

LA ASPIRACIÓN AL PUERTO DE LA LUZ: ORÍGENES Y  
DESARROLLO HASTA 1.880, O LA FRUSTRACIÓN DE  
UN PROYECTO PREMATURO

VICTOR MORALES LEZCANO  
FRANCISCO QUINTANA NAVARRO

*«Entonces se verá nacer en el Puerto de la Luz,  
cuyas playas hoy habitan humildes pescadores,  
un nuevo pueblo, hijo del comercio, que será,  
por su proximidad a Las Palmas, parte de esta  
ciudad.*

*Entonces, las lanas, los cereales, las maderas de  
construcción y las producciones todas, que encie-  
rra el Africa, en su abrasado seno, irán a la Gran  
Canaria, buscando la libertad de comercio.*

*Entonces, y sólo entonces, se palparán las in-  
mensas ventajas que consigo ha llevado el puerto  
franco...».*

FERNANDO LEON Y CASTILLO, 1863<sup>1</sup>.

Hacia 1850, Las Palmas no parecía destinada a albergar en sus manos la intensa actividad desplegada desde 1880 con la fundación, y posterior desarrollo, del moderno fenómeno portuario.

Encerrada en un estrecho marco decimonónico, la angosta ciudad quedaba constreñida a unos límites muy precisos que no avanzaban más allá del antiguo muelle capitalino, junto a la ermita de San Telmo. Sus escasas «señales de existencia», al margen del cultivo de las fincas que la circundaban y de un artesanado de pocos medios para el abastecimiento del mercado local, se referían casi exclusivamente a la actividad comercial desplegada en torno al «maldecido» puerto<sup>2</sup>.

1. Artículo publicado en *Las Canarias*, nº 3, 4, mayo, 1863.

2. Un testimonio sobre Las Palmas de entonces en DOMINGO JOSE NAVARRO, *Recuerdos de un novenón. Memorias de lo que fue la ciudad de Las Palmas a principios de siglo y usos y costumbres de sus habitantes* (1895). Hay edición reciente: Las Palmas, Edic. Cabildo Insular, 1971. Cfr. también, A. HERRERA PIQUE, *La Ciudad de Las Palmas. Noticia histórica de su urbanización*, Edic. del Ayuntamiento de Las Palmas, 1978, pp. 179-204.

La ubicación y características del muelle de Las Palmas imponían tales dificultades a las faenas marítimas que en ocasiones éstas resultaban impracticables. Sólo en épocas de buen tiempo los veleros lograban anclar en su bajo fondo, cuando se atenuaban los efectos de los vientos reinantes y de las gruesas mareas en la zona de costa brava elegida como puerto. En cambio, cuando se daba cita el «reboso», las naves se hallaban expuestas a «los efectos destructores de una gruesa mar de fondo»<sup>3</sup>. Los peligros eran salvados con la triste «bandera negra», obligando a los entendidos marinos a acudir a las aguas más tranquilas de la ensenada de la Luz, donde una roca de la playa hacía las funciones de rudimentario muelle para pasajeros y mercancías que, en lanchas, o a lomo humano, desembarcaban en ella.

Hacia el norte del puerto de la capital, arenales y dunas extendían un pequeño desierto hasta las faldas de las Isletas. Como nos relata Cirilo Moreno, sólo el Mesón de «Señá Rosarito», unas pocas casas de pescadores y un cuartelillo de carabineros atraían las curiosidades de los escasos viajeros del lugar, y se ocupaban de ofrecer los primeros servicios de alimento y descanso a marinos y pasajeros antes de iniciar una nueva travesía hasta la ciudad<sup>4</sup>.

Es tópico señalar que el régimen de puertos francos para Canarias —establecido por la Administración Bravo Murillo con el *Real Decreto de 11 de julio de 1852*— significaba un paliativo para la «asfixia» de la honda crisis económica, y reconocía para el Archipiélago el «dictado geográfico» impuesto por su situación en el Atlántico. También las franquicias proporcionaban nuevas expectativas de apertura hacia el exterior, basadas en la liberalización comercial y las exenciones aduaneras que se otorgaron<sup>5</sup>.

El nuevo marco jurídico podía estimular la tradicional extraversión de la economía canaria, y superar los traumas de la insularidad. Sin embargo, cuando se conceden los decretos, Gran Canaria dispone de escasos medios de canalización del dispositivo legal, ya que el muelle de la capital no ofre-

3. Sobre el reconocimiento oficial del mal estado del muelle de Las Palmas, cfr. la *Memoria sobre el estado de las Obras Públicas en España*, Madrid, Imprenta Nacional, 1856, pp. 113-114.

4. Cfr. J. CIRILO MORENO, «El Puerto de la Luz a mediados del siglo XIX» en *De los PUertos de la Luz y Las Palmas y otros escritos*, Estudio Preliminar de S. BENITEZ PADILLA, Edic. Gabinete Literario, Las Palmas, 1947. También R. VERNEAU en *Cinco Años de estancia en las Islas Canarias*.

5. Para las franquicias y su significado, cfr. A. CARBALLO COTANDA, *Canarias, región polémica*, Madrid, Cuadernos para el Diálogo, pp. 43-73 y *Canarias, islas francas. Las especialidades económico-fiscales del Archipiélago*, Santa Cruz de Tenerife, 1970.

cía unas mínimas condiciones de seguridad. Así, podemos señalar para la isla una «infrautilización de su horizonte marino»; es decir, se evidenciaba la carencia de un «buen puerto» que hiciera factible la explotación de las posibilidades brindadas por el régimen de puerto franco.

El inicio de la construcción de la carretera desde Las Palmas al Puerto, permitiendo superar en el futuro los seis kilómetros de arenas, hizo fijar la atención —desde 1854— en las mejores condiciones naturales de la rada de la Luz como medio de extraversión.

La irrupción del ciclo agrícola de la cochinilla añadió un importante factor de crecimiento, ampliando la «dimensión expectante» del comercio insular, y generalizando hasta tal punto la necesidad del puerto que pronto su vindicación se hizo sentir como una demanda de todos los poderes locales.

Una Exposición del Gobernador de Canarias «haciendo ver la conveniencia de construir un pequeño muelle auxiliar en el puerto de la Luz»<sup>6</sup>, arrancó del Ministerio de Fomento la *Real Orden de 18 de noviembre de 1856*, que anunciaba la formación de un «proyecto de las obras que el comercio reclama en la ciudad de Las Palmas». Comenzaba, de esta forma, el largo camino emprendido hacia la mitad de siglo, y que culminaría en la concesión del puerto de refugio de 1882.

El primer proyecto, obra del Ingeniero Clavijo y Pló en 1857 respondía a la necesidad de regular las operaciones comerciales frente a las inseguridades ofrecidas por el muelle de San Telmo. Se anunciaba como el remedio que evitaría «...los perjuicios que experimenta en la actualidad el comercio por no tener un punto cómodo y seguro, en el cual puedan hacerse las operaciones de carga y descarga en todas las épocas del año»<sup>7</sup>. La idea era convertir a la Bahía de la Luz en *muelle auxiliar* del principal, el de Las Palmas. En el aspecto técnico, el ingeniero Juan León y Castillo, años más tarde, describiría sus obras como tributarias de su limitación a un mero muelle de desembarco:

6. La Exposición señala que «...es absolutamente indispensable la creación del muelle auxiliar de que se trata no solo por el interés general sino por el de la marina, pues no solo tendrían allí un carenero seguro donde reparar las averías, sino que los buques que hoy se alejan de aquellas playas por la inseguridad de la rada y por la dificultad de desembarcar en ciertas épocas del año, concurrirían al Puerto libres de todo temor». 6, Oct. 1856, (A)rchivo (H)istórico (N)acional, Fondos Modernos, (O)bras (P)úblicas.

7. De la «Memoria Explicativa» del Proyecto, reseñada en *El Puerto de la Luz en Las Palmas de Gran Canaria*, Las Palmas, Tip. del Diario, 1909, p. 12.

«Colocóse en su consecuencia en el interior de la rada, buscando el mar mas tranquilo se trató de proporcionar algún abrigo terminándole con un martillo y se quiso dar como finalizadas todas las obras del Puerto, proyectando para el servicio de las lanchas un muelle llamado de tierra paralelamente a la costa.»<sup>8</sup>.

