

Jordé

El Puerto de la Luz

y los hermanos

León y Castillo



Las Palmas de Gran Canaria

1952

**Es propiedad del autor.
Queda hecho el depósito
que marca la Ley.**

NOTA PRELIMINAR

No creemos extemporáneo hacer al lector una advertencia. En las páginas de este volumen hemos incluido trabajos inéditos, como el dedicado al centenario de Don Fernando de León y Castillo, escrito con ocasión de esta efemérides, y otros publicados en la prensa local.

Podrá advertirse fácilmente que se repiten conceptos y frases al tratar de las iniciativas y actividades, méritos y servicios prestados al país por los hermanos León y Castillo (D. Fernando y D. Juan).

Redactados los artículos en diferentes fechas, con distintos motivos y en torno a las mismas personalidades y al propio tema, no es extraña la reiteración de juicios y comentarios.

Claro es que hemos podido eliminar algunas repeticiones de conceptos y frases; pero nos resistimos a hacerlo por varias razones: por no efectuar podas en trabajos ya difundidos y también para que pueda

verse la persistencia de nuestra opinión respecto de los dos ilustres canarios y de la obra por ellos realizada.

Como no concebimos a los hermanos León y Castillo separados, sino juntos, estrechamente unidos en la colaboración de su empresa patriótica, en íntima solidaridad ambos nombres deseamos rendir homenaje a su memoria, convencidos de que así han pasado a la historia que dictará su fallo definitivo.

EL VIEJO Y EL NUEVO PUERTO

TRADICIONES Y FIESTAS

I

Invita a evocar figuras, imágenes y vestigios retrospectivos de la ciudad y el puerto, la titulada Exposición del mar, organizada por el Club Náutico con motivo de la conmemoración del aniversario de la incorporación de Gran Canaria a España. Se exhiben, en amplio salón, hermosas marinas de distintos autores y diversidad de miniaturas de fragatas, goletas, bergantines, pailebotes, balandros y botes de elegantes líneas.

La Exposición ha sido una feliz iniciativa, coronada por el éxito. El Club Náutico, en cierto modo, es también una nave de piedra anclada en medio del tráforo de la bahía, con la terraza abierta sobre las aguas en reposo, proyectando su sombra en la movetiza superficie.

Perdidas estas islas en las soledades atlánticas, la navegación era desconocida para el pueblo aborigen. Con ojos de asombro debieron ver los primitivos canarios la recalada de los navíos de los conquistadores. Larga y cruenta fué la empresa de la conquista, hasta que el archipiélago, isla tras isla, quedó bajo la soberanía de los Reyes Católicos.

Años más tarde de la sumisión, cruzaron estas

latitudes las intrépidas carabelas de Colón, camino del Nuevo Mundo. A medida que se desarrollaba la obra gigantesca de la conquista y colonización de América, en la que tomaron parte hijos de esta región, iban apareciendo en el horizonte más bajeles. «Fray Tomás Berlanga, Obispo de Panamá, piloto y descubridor de las islas Galápagos —escribe Carlos Pereyra— había llevado el plátano de las Canarias a la Española en 1516».

Corsarios y piratas, de diferentes razas y naciones, acechaban el paso por estas rutas oceánicas de galeones que venían con oro y mercancías de la otra orilla del Atlántico, para asaltarlos. De ataques y saqueos fueron víctimas nuestras islas que, en memorables ocasiones históricas, supieron rechazar invasores y corsarios.

En aquellos lejanos siglos de atraso, fanatismo y superstición, que hoy apenas se concibe que existieran, practicábanse hechicerías y cándidas gentes atemorizadas creían en monstruosos casos de licantropía y en prodigios de ensalmos, santiguándose cuando veían volar brujas y el pueblo acudía aquí a presenciar el espectáculo público de los autos de fé con que la Inquisición quemaba los cuerpos para salvar las almas.

