendida. Esto es, sin tener en cuenta el aumento en los gastos totales por jornales y otros factores.

— o —

No... Las Casas están muy lejos de ser unas simples máquinas comerciales. Ellas son y constituyen una parte integral de la vida de la isla y tienen su participación inmensa en su engrandecimiento.

La relación de estas casas con la isla y sus instalaciones datan de la siguiente fecha:

Miller y Compañía, 1854; Gran Canary Coaling, 1886; Compañía Carbones minerales, Wilson S. A., 1895; Woermann Linie, 1905; Compañía Carbonera de Las Palmas, 1909; Compañía Gle. de Canaria de Combustibles, S. A., 1920; y Compañía de Combustibles Oceánica, 1923.

Texto: "Las casas carboneras establecidas en el Puerto de la Luz". Artículo aparecido en **España Nueva**, Abril, 1934. Pág. XIV.

(Hemeroteca de El Museo Canario)



ORIGENES I

Primer Proyecto de 1861

La importancia del Puerto de La Luz, por sus excelencias naturales, ha sido siempre reconocida por todos los hijos de la Gran Canaria y por todos los marinos que han visitado los puertos de estas islas. Se reconocía que era un don natural de mucho valor, que debía explotarse. Se le quería dar aplicación; pero entonces sólo surgió la idea de convertirlo en auxiliar del Puerto de Las Palmas, y, en efecto, no podía pensarse en otra cosa. (...)

...Hasta 1861 se consideraban las obras marítimas que habían de ejecutarse en el Puerto de la Luz, tan sólo como auxiliares del muelle de Las Palmas. En efecto, un desembarcadero cómodo satisfacía todas las necesidades y llenaba todos los deseos y aspiraciones. (...) El proyecto del ingeniero Clavijo daba realidad a esta idea. Las obras se reducían a un muelle de desembarco. (...) Estas obras, tal como se proyectaron, negaban la importancia del puerto y destruían el germen, entonces latente, de su futuro y sorprendente desarrollo. Eran el principio y el fin de todo lo que allí había de construirse. Afortunadamente no se subastaron. (...)

El ingeniero León y Castillo redactó el proyecto del Puerto. (...) Se situó y trazó el muelle tal como se ejecutó el dique del Puerto de Refugio, con la diferencia de que sólo se propuso una longitud de 432 metros, dejando indicada en los planos la línea de prolongación que había de tener en lo futuro; cuya línea, con pequeña diferencia, ha seguido el dique del Puerto de Refugio. (...) (Estas obras) fueron subastadas por Don Santiago Verdugo, y principiadas en 9 de mayo de 1863. Se desarrollaron con lentitud suma, hasta que en 9 de septiembre de 1872 se obtuvo la rescisión. (...)

Intervención de la Sociedad de amigos del País

Las obras del Puerto de la Luz, a causa de la rescisión y formación de nuevo proyecto, siguieron paralizadas, produciéndose en el público hondo malestar, del que se hizo eco la Sociedad de Amigos del País, abriendo una discusión pública en 1879 para resolver, en cual de los puertos, de Las Palmas o de La Luz, se habían de aplicar los recursos disponibles. (...) (En el informe que eleva Juan León y Castillo por este motivo)... vuelve a plantear el problema del puerto de La Luz. Expone que en aquella época (1879) las circunstancias aconsejaban dedicar los esfuerzos a mejorar las condiciones del puerto de Las Palmas, pues lo urgente era VIVIR.