A pesar de la función accesoria del futuro muelle, su presupuesto sobrepasaba los tres millones de reales de vellón, cifra que no era fácil obtener de una Administración no distinguida precisamente por su generosidad hacia proyectos tan lejanos; un presupuesto, en definitiva, que no pudo salir airoso de su primera prueba de fuego, y a pesar del anuncio de la subasta de las obras, nadie pujó por ellas. Aquel intento constituyó una primera piedra lanzada sobre el tema que no superó el estadio del mero proyecto.

El desaliento no acompañó a la decepción, y, desde entonces, la idea del puerto se convirtió en *leit motiv* de los sectores agrícolas y mercantiles espoleados por perspectivas de crecimiento a largo plazo. Además, pronto la tramoya «puertófila» se entendió como una «aspiración patriótica», vinculándose al pleito de las burguesías insulares, y al entramado de los intereses políticos actuantes. La «opción comercial» quedó galvanizada en torno a los deseos de competencia con Santa Cruz, y en pos de la hegemonía mercantil del Archipiélago; para lograrla se necesitaba erradicar la nefasta bandera negra que, izada al viento, anunciaba a los navíos el peligro de acercarse a la costa de la ciudad.

En una incipiente aproximación a la evolución de las ideas en torno al puerto, observamos que desde 1860 comienza a tomar forma el proyecto, adelantándose la concepción de un «puerto de refugio» como destino futuro de la desértica rada de la Luz. Esta iniciativa madurará pronto, a pesar de que aún, a corto plazo, las miradas se fijaban en un muelle que permitiera las faenas marítimas sin interrupción.

A esta madurez contribuye decisivamente la difusión de la versión castellana del *Derrotero de las Islas Canarias* de Ch. Philippe de Kerhallet, quién, con su elogio a la ensenada, proporcionaba una excelente apoyatura a la reivindicación portuaria<sup>9</sup>. Desde entonces, no faltaron las voces proféticas que reclamaban atención para la Bahía de las Isletas, esforzándose en

8. J. LEÓN Y CASTILLO en la «Memoria descriptiva» del *Proyecto de un muelle de abrigo y desembarco en el puerto de la Luz*, Las Palmas, 30, Sept. 1861, (A)rchivo (H)istórico (P)rovincial de Las Palmas, Fondo (J)uan (L) León y (C)astillo, leg. 8-1.

9. Traducido por el Capitán M. LOBO en 1858, Madrid.

desvelar los beneficios que reportaría a los intereses isleños; como botón de muestra, citemos el artículo de Millares Torres en *El Omnibus* anunciando «futura grandeza»<sup>10</sup>; o el del joven Fernando León y Castillo en *Las Canarias* señalando para las islas la realización de los ideales comerciales del siglo XIX<sup>11</sup>.

También desde los resortes de poder local se inisitía en el anhelado puerto; la *Cámara de Comercio*, el *Círculo Mercantil*, la *Sociedad Económica de Amigos del País* o el *Ayuntamiento de Las Palmas* fueron vehículos de la demanda portuaria.

El avance hacia concepciones más amplias que la inicial del muelle auxiliar se evidencia en la Exposición que dirigiera el Ayuntamiento capitulino —en julio de 1861— para llamar la atención de los poderes centrales:

«El puerto de la Luz es sin disputa, no solo el primero, sino el único de la Provincia, que reúne las mas excelentes condiciones, que podran convertirle un día en *puerto de estación, de abrigo y de refugio* (subrayado nuestro); siendo también evidente que la importancia del comercio de la Provincia con la Península y con el Extranjero, y la que han adquirido y seguiran adquiriendo las posesiones Españolas en Africa y America, haran un dia, no muy remoto, de alta conveniencia, y absoluta necesidad que la Provincia tenga un puerto de estacion, de abrigo y de refugio como puede ser el de la Luz con ventajas á algunos de la Península.»<sup>12</sup>.

Sin duda, lo que motivó a Madrid no fue precisamente esta visión profética de los beneficios que repararía a Canarias el futuro con un puerto de refugio, sino más bien el ofrecimiento del Ayuntamiento a afrontar el 50% de los gastos que importaría el muelle. De ahí la orden dada por el Ministerio un mes más tarde para la «revisión y reforma del primitivo proyecto»<sup>13</sup>.

En este momento se inicia la andadura del ingeniero don Juan León y Castillo en torno al «caballo de Troya» de su carrera profesional y pública, encargado por entonces del servicio de Obras Públicas en las Canarias orientales. Su *Proyecto de un muelle de abrigo y desembarque en el puerto de la*

10. Artículo reseñado en A. MILLARES TORRES, *Historia general de las Islas Canarias*, t. V, Edirca, Las Palmas-Tenerife, 1977.

11. F. LEÓN Y CASTILLO, Art. cit.

12. *Exposición que eleva el Ayuntamiento de Las Palmas a S.M. La Reina...*, 27, Jul. 1861. A.H.N. (O.P.) leg. 15.151.

13. *Orden de 27 de Agosto de 1861*, Ministerio de Fomento, Dirección General de Obras Públicas. A.H.N. (O.P.), leg. 15.151.

Luz constituye una superación del muelle auxiliar diseñado por Clavijo, y, a la postre, se convertiría en la base del futuro puerto de refugio<sup>14</sup>.

El proyecto, aprobado por *Real Orden de 18 de junio de 1862*, pretendía, con igual coste al de 1857, la construcción de un muelle susceptible de recibir ampliaciones posteriores, coincidiendo con la idea —ya expuesta— de tender hacia un puerto de refugio; esta pretensión la basaba el Ingeniero en «el desarrollo general de la riqueza pública», la «mayor importancia que han tomado estas Yslas como punto de escala para la navegación de larga travesía, como estación naval y estratégica», y en la conversión del Archipiélago como «centro comercial para el tráfico con la vecina costa de Africa»<sup>15</sup>.

Ubicado más al Noroeste de la Isleta, el nuevo muelle mejoraba en extensión y profundidad de sonda, y disponía el servicio de aguada para los buques. A fin de no aumentar los gastos, su mayor amplitud se conseguía a expensas de la supresión del muelle de tierra paralelo a la costa y la reducción del ancho del muelle principal, revistiéndolo sólo en parte y dejando el resto a modo de abrigo, con posibilidad de ser acondicionado para operaciones de desembarco en el futuro.

Después de subastadas las obras, que debían finalizar en un plazo de cuatro años, comienza la primera etapa de realizaciones efectivas de obras en el puerto de la Luz —si se le puede llamar así a este tortuoso período de retrasos y obstaculaciones—; etapa perfectamente acotable entre las fechas de 1863 —comienzo de las obras— y 1872 —rescisión definitiva de la contrata.

En estos nueve años se repiten unas constantes de forma periódica; *retraso*, cuando no *paralización*, de las obras emprendidas, *protestas continuas* por la demora, nuevos *plazos y prórrogas* para su construcción, y reinicio del proceso: toda una cadena circular que detiene el proyecto. Círculo vicioso al que no escapan ni el poder municipal, al verse imposibilitado de recursos para la financiación del 50% a que se había comprometido; ni los sucesivos contratistas de obras, que se muestran del todo incapaces para acometer con eficacia las obras pretendidas; ni la Administración Central, que desde la lejanía no se decide definitivamente a apostar la carta de las solu-

14. El propio ingeniero señalaría en el proyecto que ya no se trataba de tener «un desembarcadero cómo para los días de gruesas mareas...». Era imprescindible «...tener un puerto abrigado en todo tiempo para facilitar y asegurar las operaciones marítimas y para atraer a los navegantes hoy alejados de estas Yslas por falta de puertos que merezcan este nombre». (De la «Memoria» del *Proyecto de un muelle de abrigo y desembarque...*, cit.)

15. Id., id.

ciones futuras, con frecuencia propensa al «parcheo» momentáneo, además de un Ministerio demasiado sacudido por continuos cambios de rumbo en la política española del momento.