Cuando Colón visitó Canarias, en viaje hacia tierras ignotas, este puerto llamábase de las Isletas. La mole de la montaña ofrecía refugio y abrigo contra los vientos en la vasta rada que ocupa el moderno puerto de la Luz.

La tradición explica el cambio de nombre. Con referencia al sargento Llagas, autoridad de marina, civil, militar y sanitaria del puerto en el tiempo que habitaba la única casa que existía en aquel despo-



Vista del antiguo Puerto de la Luz

blado lugar, D. Domingo José Navarro, en sus «Recuerdos de un noventón», que reflejan la vida de Las Palmas en el siglo XIX, dice:

«¡Alma de Dios!—te dirá--¿dónde ha estado usted que no ha llegado a saber que hace años aparece una luz misteriosa que recorre estas playas? Esta luz sale a la prima noche del castillejo del risco de Guanarteme; baja de allí, casi a media altura de un hombre, llega al castillo de Santa Catalina, sigue la orilla del mar hasta la ermita de la Virgen; allí se detiene algún instante y, tomando la falda de la Isleta, llega a la punta del Arrecife y desaparece en el mar. Algunos han intentado acercarse a ella; pero nunca se ha dejado alcanzar».

«La fama de la luz --añade el cronista-- ha llegado a ser tan notoria y poderosa que no sólo varió el nombre del puerto, sino también el de la Virgen, que siendo del Rosario y patrona de la fiesta de la Naval, ya no se conoce con otro nombre que con el de la Virgen de la Luz».

Esta leyenda de la luz misteriosa y fugitiva, narrábala el sargento Llagas a pescadores, marineros y otras personas que comían y bebían en su mesón al arribar a las desiertas playas. Otro popular mesón del Puerto de la Luz fué el de Señá Rosarito, donde se servía la sabrosa sopa de marisco y se improvisaban parrandas isleñas, con cantos y bailes canarios de aquella época de paradisiaco aislamiento.

Los rótulos de sendas calles del Puerto de la Luz perpetúan los nombres y la memoria del Sargento Llagas y de Señá Rosarito.

II

Siguiendo la línea del litoral extiéndese la ciudad—una larga y estrecha cinta de kilómetros—desde la Isleta, por cuyas laderas trepan las casas y sobre la cima centellea la estrella polar, hasta la playa de la Laja, donde Meifren pintó bellas marinas.

El apiñado caserío del Puerto de la Luz, por el naciente mira a la bahía y por el lado del ocaso se asoma a la vasta playa de las Canteras, desde la cual se despliega a la vista el magnífico espectáculo de las puestas de sol. En los crepúsculos se enrojece el cielo y admírase la perspectiva del confín marino, divisándose al fondo el cono del Teide en claras y serenas tardes atlánticas.

Dieron gran impulso al movimiento del puerto la intensificación de las comunicaciones marítimas con la América del Sur y las Antillas y la colonización progresiva del Africa Occidental, fijando aquí sus escalas buques de líneas de navegación españolas y extranjeras en su mayoría. Insuficiente ya la primitiva dársena para el número de vapores de pasaje y carga que la utilizaban en sus operaciones, sintiose la imperiosa necesidad de acometer el ensanche con el nuevo dique.

Alude D. Domingo J. Navarro en sus crónicas a la fiesta de la Naval, cuya patrona fué primero la Virgen del Rosario y después la de la Luz, hasta nuestros días. Era tan ardiente la devoción popular a la Virgen de la Luz, que en las fechas de las romerías despoblábase la isla y por la carretera y la playa encaminábanse los peregrinos al santuario, a pie, en carros y en tartanas, formándose pintorescos

grupos de campesinos con los colores chillones de los trajes de las mozas.

Conservamos un vivo recuerdo de la antigua fiesta de la Naval, hace lustros en acentuada decadencia. Las gentes de los pueblos concurrían a los festejos y eran objeto de bromas, más o menos pesadas, sobre todo las mujeres, a las que traviosos menores y algunos mayores de edad, trababan a hurtadillas y por la espalda tiras de papel o tela con alfileres y la chiquillería alborotaba las calles gritando: ¡Rabo lleva, rabo lleva y si no se lo quitan siempre lo lleva!

