

nocidos hasta la fecha, por lo que una primera aportación en este sentido, sería la de mostrar que el debate en el seno de la institución debió ser muy fogoso.

Las Actas nos informan asimismo de que, a finales de 1878, se dio lectura a un nuevo informe de Domingo J. Navarro, también favorable al proyecto de La Luz, que se acordó publicar en los *Anales de la Sociedad* para que fuera conocido por todos sus socios y proceder en consecuencia a la apertura de una nueva discusión, confiando en que ésta resultara más tranquila⁶⁰. El informe se debatió en abril de 1879 y la comisión informativa aprobó once de las proposiciones presentadas⁶¹. Pero a él se añade la solicitud de un segundo informe a Juan León y Castillo, que fue presentado por éste en noviembre de 1879, para ser estudiado por la comisión compuesta por Domingo J. Navarro, Pedro del Castillo y Westerling, Rafael García Sarmiento, Juan B. Carló y Diego Miller⁶². El ingeniero reiteraba en él su oposición al desvío de la atención general hacia La Luz y manifestaba, sin lugar a dudas, que su opción en el momento presente se inclinaba por la continuación del Muelle de San Telmo.

El trabajo de Hernández Gutiérrez, destinado a reivindicar la figura de Juan León y Castillo frente a las durísimas críticas vertidas por los redactores del *Diario* en torno al posicionamiento del ingeniero durante esta etapa, pretende destacar que su opinión se refiere expresamente al año 1879, cuando no se disponía ni de fondos ni de influencias suficientes para abordar la construcción del Puerto de La Luz, e insistiendo en el hecho de que, como expuso el propio ingeniero en 1891, defendiéndose de las acusaciones de haberse opuesto frontalmente a estas obras, Juan León y Castillo siempre había sostenido que: *si el muelle de Las Palmas representa el presente para nuestra isla, el de La Luz significará el provenir, no sólo para la Isla, sino para la Nación*⁶³. Martín Galán explica asimismo que el origen de esta reacción en favor de San Telmo arranca de un problema urbanístico relacionado con la calle de la *marina de Triana*, pues sus edificaciones y astilleros estaban viéndose seriamente amenazados de destrucción por el incremento de la erosión marina en el muelle de Las Palmas. Entre 1878 y 1879, como consecuencia de la presión de vecinos y comerciantes, se consiguió hacer converger en un mismo criterio a: *el arquitecto municipal Echegarreta, la Comandancia Militar de Marina, la Real*