En efecto, al mes escaso del inicio de las obras, el Ayuntamiento se lamentaba de sus limitados recursos, solicitando una ampliación del plazo concedido para reintegrar las cantidades a cuenta del muelle<sup>16</sup>. A partir de la respuesta negativa que encontró en las esferas ministeriales, se suceden los incumplimientos de pago por parte del Municipio al Estado, y de éste a los contratistas, infundiéndoles un desinterés creciente al no encontrar en las obras una fuente de inmediatos y cómodos beneficios.

A las escasas disponibilidades económicas, se aunaron pronto diversos obstáculos técnicos. En principio, el muelle se proyectó teniendo en cuenta la localización inmediata de los materiales de fábrica, pensando en el aprovechamiento de las canteras volcánicas de la Isleta con destino a escollera y piedra para sillería; en la práctica, la falta de escollera natural no sólo hizo retrasar el proyecto, sino que obligó a la redacción de un *Proyecto de variación de las obras del muelle de abrigo y desembarque*<sup>17</sup>. La rémora en la construcción de la carretera al Puerto proporcionó también buena justificación a la excesiva lentitud de los trabajos, argumentando los contratistas la carencia de los medios de transporte necesarios que sobre el papel se había fijado<sup>18</sup>. Junto a estas dificultades técnicas, cabría citar la inexperiencia en esta clase de trabajos, exigentes de medios técnicos novedosos que no siempre fueron bien aprovechados.

Por último, otros factores más generales no alentaban la plasmación del anhelado puerto, como la obstaculización de los poderes provinciales desde Santa Cruz ante el recelo de rivalidad despertado por el proyecto, la falta de resortes de poder en la Administración de Madrid capaz de imponer una dirección eficaz —tal y como posteriormente ocurrirá cuando la poltrona de Ultramar caiga en manos de don Fernando—, y la «ausencia de la evidencia» de un desarrollo marítimo mundial como el manifestado posteriormente en las décadas de 1870 y 1880. Habría que citar también la fragilidad

16. *Exposición del Ayuntamiento de Las Palmas al Ministro de Fomento*, 10, Abril, 1863. A.H.N. (O.P.), leg. 15.151.

17. J. LEON Y CASTILLO, *Proyecto de variación de las obras del muelle de abrigo y desembarque en el Puerto de la Luz*, 22, Jun., 1869, Las Palmas, A.H.P. (J.L.C.), leg. 8-7.

18. Las exposiciones de los sucesivos contratistas de obras abundaban en justificaciones de tipo técnico. Cfr., por ejemplo, la *Exposición de Don Santiago Verdugo al Director General de Obras Públicas*, 14, Junio, 1864. A.H.N. (O.P.), leg. 15.151.

de los sectores mercantiles locales, incapaces de aunar la iniciativa privada en torno a la posibilidad legal que las Juntas de Puertos brindaban, como ocurrió con la construcción del Puerto de Barcelona<sup>19</sup>.

Puestas así las cosas, la rescisión de la contrata era la solución plausible para administración y contratista, haciéndose efectiva en junio de 1872<sup>20</sup>, demostrando la práctica que aún no se estaba en condiciones de activar las posibilidades auguradas a los negocios portuarios. El resultado, tras nueve años de experiencia, no podía ser menos halagüeño: de la cantidad que hubiera supuesto el total de las obras proyectadas, apenas se había liquidado el 20,6%. Quedaba el recuerdo de un nuevo proyecto inacabado: 136 metros de muelle a medio terminar, sujeto a los embates de vientos y mareas, y en tierra, una gran cantidad de piedras, prismas y bloques, materiales todos ellos amontonados en estado que amenazaba ruina, como proyectando la triste imagen del viejo muelle de San Telmo.

Al filo del último cuarto de siglo, con el negro telón de fondo de la caída en picado de la cochinilla, la terminación de las obras del muelle se presentaba como la bombona de oxígeno capaz de «airear» la crítica situación de la economía insular, necesitada —ahora más que nunca— del «disparador» que, acumulando reacciones indirectas sobre los sectores productivos, posibilitara un relanzamiento hacia el exterior para romper la «endogamia» insular.

Ese disparador, teniendo en cuenta la herencia impuesta por la tradición, la precariedad del presente, y las perspectivas ofrecidas, sólo podía venir de la mano del comercio. Desde las esferas de la iniciativa local se multiplicó la preocupación por el dossier portuario y las exposiciones elevadas a Madrid insistían en el empleo de los materiales acopiados en torno al muelle; la Administración daba largas al tema, acuciada por los problemas de la guerra carlista y la puesta en marcha de la máquina estatal restaurada<sup>21</sup>.

19. Para el marco referencial legislativo de la época, Cfr. P. ALZOLA Y MINONDO, *Las Obras Públicas en España. Estudio histórico*, Bilbao, Imp. Casa de la Misericordia, 1899, pp. 451-579.

20. *Real Orden de 9 de Junio de 1872*, declarando rescindida la contrata.

21. «...no hay por ahora posibilidad alguna de acceder á la petición (...) pues que el estado aflitivo del Tesoro no permite distraer sus fondos en atenciones que á pesar de su innegable importancia, la tienen en las actuales circunstancias muy secundaria relativamente á las apremiantes necesidades del momento que hay que satisfacer drásticamente para cubrir las atenciones que la guerra civil y otros servicios publicos de mayor importancia reclaman imperiosamente...», minuta del Director General de Obras Públicas al Subgobernador de Canarias, 29, Mayo, 1875. A.H.N. (O.P.), leg. 15.151.

Con el abandono del proyecto de 1861, los trabajos portuarios se reducían, mal que bien, al mantenimiento del caduco muelle capitalino, donde los fondeaderos de «Comedurías», «Marisco» y «Plátanos» seguían poniendo en más de un apuro a las embarcaciones, situándolas en ocasiones al borde de la zozobra. Allí las continuas paralizaciones y los escasos recursos asignados a sus obras habían convertido al muelle en «...un montón informe de piedras sueltas que el mar traía y llevaba a su antojo, las que obstruían casi por completo la entrada, originando de aquí obstáculos a las faenas marítimas, y, lo que es más sensible, causando desgracias personales repetidas veces»<sup>22</sup>.

Así, cuando en 1876 Manuel González lanza su patriótica llamada a las fuerzas vivas del país en pro del proyecto de la Luz<sup>23</sup>, no extraña que se suscite un amplio debate en torno a la conveniencia de concentrar la atención en el antiguo muelle de San Telmo, o de insistir de manera definitiva en el de la Bahía de las Isletas. De los informes prodigados, dos conclusiones merece la pena destacar; a saber:

A) - la necesidad de la proyección del muelle de la Luz en un «puerto de refugio» que, situado en la encrucijada de diversas líneas de navegación intercontinentales, proporcionara cómoda y segura escala para atraer las diferentes unidades que surcaban el Atlántico. Se llegaba, con ello, a la madurez de la concepción portuaria.

b) - la conversión definitiva de la reivindicación del puerto en uno de los más densos capítulos de la rivalidad entre las débiles burguesías insulares de Las Palmas y Santa Cruz, en medio de los cantos al «patriotismo» respectivo.

Sin embargo, un nuevo obstáculo —ahora de tipo legislativo— habría de vencerse para perfilar la *recta final* de lo que pronto significaría el «gran logro» del siglo y el comienzo de la «época gloriosa». Se trataba del olvido que hacía la *Ley General de Puertos* de 7 de mayo de 1880 con respecto al

22. Cfr. J. LEON Y CASTILLO, *Informe escrito a la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas sobre los puertos de Las Palmas y de la Luz*, 4, Noviembre, 1879. A.H.P. (J.L.C.), leg. 14-1.

23. Cfr. el capítulo VIII, «La moción de Don Manuel González» en la historia pro «leonesa» del puerto que publicó el *Diario* en 1909, op. cit. pp. 17-18.

puerto de Las Palmas al no considerarlo entre los de «interés general»<sup>24</sup>. El «agravio» pronto se convirtió en un tenso contencioso y la «protesta patriótica» aglutinó a figuras, instituciones y sociedades en torno a la gestión de Fernando León y Castillo en la Villa y Corte, obteniéndose fulminantemente la ayuda de 61.000 pesetas para la construcción de las obras en el muelle de San Telmo y la promesa de reparación al olvido<sup>25</sup>, medida que apaciguaron los ánimos locales y que lanzaron triunfalmente a la arena política la figura del «conseguidor» de los deseos grancanarios.