La operación furtiva de poner rabos tenía que ser rápida para el efecto de la sorpresa; las lugareñas se los quitaban entre risas, voces coléricas y frases de subido color y a menudo los rústicos burlados tomaban represalias persiguiendo y golpeando a los burladores, promoviéndose divertidas escenas en el arroyo.

Sin casas la parte del naciente, por la orilla del mar podía irse de la Ciudad al Puerto y en la blanda arena se abrían hoyos disimulados, como trampas para que cayeran en ellos los romeros del campo.

En 1890, que se inauguró el tranvía a vapor, la afluencia de forasteros fué realmente extraordinaria, actuando de incentivo, por un lado, la devoción y el cumplimiento de promesas a la Virgen y, por otro, la novedad del servicio de transporte. Los vagones circulaban entre la Ciudad y el Puerto atestados de viajeros.

La Naval era zambra popularísima, de marco y ambiente peculiar, mixta de religiosa y pagana, y el pueblo expansionábase cantando y bailando al son de guitarras y acordeones, como en el Carnaval, sin acordarse de la victoria de Lepanto. Algún año registráronse sucesos sangrientos con heridos y muertos

en riña, consecuencia fatal del exceso de alcohol, abundante y barato entonces el ron de Cuba.

Otra remembranza. Por las playas Norte y Sur del muelle de Las Palmas, aprendían a nadar los muchachos sin piscina ni concursos. Por cierto que una mañana, agotadas las fuerzas por dilatada permanencia en el agua y alejados de la ribera de Triana, la corriente nos arrastraba y nos recogió una lancha. El muelle se llenó de curiosos para ver al naufrago y a abrazarnos llorosa fué nuestra buena madre, a quien imprudentemente dieron la noticia de que habíamos perecido ahogados. Por fortuna hoy podemos relatar lo sucedido hace más de medio siglo.

Lo que va de ayer a hoy a la vista está. La Ciudad y el Puerto se han transformado, uniéndose las edificaciones urbanas casi sin solución de continuidad. Aún quedan restos de las dunas de antaño, que dan idea del panorama sahárico cuando el arenal llegaba a Triana. La actividad del tráfico marítimo y comercial del moderno puerto desenvolvióse, de modo sorprendente, a principios de la actual centuria.

III

La Confraternidad de San Telmo fué una poderosa institución local, hogar de los marinos insulares, contiguo a la iglesia, que recibían socorros en enfermedad, vejez y falta de trabajo. El gremio de mareantes disponía también de fondos para otras atenciones de utilidad colectiva, como anticipos destinados a la reparación y a la construcción de nuevos barcos.

Bajo el artístico artesanado de la vieja iglesia de San Telmo, balanceábanse los barquitos de las promesas cumplidas, con las velas desplegadas como

para navegar idealmente entre la tierra y el cielo con las ingenuas oraciones de los marineros a bordo. En brava lucha con mares y vientos, náufragos o cautivos de los moros, cuando salvaban sus vidas de los temporales o recobraban la perdida libertad regresando a sus hogares, los pobres tripulantes de los barcos dedicaban ofrendas a San Telmo, donando diminutas naves votivas. En los exvotos del templo, donde de niños aprendimos a rezar, resplandecía la fe de las gentes de mar.

Deporte de los pescadores de la costa de Africa, era echar a navegar barquitos aparejados en la caleta de San Telmo y en los charcos de la playa Norte del muelle, de dorada arena y peligrosos arrecifes, entre los cuales desaparecieron varios jóvenes que se bañaban. En la trágica peña del Colegial erguíanse los brazos piadosos de una cruz.

Los marinos celebraban la tradicional fiesta de la Catumba, con función religiosa y procesión que salía de San Telmo, verbenas con farolillos de colores, fuegos artificiales, pasco y música en los jardines del Parque, en cuya zona oriental, junto a la pedregosa playa, estaban instalados los antiguos astilleros, en los cuales se construían y reparaban palehotes y embarcaciones menores para el cabotaje y los servicios de los puertos de la Luz y Las Palmas.

Con recia e incorruptible tea de nuestros pinares, los carpinteros de ribera proyectaban y construían veleros de excelentes condiciones marineras para las travesías interinsulares, la pesca en la vecina costa africana y asimismo para la navegación de altura en largas expediciones a Cuba, con pasaje y mercancías que se exportaban de Canarias y se importaban de

América. Las velas para los barcos las cortaban y confeccionaban diestros veleros isleños.

«La Gran Canaria», de famoso historial náutico, y otros bergantines pasaron gallardamente por los mares de Venezuela y las Antillas la bandera de la matrícula insular. Algunas naves naufragaron, salvándose la marinería unas veces y pereciendo otras. A nuestro abuelo paterno le oímos relatar emocionado escenas dramáticas del naufragio de un barco de esta matrícula, «La Trinidad», con el que desapareció el capitán D. Juan Marrero, por negarse obstinadamente a abandonarlo cuando salvó a la tripulación un vapor noruego que regresaba a Europa. El valeroso capitán decidió hundirse en el Océano antes que volver a Las Palmas sin el buque confiado a su mando. Su pundonor de marino le llevó al sacrificio de la propia vida, acompañándole su abnegado dispensero que no quiso separarse del capitán. Nuestro abuelo venía de la Habana.

IV

De los maestros que trazaban y dirigían las construcciones navales en los viejos astilleros, conocimos a los Mirandas, varias generaciones, a Márquez Anaya, a Valido... Aun vive, cargado de años, el maestro Acosta, a quien en nuestra niñez veíamos construir embarcaciones en el ancho patio de las Lagunetas, bordeado de humildes habitaciones y al cual daban las traseras de casas de las calles de Triana, Constantino y Perdomo. Al frente de los astilleros de Blandy y desde hace muchos años, el maestro Acosta ha consolidado el prestigio de su inteligencia y laboriosidad.

En rudimentarios tornos, robustos brazos retorcían largas cuerdas para barcos, al aire libre en la calle de la Marina y en el muelle, primitiva industria desaparecida como la dedicada a cortar y coser el velamen.

Los carpinteros de ribera sabían, pues, construir buques grandes para luchar con las olas y pequeñas naves para San Telmo y también para adorno de viviendas de marinos, armadores y consignatarios, primorosas miniaturas aparejadas como las que se admiran en la Exposición del Club Náutico.

Tiene la artesanía canaria una prestigiosa tradición de arte y buen gusto, con claro sentido estético y orgullo del oficio.

Otra estampa es la botadura de barcos nuevos, aprovechándose la pleamar, por la playa de San Telmo. La muchedumbre apiñábase en el Parque, zona del litoral y muelle y cuando la nave quedaba a flote empavesada, levantábase un clamoroso vocerío y en el aire estallaba multitud de cohetes. De los cohetes como manifestación ruidosa de regocijo popular, se abusaba antes mucho.

Al ensancharse el Parque ganando terreno al mar, los astilleros desaparecieron no sin algunas protestas de los industriales interesados, estableciéndose en la faja del litoral del Puerto de la Luz, donde actualmente se encuentran.

Hablando del puerto, ¿cómo olvidar a quién fué insuperado cantor del mar, naves y puertos? En un soneto Tomás Morales exclama con vibrante emoción: «Puerto de Gran Canaria, sobre el sonoro Atlántico»; y a otro pertenece este cuarteto, plástica imágen de la realidad: «Yo amo a mi puerto, en donde cien raros pabellones – desatan en el aire sus enseñas na-

vieras,—y se juntan las parlas de todas las naciones —con la policromía de todas las banderas».