Tras treinta años de gestación del proyecto, en los cuales se había caminado desde la primera idea del «muelle auxiliar» a la más amplia concepción del «puerto de refugio», pasando por la intermedia experiencia del «desembarcadero con futuro», a la altura de 1880, la demanda portuaria auspiciada por las clases mercantiles estaba lo suficientemente madura como para recibir el impulso definitivo.

24. La *Ley General de Puertos* de 1880 constituye el armazón del esqueleto legislativo portuario hasta la época presente, como señala ALZOLA MINONDO, op. cit., y ARANZADI en *Nuevo Diccionario de Legislación*, Pamplona, Aranzadi, 1977, Voz «Puertos».

25. El «agravio» fue motivado por la no inclusión del Puerto de Las Palmas entre los de «interés general», con su consecuente financiación por los poderes provinciales y municipales, y no a cuenta del Estado. El asunto quedó zanjado con la *Real Orden de 21 de Junio de 1880*.

## EL LOGRO PORTUARIO: LA LUZ, PUERTO DE REFUGIO, 1881-1883

*«Desde ese día varió por completo nuestro modo de ser, lució para Gran Canaria la aurora de su porvenir, irradian las primeras luces de su engrandecimiento; empezaron á limarse nuestras cadenas y vimos dibujarse la gigante silueta del Mesías suspirado por nuestros mayores»<sup>26</sup>.*

Desde mediados de siglo se había comprobado la ineficacia de la mera insistencia reivindicativa. El Puerto de la Luz necesitaba un impulso que, de forma definitiva, convirtiera en realidad el viejo anhelo. Bajo el sistema caciquil implantado por el nuevo orden restaurado, este impulso sólo podía venir de la mano directa y cercana a los poderes de Madrid. En 1881 se encontró para ello una ocasión: el ascenso al poder del partido liberal; y también un nombre: Fernando León y Castillo, quien, aupado a la cartera de Ultramar, se consagró pronto a la tarea de colmar las aspiraciones «patrióticas» de sus paisanos.

La subida de los liberales al poder ocurría en febrero de 1881, y sólo dos meses después comenzaba la larga serie de decretos, órdenes y leyes que, en verdadera tromba legislativa, fueron cubriéndose en tiempo maratoniano. Los informes y ponencias, las memorias y exposiciones, las súplicas y exposiciones, dieron paso de manera inmediata a una intensa actividad legislativa y técnica que convirtieron la ensenada de la Luz en «puerto de refugio» de grandes dimensiones.

26. *El Puerto de la Luz en Las Palmas...* (1909), op. cit., p. 30.

Entre la *Real Orden de 25 de Abril de 1881* —que mandaba estudiar con urgencia las obras necesarias—, y la *Contrata para las obras de construcción del Puerto de la Luz* de 10 de enero de 1883 —que encargaba a la Compañía Swanston de Londres la realización del proyecto—, había mediado apenas dos años. En este corto período se materializó el estudio y realización del proyecto, su aprobación, la declaración de puerto de refugio, la subasta y adjudicación en contrata de las obras, y la concesión de la escala de los correos trasatlánticos con destino a América. Era tan portentosa la voluntad de actuación que, paralelamente al estudio y tramitación del Puerto de Refugio, se creó la *Junta de Obras del Puerto de Las Palmas*, consignándosele una ayuda de 200.000 pesetas para la continuación de la empresa portuaria empleando los materiales no utilizados por el proyecto de 1863<sup>27</sup>.

El optimismo y euforia no se hicieron esperar, calificándose la época como «gloriosa» para los intereses isleños. Sin duda, el coetáneo debió sorprenderse de la prodigabilidad del sistema, y se lanzó a la calle en manifestación para dar vítores y glorias a la «excelsa» figura que *La Correspondencia de Canarias* y *El Liberal* le presentaba. Ciertamente, el Puerto de Refugio constituyó un importante factor para el «consenso social» que sirvió de base al dominio ejercido sobre la vida insular por el sistema caciquil de obediencia «leonina».

Cuando el Ingeniero, Juan León y Castillo, hubo de afrontar el estudio del proyecto, árduos esfuerzos acometieron el diseño y modelado de las vastas obras a realizar. Cirilo Moreno nos narra —con envidiable ingenio y jocosidad— los portmenores y anécdotas de su realización<sup>28</sup>. Las razones aducidas en el proyecto para la justificación de las obras hacían referencia, por un lado, a las necesidades del presente, aludiendo a Canarias como derrotero obligado de las comunicaciones interoceánicas, tan necesitadas en este ámbito de una «estación naval» que proporcionara abrigo y refugio a las unidades, aprovechando la natural ensenada; y, por el otro, se entendía el

27. El rápido proceso legislativo tuvo su concreción en: *Real Orden de 25 de Abril de 1881*, *Real Orden de 3 de Mayo de 1881*, *Real Orden de 10 de Mayo de 1881*, *Real Decreto de 26 de Agosto de 1881*, *Proyecto de Ley de 21 de Octubre de 1881*, y *Ley de 27 de Abril de 1882*, *Real Orden de 3 de Marzo de 1882*, *Real Orden e Instrucciones de 28 de Abril de 1882*, *Real Orden de 10 de Agosto de 1882*, y *Real Orden de 4 de Enero de 1883*.

28. Cfr. CIRILO MORENO, op. cit., capítulos dedicados a «De los Primeros andares del Puerto de Refugio», «De las oficinas de Obras Públicas en aquellos tiempos» y «De los trabajos de campo y gabinete del puerto de refugio».

proyecto como una inversión de futuro, al tender un puente en el Atlántico tanto a las relaciones de España y Europa con Africa, como al proporcionar una posibilidad de progreso a la economía canaria<sup>29</sup>.

Como obra de ingeniería, la solución de Juan León y Castillo recibiría múltiples elogios. Las obras propuestas se articulaban en torno a dos grandes unidades:

A) El *Dique Rompeolas* o *Dique Exterior de Abrigo*, el muelle de la Luz propiamente, situado en la prolongación del desembarcadero a medio construir, y compuesto de tres tramos diferentes hasta alcanzar 1.200 metros de largo. Concebido para proporcionar el abrigo necesario en el interior del puerto, preveía su coronación con un parapeto en previsión de gruesas mares. A su amparo quedaría una amplia superficie destinada al movimiento y anclaje de los buques dentro de la dársena.

b) El *Muelle Transversal de Santa Catalina* se situaba perpendicularmente al Dique, dejando entre ambos una distancia de 200 metros abierta al mar como boca de entrada al puerto. Compuesto por dos tramos, alcanzaba una longitud total en torno a los 700 metros, y disponía de mayor anchura con zona para tránsito de viajeros y carros, al idearse como muelle para las operaciones de carga y descarga.

Estas dos grandes obras se complementarían con la construcción de un muelle de ribera. Además, una serie de instalaciones anexas proporcionaban al complejo portuario diversos servicios, como los de aguada de buques, grúas para la carga y descarga de las unidades en tránsito, medios de amarre, alumbrado público, etc.<sup>30</sup>.

Cubiertos los últimos trámites con la sanción del proyecto, que fijaba su coste en 8.639.675,70 pesetas, y la declaración de la Luz como «puerto de refugio», todo parecía dispuesto para la adjudicación de las obras. Sin embargo, el largo plazo señalado para su ejecución, el depósito provisional de 400.000 pesetas que habría de hacerse para pujarlas, y la fianza del 10% fijada al contratista que se adjudicara el proyecto, motivaron la paralización momentánea del proyecto al no licitar nadie en la primera subasta<sup>31</sup>.

La situación fue rápidamente superada por obra y gracia de las «in-

29. Cfr. artículo de la *Revista de Obras Públicas*, reproducido en *La Correspondencia de Canarias*, 19, Abril, 1882. (H)emeroteca del (M)useo (C)anario.

30. Id., id. Cfr. también J. LEON Y CASTILLO: *Orígenes del Puerto de Refugio de la Luz en Las Palmas de Gran Canaria*, Las Palmas, 1909. A.H.P. (J.L.C.), leg. 14-1.

31. Para las condiciones de la subasta, vd. la Orden de 28 de Abril en *Boletín Oficial de la Provincia*, 8, Mayo, 1882, n° 55 o *Gaceta de Madrid*, 29, Abril, 1882.

fluencias» grancanarias en la Administración Central, quien, contra los decretos reguladores de este tipo de operaciones<sup>32</sup>, anunciaba la celebración de una nueva subasta «rebajando el tipo del depósito provisional para tomar parte en ella al tres por ciento del presupuesto de contrata, y la fianza definitiva al cinco por ciento de la cantidad en que se adjudique el remate»<sup>33</sup>. Espoleada por «entusiastas pioneros canarios», la compañía británica de Swanston obtendría definitivamente la contrata<sup>34</sup>.

El 26 de febrero de 1883, la tradicional bendición cristiana y el *lunch* servido en el *Lazareto*, anunciaban la inauguración de las obras del «La Luz Port». De forma inmediata, las arenas que cubrían la antigua playa, el istmo de Guanarteme, y la Bahía de las Isletas se transformaron en zona revalorizada por la actividad que sobre ella emergía, originando un complejo entramado de intereses y beneficios públicos y privados, de difícil discernimiento, y presentándose una buena oportunidad especulativa para los propietarios de parcelas, sobre todo en los terrenos cercanos al mar, reservándose los más altos y menos rentables a la edificación del barrio portuario.

La nueva imagen se tornó laboriosa; desde la Isleta, a hombros de obreros o a caballo, se abrían veredas en múltiples direcciones, acarreado la piedra y conduciéndola en carros y vagones hacia el muelle a medio construir y hacia la explanada de Santa Catalina, donde se fabricaban hormigones, prismas y morteros con destino a las nuevas obras. Irrumpió allí también la maquinaria a vapor que fabricaba, transportaba, elevaba y colocaba en el fondo del mar los materiales para la fábrica. La nueva tecnología, hija predilecta de la modernización británica, acudió presurosa a la cita que le había cursado la frágil burguesía canaria, siempre «a remolque» de la iniciativa foránea.

En esta breve etapa —la fundacional del Puerto de la Luz— la *celeridad* destaca como rasgo característica del logro portuario. El dispositivo legal se adoptó con rapidez, y su acelerada tramitación consagró el dominio

32. Las subastas para la realización de Obras Públicas por el sistema de contrata estaban reguladas por *Real Decreto de 29 de Agosto de 1876*, disposición que no se aplicó al disponerse una nueva subasta sin las condiciones legales.

33. Para las condiciones de la nueva subasta, vd. *Gaceta de Madrid*, 13, Agosto, 1882, n° 25 o *Boletín Oficial de la Provincia*, 28, Agosto, 1882, n° 103.

34. El recurso presentado por el licitador D. Francisco Turnes y Bautista no prosperó después del dictamen emitido por el *Consejo de Estado*, A.H.N. (O.P.), leg. 15.151.

35. Los solares y terrenos del istmo de Guanarteme adquirieron —con el decreto de concesión del puerto de refugio— tal valor que sus propietarios litigaron con el Estado en los Expedientes de Expropiaciones.

político «leonino» en la isla. De igual forma, la realización técnica del proyecto se llevó a cabo con tal rapidez que hubo que modificarse algunos supuestos de partida, después de comenzadas las obras; citemos, por ejemplo, los sucesivos proyectos de *Variación del Dique exterior de abrigo* (1888), el de *Variación del Muelle de Santa Catalina* (1895), el de *Reforma de variación del Dique de abrigo* (1897), o el de *Reforma de variación del Muelle de Santa Catalina* (1899). En ocasiones, la rapidez derivó en excesiva precipitación, cual es el caso de la ocupación de terrenos, que evitó una minuciosa y racional planificación del área portuaria.

Esta celeridad puede ser explicada teniendo en cuenta la perentoria *necesidad* del puerto, en el marco del proceso que hemos intentado esbozar desde mediados de siglo. Pero también la construcción del Puerto de Refugio, ubicado definitivamente en la Bahía de las Isletas, supo aprovechar magníficamente los avatares de la *oportunidad* presentada. En este sentido, necesidad y azar se confabulan para dar lugar al Puerto de la Luz, consiguiendo la economía canaria dotarse del motor necesario para su expansión contemporánea.

### LA LUZ, PUNTO DE ESCALA INTERNACIONAL, 1884-1903

*«En el futuro, la victoria seguirá siendo del Puerto de la Luz. 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 sobre el Océano para que Gran Canaria, asomándose a él, tenga un nexo estrecho de relación con el planeta entero.»*

LUIS MOROTE, 1909<sup>36</sup>.

No puede interpretarse el logro portuario de 1882 sin tener en cuenta el especial enclave geográfico del archipiélago canario, situado en la «derrota» de Europa con Africa y América. La situación estratégica de las islas permitió su conversión en destacada estación trasatlántica para aquellos pabellones y banderas que, espoleados por el desarrollo de los medios de comunicación marítima, aspiraran a intervenir activa y decididamente en el amplio fenómeno de la «mundialización».

Constante ha sido, en casi todos los estudios de la historiografía canaria (v.g. Carballo Cotanda), la obligada referencia a calificativos como «cabeza de puente», «escala de paso», «ruta de rutas», y atribuciones semejantes, que han conferido a Canarias un importante papel histórico como *port of call*.

36. De *La Tierra de los Guanartemes*, París, Lib. Paul Ollendorff, 1909, 432 pp.

El Puerto de la Luz —desde sus inicios— es tributario de tal condición, destinándosele la tarea de servir como enclave de paso para la navegación mundial. Esta misión era señalada por el propio Estado, que reconocía —al ordenar la subasta de las obras— «...la importancia de este puerto como punto de escala no solo entre España y sus posesiones de las Antillas y del Golfo de Guinea, sino entre otras naciones de Europa y el Continente americano y atendiendo á la necesidad de que con la actividad que permitan los recursos del Estado se proceda á la construcción de dicho puerto de refugio, que tanto interés tiene para los Buques de todos los países que frecuentan las Islas Canarias»<sup>37</sup>. Así lo señaló también Juan León y Castillo, considerando al puerto como «imperiosa necesidad» para aprovechar la situación isleña como «estación naval en medio del Océano»<sup>38</sup>.

A la altura de 1880, las condiciones internacionales eran tales que no era aventurado pronosticar a la Bahía de las Isletas un «excelente porvenir».

Las innovaciones en los medios de comunicación y el generalizado desarrollo de los medios de producción impulsaron el ritmo del comercio internacional de un modo aparatoso. La marina mercante registró en la época un tonelaje en continua expansión, mejorando al mismo tiempo la calidad de sus servicios. El crecimiento de la navegación contó pronto con el liderazgo británico, al disponer de mano de obra, capital y técnica, acumuladas en su primera fase de industrialización<sup>39</sup>.

Además, con la aparición y consolidación del imperialismo colonial, a partir de 1870 algunos estados del sistema europeo activan el engranaje de su expansión hacia el continente africano. La búsqueda de zonas de influencia se hizo necesaria a medida que se aceleraba el «reparto del mundo». Canarias no pudo ofrecer resistencia a tal impulso, dada su atrayente situación como plataforma para quienes fijaban sus miradas en el «continente de las tinieblas».

Tanto para el comercio internacional, como para el colonialismo, el mar seguía siendo el medio de expansión. El triunfo del vapor sobre la vela, acelerado desde la apertura de Suez en 1869, y generalizado en los años ochenta, consiguió dotar a la navegación de tres importantes ventajas: 1)

37. *Real Orden de 28 de abril de 1882*, reproducida con eco en *La Correspondencia de Canarias*, Las Palmas, 6, Mayo, 1882, n.º extraordinario. (H.M.C.).

38. «El Puerto de Refugio de la Luz», de la *Revista de Obras Públicas*, art. cit.