Y ahora para concluir, consagremos un recuerdo a la sociedad «El Recreo», del Puerto de la Luz, organizadora de lucidas fiestas artísticas, literarias y teatrales y de los Juegos Florales de 1910, en que actuó de mantenedor el gran D. Miguel de Unamuno, que tan jugosas páginas escribió acerca de Canarias, sus paisajes y poetas.



*D. Fernando de León y Castillo,
primer marqués del Muni.*

EL CENTENARIO DE DON FERNANDO DE LEÓN Y CASTILLO

I

En Las Palmas y en Telde, su ciudad natal, se ha celebrado el centenario del natalicio de don Fernando de León y Castillo. El 30 de noviembre de 1842 vino al mundo el preclaro varón. El homenaje rendido a la memoria de tan revelante figura ha revestido cierta fría solemnidad oficial.

A los actos organizados con la mejor voluntad, sin duda, para enaltecer la personalidad del primer marqués del Muni, ha faltado ambiente, calor popular, no por culpa de nadie, sino porque las nuevas generaciones desconocen quien fué León y Castillo e ignoran la obra que realizó en favor de su país. Puede decirse que para la mayoría D. Fernando es un desconocido, un olvidado, no por ingratitud del pueblo la gratitud y la ingratitud de los pueblos es ya un tópico muy manoseado – sino porque el tiempo pasa implacable e indiferente a los negocios humanos, sepultando cosas y personas.

Los apologistas de León y Castillo han destacado sus virtudes patrióticas y los extraordinarios servicios que prestó a esta isla, por él entrañablemente amada y a la que pidió, como última gracia, que acogiera sus cenizas que reposan bajo las bóvedas de la Catedral, digna tumba de sus merecimientos.

II

Nuestro primer recuerdo de León y Castillo, en la ya lejana adolescencia, es de bullanga en la plaza pública, combatido por oradores populares de oposición a su política que reputaban absorbente.

Desconocíamos entonces lo que valía y representaba D. Fernando cuando oíamos, con inconsciente entusiasmo, que censuraban acremente su oligarquía exclusivista entre ruidosos aplausos. Se le llamaba el cacique máximo para diferenciarle del coro de los caciquillos de menor cuantía, urbanos y rurales, que girando dentro de la órbita de su influencia, aquí dirigían la política y la administración no siempre, a la verdad, con acierto y escrupulosidad.

De todo había en la viña del Sr. D. Fernando: hombres bien intencionados, inteligentes y amantes del progreso y bienestar del país, y gente codiciosa de medro. Satélites de León y Castillo en distintas circunstancias merecieron la desautorización, tácita o expresa, de su propio jefe.

Los periódicos de oposición que surgían por temporadas, algunos inspirados por elementos disidentes o descontentos, arremetían contra el marqués del Muni, y ocioso es decir que sus secuaces, que disfrutaban del poder, le defendían en la prensa ortodoxa.

Tal era el espectáculo que se nos ofrecía en los postreros años del siglo XIX y primeros del XX. Los correligionarios de León y Castillo tenían en sus manos el gobierno de toda la isla. En la capital y en los pueblos, repetimos, que habían amigos leales y desinteresados de D. Fernando, deseosos de labrar por el bienestar colectivo; pero existían también

esos elementos turbios que en las agrupaciones políticas persiguen, con inmoderado afán, el provecho personal. ¿Como evitar estas lacras de los partidos si son producto natural de ambiciones humanas? Otros con el mando se inflaban de vanidad y soberbia. Justo es declarar que D. Fernando, lejos de la isla, en Madrid o Paris, donde residía, hallábase por encima de las emanaciones pútridas de cierta política concupiscente que en su nombre se hacía. El partido liberal canario tuvo distintas épocas, de esplendor y decadencia, de popularidad e impopularidad. El periodo más brillante de su historia y más fecundo en beneficios generales fué el primero, iniciado con la concesión del puerto de la Luz.

Los tiempos de León y Castillo – política de amañíos y ficciones de la Restauración borbónica después del ensayo fracasado de Monarquía democrática de Amadeo de Saboya y de la turbulenta República del 73– fueron los del entronizamiento de los grandes cacicazgos en que Cánovas y Sagasta dividieron el mapa político. En cada región había un cacique, liberal o conservador. Por ejemplo: Pidal dominaba en Asturias y Montero Rios sometía a su voluntad a Galicia.

Conservadores y liberales turnaban pacíficamente en el poder; aun no se habían organizado las masas obreras o empezaban a intervenir en el juego político y al republicanismo disperso faltábale cohesión y disciplina para constituir una verdadera fuerza. El ominoso “encasillado” daba la mayoría parlamentaria al partido que gobernaba, sin respetarse la voluntad nacional dormida, indiferente o insensible ante la farsa de los comicios.

Sagasta entregó a León y Castillo el féudo político de Canarias, que en diversas ocasiones se lo

quiso arrebatár Cánovas del Castillo, apoyando movimientos locales hostiles a su adversario. El dictador de la Restauración no perdonó a D. Fernando sus discursos combatiendo briosamente la política conservadora que juzgaba antidemocrática, contraria a los principios de la Revolución del 68 y perjudicial para la propia Monarquía restaurada.

Sin la venia de León y Castillo no se elegían en estas islas diputados a Cortes ni senadores; y en cuanto a la administración provincial y municipal, en la Diputación y en los Ayuntamientos solamente tenían puesto sus parciales, con exclusión absoluta de todo elemento extraño al leonismo.

Fué indudablemente un error cerrar aquí sistemáticamente los organismos administrativos a la fiscalización de las oposiciones cuando éstas representaban importantes núcleos de opinión. El partido liberal declaraba la administración coto hermético de su exclusiva pertenencia. Esta torpeza dió lugar a que se levantaran voces de protesta, formándose agrupaciones de franca oposición, mas que a León y Castillo, a la política que al amparo de su nombre se hacía, utilizando su influencia en las altas esferas del Estado.

Las elecciones se falseaban para derrotar a los candidatos de la oposición y el poder local empleaba sus resortes, a veces de modo violento, para impedir que fuesen al Congreso y a las corporaciones municipales representantes independientes o antagónicos al grupo imperante.

El prestigio de las autoridades de los diferentes ramos de la Administración pública, sufría menoscabo con la sumisión que se les exigía al bando caciquil, so pena de traslado o destitución, según la clase y categoría del funcionario que no se adaptaba servilmente.

¿Aprobaba o repudiaba León y Castillo, desde Madrid o Paris, vistos los informes tendenciosos que recibía, lo que ocurría en su lejano féudo? No lo sabemos; mas a juzgar por los hechos que se conocen, unas veces autorizaba y otras desaprobaba los actos de sus partidarios, produciéndose crisis en el seno del partido liberal con el consiguiente cambio de jefe local, sin modificarse los procedimientos para continuar imponiéndose y dominando.

Nunca renunció León y Castillo a disponer omnimodamente de la representación en Cortes, siendo teatro las islas orientales de reñidas batallas electorales con la derrota de los candidatos de la oposición, derrotas que llegaron a calificarse de "triumfos morales" por la lucida votación obtenida en lucha contra atropellos y coacciones del poder.

Esta es la realidad tal cual la vemos nosotros, enjuiciada objetivamente, con sosegado espíritu y a distancia ya de los acontecimientos con su inevitable cortejo de prejuicios, obcecaciones y apasionamientos, nacidos del ardor de la pugna y del choque de opiniones contrapuestas.

III

¿Origen de la influencia omnipotente de D. Fernando de León y Castillo en Canarias? Su encumbrada posición política, sus relaciones con la Corona y con políticos y gobernantes de todos los partidos durante el reinado de Alfonso XII, de la Regencia y de Alfonso XIII, y el indiscutible prestigio de que gozaba.

En su época fué León y Castillo el canario que con más relieve descolló en el amplio escenario de

la política española, y en cierto modo ese era el secreto de su ininterrumpido poderío insular, pues no tenía rivales que pudieran anular su influencia.