39. Una síntesis del crecimiento del comercio internacional y sus causas constituye el primer capítulo de A.G. KENWOOD y A.L. LOUGHEED, *Historia del desarrollo económico internacional*, vol. 1, Madrid, Itsmo, 1973, pp. 21—47.

mayor regularidad, 2) mayor capacidad, y 3) mayor velocidad<sup>40</sup>. Pero el vapor necesitaba superar —sobre todo en su primera etapa— su gran hándicap: la «disponibilidad de carga», limitada por la ingente cantidad de carbón exigida por la maquinaria del buque, que le hacía mermar capacidad de flete. Por ello se hizo pertinente la proliferación de diversos servicios e instalaciones portuarios, distribuidos estratégicamente por las grandes rutas transoceánicas a ritmo creciente; es decir, *estaciones carboneras* específicas para el suministro y avituallamiento de los buques.

Canarias estaba dotada de una *idoneidad* puesta a prueba por el imperio colonial hispano-portugués desde el siglo XVI, y por las escaramuzas africanas más recientes; en este sentido, pronto se convertirá en un «eslabón» más de la ramificada cadena de comunicaciones marítimas internacionales, que hicieron posible lo que se ha llamado la «unificación del mundo».

Esta idoneidad fue comprendida fácilmente por la burguesía mercantil grancanaria, que esperaba de las excelentes condiciones brindadas por la ensenada con la Luz una ocasión para competir política y económicamente con el puerto de la capital de la provincia, en Santa Cruz de Tenerife. En esta ambición no escatimó esfuerzo alguno, proporcionándole la coyuntura internacional el apoyo necesario para el asalto definitivo al monopolio ejercido por Tenerife, quien hasta entonces controlaba la mayor parte del tráfico marítimo de las islas<sup>41</sup>.

Ante la creciente expansión colonial y penetración de capitales en África, las compañías navieras —fundamentalmente las británicas— también encontraron en el Puerto de la Luz un punto idóneo para amparar, reparar y abastecer a las unidades de sus líneas internacionales. Así lo entendieron, por ejemplo, firmas como «British and African Steam Navigation Co.», «African Steamship Company», «Yeoward Brothers», «Castle Line», «Royal

40. Cfr. E.J. HOBBSAWM, *La era del capitalismo*, Barcelona, Labor, 1981, pp. 73-102. Cfr. también para el estudio de los adelantos técnicos aplicados a la navegación, T.K. DERRY y TREVOR I. WILLIAMS, *Historia de la Tecnología. Desde 1750 hasta 1900 (I)*, vol. 2, Madrid, Siglo XXI, 1980, pp. 529-585 y 673-679.

41. Sólo cuatro años después de comenzadas las obras ya el Puerto de la Luz observa mayor entrada de vapores que el de Santa Cruz de Tenerife, aumentándose la diferencia en la década de 1890-99.

Mail», «Elder Dempster», «Woermann Line Ltd.», todas ellas británicas, o la italiana «Veloce»<sup>42</sup>.

La insistencia y la reivindicación «patriótica» de la idea «puertófila» en los medios grancanarios se justificó, necesariamente, en su capacidad de estraversión; no se podía entender de otra forma un presupuesto de más de ocho millones de pesetas —en aquella época de receso— para un gran puerto en una zona carente de «hinterland» económico, ni siquiera pensando éste como potencialmente desarrollable. Los servicios portuarios que se pretendían ofrecer sólo eran rentables en términos de una presunta demanda internacional, y en función de su carácter auxiliar de las grandes rutas comerciales.

La ocasión presentada no se malogró; con el establecimiento del complejo portuario y la afluencia de tráfico marítimo, la antigua Bahía de las Isletas se convierte en activo centro comercial, donde confluirán diversas actividades económicas. En una primera aproximación a las *funciones* desplegadas por el puerto, podemos adelantar el siguiente esbozo de clasificación, necesitado de mayor estudio:

1. *Puerto de carga y descarga* de mercancías, desplazando en pocos años estas operaciones del antiguo muelle de San Telmo, y erigiéndose en punto de entrada y salida de los distintos productos procedentes o con destino al mercado local. Esta función adquiere, pues, una doble vertiente:

- a) por un lado, importadora de productos manufacturados de procedencia europea;
- b) por el otro, exportadora de los frutos que la agricultura de exportación lanza al mercado tras la aclimatación de los nuevos cultivos.

2. *Puerto de transbordo*, a reducida escala —la insular—, y en funciones semejantes a las precedentes, como receptor del tráfico que, desde o hacia los puertos menores —Sardina, Las Nieves, Arrecife, Puerto Cabras, etc.—, canalizaba la producción y el abastecimiento de las comarcas agrícolas de Gran Canaria y de las islas menores más cercanas.

3. *Puerto de depósito y tránsito* de mercancías con destino a las colo-

42. La instalación de las líneas marítimas internacionales y el fenómeno de las Casas Carboneras en el Puerto de la Luz han sido apuntados por A. MILLARES CANTERO en *Aproximación a una fenomenología de la Restauración en la Isla de Gran Canaria*, Las Palmas, CIES, Boletín nº 19, 1975, p. 59-61 y en «Las casas carboneras del Puerto de la Luz», *El Eco de Canarias*, 28, Oct. 1979 y por A. HERRERA PIQUE, «La colonia inglesa en Gran Canaria», en *Aguayro*, Diciembre, 1977. Sin embargo, sobre el tema no hay más que ligeros apuntes que necesitan mayores apoyos documentales y un minucioso trabajo de investigación.

nias y establecimientos europeos en Africa, aprovechando las ventajas derivadas de las franquicias<sup>43</sup>.

4. *Puerto pesquero*, al concentrar en su rada —de forma paulatina— las embarcaciones pesqueras que faenaban en las aguas cercanas.

5. *Puerto de pasaje*, con el atraque en sus muelles de las líneas regulares de comunicación con el resto del Archipiélago, con la Península, Europa, e incluso América. Merece destacar, en este sentido, la función de receptor del creciente turismo que afluye a la isla<sup>44</sup>.

6. *Puerto de aprovisionamiento* y reparación de unidades en tránsito, atrayendo muy pronto a las compañías navieras de sus tradicionales sedes de Madera y San Vicente, y situándose a la cabeza de los puertos canarios. Esta fue, sin duda, la función más notoria del Puerto de la Luz, sobre todo en el período que estamos considerando; por ello, merece la pena detenernos de forma particular en el tema.

Explorando un poco más esta *fuerza de atracción* del puerto para la navegación internacional, podríamos preguntarnos: ¿qué ventajas podía ofrecer La Luz para convertirse en tan corto espacio de tiempo —antes de la terminación definitiva de sus obras— en el enclave portuario preferido del Atlántico oriental?

Para desvelar esta cuestión, habría que considerar un cúmulo de circunstancias diversas que —enlazadas entre sí— facilitaron la supremacía del Puerto de la Luz como refugio atlántico:

a) *Ventajas derivadas de las condiciones naturales de la Bahía:*

— por la tranquilidad de sus aguas, ya que las rocosas montañas de la Isleta proporcionaban un excelente resguardo para los vientos reinantes en la latitud.

— por la calidad de su fondeadero: por un lado, arenoso, y no rocoso, lo que permitía facilidad para el anclaje de los buques; por el otro, de suave declive hacia el mar, otorgándole ventaja sobre otros puertos de profundo declive, como eran los casos de Madera y Santa Cruz de Tenerife.

En tales condiciones, las operaciones de arribada y atraque de los bu-

43. E. STASSANO, vice-cónsul de Italia y representante en Gran Canaria de la Compañía «Veloce» intuye claramente en 1887 esta dimensión del Puerto de la Luz como escala comercial y depósito de mercancías con destino a la vecina costa africana, e incluso de cara a Iberoamérica. Vd. «El Puerto de Refugio» en *Revista Comercial. Órgano del Círculo Mercantil de Las Palmas*, 1, Diciembre, 1887, n.º 33.

44. Sobre los precedentes del fenómeno turístico en Gran Canaria, cfr. HERRERA PIQUE, A., *op. cit.*, pp. 234-239.

ques se realizaban con facilidad, potenciando su «buena fama» entre los marinos y navegantes de la zona, y atrayendo a las líneas de navegación internacionales.

b) *Fácil suministro y avituallamiento de los buques*, tanto en víveres como en carbón:

1. En cuanto a los *viveres*, los artículos y folletos británicos insistían en una serie de facilidades, difícilmente localizables en otros puntos de la zona africana<sup>45</sup>:
  - la diversidad del mercado local, con abundancia de frutas y verduras, además de carnes, mantecas y hielo (con el establecimiento de la fábrica de Gonçalves);
  - la baratura de los alimentos, en comparación con otros mercados;
  - la obtención de cosechas tempranas de frutas y hortalizas, cuya demanda crecía en Inglaterra;
  - el impulso del monocultivo platanero hacia fin de siglo, que permitía aprovechar el viaje de regreso con una carga codiciada en Europa.
2. En cuanto al *carbón*, también la Luz proporcionaba excelentes condiciones:
  - la ventajosa situación derivada de las franquicias aduaneras, establecidas en 1852, y perfeñadas de nuevo en 1900;
  - las grandes facilidades de suministro que se ofrecían a los buques en escala: disponibilidad de existencias, precios beneficiosos, despacho rápido, arribada a puerto sin grandes costes, etc.;
  - la situación de «medio camino» en la ruta euro-africana con destino al Cabo; el Puerto de la Luz, enclavado al norte de San Vicente y al sur de Madera, permitía repostar a los buques sin necesidad de una excesiva carga de carbón a bordo y consiguiente merma de su capacidad de transporte;
  - el establecimiento de las compañías carboneras en el puerto y la consignación que hacían a los buques desde el propio origen de la ruta: Londres, Liverpool, Marsella, etc.

c) *Foco de atracción de viajeros*, debido a la benignidad del clima, que convertía a Canarias en excelente «estación invernal» y «sanatorio» de reposo para la recuperación de las enfermedades africanas, favorecido ello por la creciente inversión en el sector turístico.

45. Vd., por ejemplo, la traducción del artículo de *The Liverpool Journal of Commerce* en *El Liberal*, «Las Palmas como puerto de escala», 20, Junio, 1890, n° 688.

A estos alicientes, se sumaron pronto las *facilidades otorgadas al establecimiento de negocios portuarios* por los poderes locales, sobre todo en la defensa de la inversión de capitales extranjeros, quienes encontraron en el Puerto de la Luz fuente de prósperas transacciones y de rápidos beneficios<sup>46</sup>.

En las revistas comerciales especializadas de Londres y Liverpool se encuentran continuas referencias al «...tributo de gratitud (que) debe pagarse por la cortesía y muchas consideraciones con que son tratados tanto los ingleses como todo extranjero sin excepción». Alentados tanto por los intereses de las navieras y compañías con ramificaciones internacionales, como por las invitaciones de los adelantados de la penetración británica —léanse los Miller, Swanston, Houghton...— no era difícil para muchos extranjeros lanzarse a la aventura del negocio portuario; bastaba poco, como bien señalara *The Liverpool Journal of Commerce*: «Debe poseer cierto capital, aprender español que se hace en tres o cuatro meses, tener algún conocimiento en el negocio de buques, teneduría de libros y especialmente recoger todos los informes del negocio particular que se propone emprender.»<sup>47</sup> Ciertamente, no eran muchas las exigencias para la curtida experiencia británica.

En otros trabajos se ha señalado la inusitada «fiebre de inversión británica» en Canarias durante el periodo posterior a 1885, de modo semejante a al «fiebre del oro» de la economía española<sup>48</sup>. Sin duda, el emprendedor espíritu foráneo estimuló —en cierta forma— el lanzamiento de diversos comerciantes canarios a la arena de los negocios portuarios: los nombres de Antúnez, Curbelo, Cuyás, Rodríguez, y otros varios se ligaron pronto a la historia portuaria, si bien es cierto también que muchos de ellos destacaron como buenos administradores de firmas extranjeras (como el caso de Carló), y que algunos cedieron pronto ante la desigual competencia de las grandes compañías, sobre todo al declinar la centuria.

Para adentrarse en los entresijos del negocio portuario, el capítulo de las *concesiones a particulares* constituye un fenómeno sumamente interesante. El análisis de sus densos expedientes nos puede proporcionar esclarecedoras conclusiones sobre la compleja trama de intereses particulares creados desde

46. Idea intuída por A. MILLARES CANTERO en «Las Casas Carboneras del Puerto de la Luz», cit.

47. Artículo en *The Liverpool Journal of Commerce*, traducido en *El Liberal*, «Un libro sobre las Canarias», 20, Sept. 1982, n.º 1.294.

48. V. MORALES LEZCANO, «Inversiones inglesas en Canarias durante el siglo XIX», *Revista Moneda y Crédito*, Madrid, Sept., 1971, n.º 118 pp. 101-121.

el mismo inicio de las obras portuarias, sobre los niveles de relaciones y conexiones entre las diversas firmas, y hasta sobre el enfrentamiento entre los diferentes sectores de actividad, así como sobre la competencia por hacerse con las ventajas derivadas del carboneo a los buques. De igual modo, nos puede ayudar a desvelar la articulación de estos intereses privados con el sector público, y el papel que desempeñaron los poderes locales en sus denodados esfuerzos por atraer capitales de procedencia extranjera.

La construcción de los primeros almacenes destinados al depósito y suministro de carbón, los de *Blandy Brothers* y los de la *Gran Canary Coal-ing Company*; los depósitos de carbón adosados al Dique de Abrigo de *Swanston & Cía* —casa contratista de las obras—, y su alianza con *Miller y Cía* para construir una línea férrea a través del Dique; los obstáculos que hubo de vencer Antúnez para la prolongación de la línea férrea de Las Palmas al Puerto por los muelles de la Luz y Santa Catalina; y otros tantos litigios, constituyeron interesantes ejemplos de los largos contenciosos que se fueron acumulando durante el período de 1883 a 1904.

A pesar de que requieran un más detenido análisis, podemos reseñar algunas *conclusiones provisionales* sobre el tema. A saber:

a) El apoyo prestado y las facilidades que se le ofrecen a la iniciativa privada por el tándem de los hermanos León y Castillo: Don Juan, el ingeniero, en la oficina de Obras Públicas, alentando y colaborando con los proyectos presentados; Don Fernando, el político y diplomático, en Madrid, consiguiendo arrancar concesiones, a pesar de los informes negativos que emite constantemente la *Sección 4ª de la Junta Consultiva de Puertos* desde el Ministerio de Fomento<sup>49</sup>.

b) La ocupación de terrenos del Estado sin criterio unificado, con relaciones de favoritismo hacia determinadas peticiones, y que iban creando distintos intereses enfrentados, con la utilización de palancas de poder político.

c) La desconfianza local ante la administración central —plenamente manifestada. Continuamente se desoyen las llamadas de la Junta Consultiva a armonizar los intereses públicos y privados para retrasar los proyectos privados hasta que esté definitivamente proyectado el puerto.

d) La pérdida de una ocasión propicia para el planteamiento de una

49. El interés del tema se deduce de la consulta de alguno de los legajos sondeados al efecto en Madrid. (A)rchivo del (M)inisterio de (O)bra (P)úblicas y (U)rbanismo.

ocupación racional del suelo, dando lugar a un fenómeno urbano caracterizado por calles estrechas, limitaciones para el crecimiento futuro del núcleo portuario y escasos servicios públicos. Sólo posteriormente se intentarán paliar algunos defectos, con las nuevas obras del siglo XX.

e) La pugna entablada entre las diversas firmas extranjeras, en competencia y en alianzas, por hacerse con mayores ventajas para el suministro y consignación de sus buques.

En definitiva, aspectos diversos sobre los cuales se necesita un pormenorizado estudio para elevar conclusiones más precisas.

La penetración de capitales extranjeros y la irrupción de comerciantes canarios en el Puerto de la Luz desencadenaron un auténtico *espíritu emprendedor*, depositándose una gran *confianza en el negocio*, portuario. Sería interesante abordar —para un capítulo de la historia de las mentalidades— el sentimiento vs. condespertados en el ámbito de los sectores mercantiles canarios tras Dique de Abrigo de *Swanston Cía* —casa contratista de las obras del puerto—, y su alianza con *Miller y Cía* para construir una línea férrea a través del Dique; los obstáculos que hubo de vencer Antúnez para prolongar la línea férrea de Las Palmas al Puerto por los muelles de la Luz y Santa Catalina; y otros tantos litigios, constituyeron interesantes ejemplos de los largos contenciosos que se fueron acumulando durante el periodo de 1883 a 1904<sup>49</sup>.

A pesar de que requieran un más detenido análisis, podemos aventurar algunas conclusiones provisionales sobre el tema:

a) El apoyo prestado y las facilidades que se le ofrecen a la iniciativa privada por el tándem de los hermanos León y Castillo: Don Juan, el ingeniero, en la oficina de Obras Públicas, alentando y colaborando en los proyectos presentados; Don Fernando, el político y diplomático, en Madrid, consiguiendo arrancar concesiones, a pesar de los informes negativos a las mismas que emite constantemente la Sección 4<sup>a</sup> de la *Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos* radicada en el Ministerio de Fomento.

b) La ocupación de terrenos del Estado sin criterio unificado y las relaciones de favoritismo hacia determinadas concesiones van creando una serie de intereses enfrentados en torno al Puerto.

c) La desconfianza demostrada en el ámbito local hacia la Administración Central, desoyendo constantemente las recomendaciones de la Junta Consultiva para retrasar los proyectos privados hasta que se concluyera la delimitación del puerto.

d) El sentimiento de «segundones» de algunos comerciantes canarios

ante el monopolio que ejercían las firmas extranjeras, aunque expresado muy parcialmente.

e) La pérdida de una ocasión propicia para plantear una ocupación racional del suelo, dando lugar a un fenómeno urbano caracterizado por calles estrechas, limitaciones para el crecimiento futuro y escasos servicios públicos en el núcleo portuario. Sólo posteriormente —con los nuevos planes de obras de las primeras décadas del siglo XX— se intentará paliar algunos defectos.

f) La pugna entablada entre las diversas firmas extranjeras, en competencia y en alianza, por hacerse con las ventajas derivadas del suministro y consignación de los buques.

En definitiva, aspectos diversos sobre los cuales se necesita un pormenorizado estudio para elevar conclusiones más precisas.

La penetración de capitales extranjeros y, con ellos, la irrupción de comerciantes canarios en la actividad del Puerto de la Luz, hizo surgir un auténtico *espíritu emprendedor*, adquiriéndose gran *confianza en el negocio* portuario. Sería interesante abordar —para un estudio de la historia de las mentalidades— la visión de la realidad suscitada en el ámbito de los sectores mercantiles canarios tras el comienzo de las obras del Puerto.

No sólo en la prensa, libros, exposiciones y publicística, sino incluso en la calle o en «la tertulia del Ingeniero»<sup>50</sup>, se detectan ilusiones de futuro junto a la creencia de estar viviendo en una época de «vacas gordas» y progreso, aunque este bienestar —cierto es— no alcanzara por igual a todos los sectores sociales. Don Salvador Cuyás y Prat, comerciante al por mayor, consignatario de buques y entusiasta hombre de negocios, nos proporciona un claro ejemplo de ese ambiente de confianza que se respira con la puesta en marcha del mecanismo portuario; el texto que sigue habla por sí solo:

«En 1882 el comercio arrastraba una vida lánguida, anémica que le precipitaba en la ruina...

En 1890 transcurridos nada más que 8 años parece que, como por arte de magia, se han ido disipando las negras tintas de cuadro tan sombrío. En el puerto de la Luz se forma un barrio, que crece y se ensancha rápidamente; a aquel seguro fondeadero acuden en número considerable los vapores que, como consecuencia precisa, obligan a elevar a la primera categoría a la Dirección de

50. La *autosatisfacción* por el momento se manifiesta en la permanente obsesión por el recuerdo de los buques entrados en el Puerto de la Luz, como pone de relieve magníficamente J. CIRILO MORENO, *op. cit.* (vd. capítulo «La Tertulia del Ingeniero»).

Sanidad y a la Comandancia de Marina; grandes depositos de carbón, muelles particulares y almacenes se constriyen por todas partes; un incesante movimiento marítimo comercial ha sustituido al reposo mas absoluto; se abren al publico nuevas casas de comercio, se establecen nuevas empresas, se forman sociedades industriales, se levantan hoteles, se construyen sin descanso gabarras y algibes flotantes, nos enriquecen capitales extranjeros. Ahora crecen los arbitrios municipales; el propietario ve triplicadas las rentas de sus terrenos y los alquileres de sus casas; el agricultor tiene mercado facil y pronto para sus productos; el artesano, el industrial y el simple obrero encuentran dentro de su pais seguro y no pequeño jornal, sin necesidad de acudir a la emigración. Ahora ni los buques hacen en balde la aguada, ni hay reboso y la odiosa bandera negra ha sido arriada para siempre, sustituyendole en las aguas de la Luz con los vistosos pabellones de todos los estados maritimos de ambos continentes, y el puerto de Las Palmas figura en importancia, no ya a la cabeza del archipiélago, sino ocupando el tercero o cuarto lugar entre todos los de España.»<sup>51</sup>.

Aunque se estaba muy lejos aún de tener todo resuelto, sobre todo para los sectores sociales poco favorecidos, Cuyás y otros personajes de su época tenían motivos para fomentar optimismos.

Las obras proyectadas en el Puerto no fueron entregadas definitivamente hasta 1903. Ello no fue obstáculo para que la acción combinada de la iniciativa privada y la particular atracción ejercida por la Luz como refugio atlántico estimulasen un *fuerte crecimiento del tráfico marítimo* que comenzó a desarrollarse en la Bahía desde el inicio de sus obras, en 1883. Entre estas dos fechas, los veinte años que delimitan la construcción del Dique y Muelle, el movimiento de vapores entrados en el puerto se multiplicó por diez, y el tonelaje de arqueo medio pasó de 350.000 toneladas para el período 1879-83, a 4.250.000 toneladas entre 1900 y 1904<sup>52</sup>.

Este crecimiento del tráfico contó con un rápido despegue inicial entre 1886 y 1890, coincidiendo con el establecimiento de las primeras casas carboneras y el acondicionamiento del muelle antiguo para el atraque de los buques. Durante la década de los noventa se mantuvo la tónica ascendente en la curva de crecimiento, aunque de modo más contenido, para llegar al estancamiento de fin de siglo con el impacto de la crisis del 98 bajo el telón

51. *De la Exposición de Don Salvador Cuyás y Prat al Ayuntamiento de Las Palmas solicitando la erección de sendas estatuas a los hermanos León y Castillo*, reseñada como anexo en la Memoria J. LEON Y CASTILLO, *Orígenes del Puerto de Refugio...*, cit.

de fondo de la guerra hispano-norteamericana y la pérdida de las últimas colonias en América. Con la entrega definitiva de las obras, y el establecimiento de nuevas compañías extranjeras, a partir de 1902-03, la curva del tráfico marítimo reinicia su tónica ascendente, que ya no abandonaría hasta la guerra del 14 y sus secuelas.

La procedencia de los buques entrados en el puerto constituye un dato ilustrativo de la «vocación tricontinental» de Canarias en el mundo (África/Europa/América), mientras que la distribución de las unidades por nacionalidades refleja una clara supremacía del pabellón y bandera británicos.

El inusitado crecimiento del tráfico provocó un efecto inmediato sobre las instalaciones portuarias previstas. Pronto se evidenció la inadecuación de los servicios y la conversión de la Luz de «puerto de futuro» en «puerto del pasado»; en este contexto habría que situar el inicio del largo expediente para la ampliación del puerto a partir de 1907, sólo cuatro años después de que se entregaran sus obras.

De igual forma, podemos afirmar que con el fenómeno portuario y sus efectos sobre las diversas actividades económicas, la sociedad insular inicia su integración definitiva en la cadena de relaciones imperialistas establecida por el sistema de estados europeos hacia fines de siglo, desarrollándose a partir de entonces la supeditación y dependencia de Canarias respecto a los fenómenos internacionales. Pero esta y otras cuestiones apuntadas son fenómenos a abordar más detenidamente por la joven historiografía canaria.