La personalidad del marqués del Muni ofrece distintas fases. Su carrera política fué rápida y brillante. Triunfó en plena juventud, sin largas e impacientes esperas para desempeñar altas funciones: Ministro en el primer Gabinete liberal de la Restauración – 1881— ya estaba consagrado como notable parlamentario en las Cortes de Amadeo I y de la República del 73. Sus éxitos de orador y su elevación a los consejos de la Corona eran aquí acogidos con orgullo y entusiasmo de paisanos. Sentía el pueblo canario la íntima satisfacción de que D. Fernando le pertenecía, era suyo, había nacido en esta olvidada peña atlántica y sus triunfos despertaban el júbilo popular desbordado en manifestaciones públicas.

León y Castillo llegó a ser el ídolo, cuya exaltación deslumbraba a las gentes que esperaban que colmara al país de beneficios. Los partidos, hasta el republicano que era influyente y contaba con valiosas personalidades, plegaron sus banderas, retirándose del campo de la lucha y la isla entera se entregó a León y Castillo, contenta y confiada en sus futuros destinos, llegando ambos a una sincera identificación respecto a sus necesidades y aspiraciones.

D. Fernando supo corresponder a la devoción de su tierra, a la confianza en él depositada dispensándole múltiples y positivos beneficios. Piedra angular del adelanto del Gran Canaria fué el puerto de la Luz, «sueño dorado» de León y Castillo desde sus años juveniles, que convirtió en fecunda realidad tan pronto tuvo a su alcance medios viables para ello.

El puerto es la obra fundamental de León y Cas-

tillo; el puerto nos sacó del antiguo aislamiento, poniendo a la pobre isla abandonada en la inmensidad oceánica en comunicación con el mundo. Al amparo del tráfico marítimo pudieron desenvolverse paulatinamente grandes actividades: floreció la agricultura; prosperó el comercio; creáronse industrias; creció la población, convirtiéndose Las Palmas en una urbe moderna, la mayor y más importante del archipiélago canario. A medida que aumentaba la entrada de buques de todas las nacionalidades, desarrollábase, con seguro y creciente ritmo, la riqueza del suelo insular.

León y Castillo pudo apreciar, con legítimo orgullo, los resultados prácticos de su magna obra, recogiendo y defendiendo los anhelos de su país y fomentando sus intereses morales y materiales, desde la construcción del puerto hasta la ley de reorganización administrativa que creó los Cabildos insulares, rindiéndose con esta reforma tributo a la historia y a indestructibles realidades geográficas. Rota la artificiosa unidad política y administrativa provincial, a cada isla se le reconoció personalidad autónoma para administrar sus peculiares intereses.

¿Qué cuadro ofrecía la isla en 1881, cuando León y Castillo ocupó el Ministerio de Ultramar? La agricultura empobrecida y poco después arruinada por la depreciación de la grana que se exportaba, alcanzando altos precios en los mercados europeos (el cultivo de la cochinilla representa un periodo áureo por el oro que circulaba); el comercio en situación precaria, condenado a desarrollar sus actividades en un reducido campo de estrechos horizontes y la industria por nacer todavía.

Faltaban puertos, carreteras, faros, centros de enseñanza, estímulo a la iniciativa, medios para impul-

sar la riqueza agrícola y abrir mercados consumidores a la exportación de frutos, buques que los transportaran, servicios de comunicaciones marítimas, postales y telegráficas con España y el extranjero. Falta, en fin, que se rompiera nuestra secular inco-municación geográfica.

León y Castillo fué una milagrosa providencia para su tierra, pues la dotó de medios y elementos eficaces para que pudiera transformarse, de manera sorprendente, con el crecimiento de su riqueza y el desarrollo progresivo de aldeas, villas y ciudades, multiplicándose, en pocos lustros, el censo de los habitantes de Las Palmas y de los principales pueblos del interior.

A remediar la crisis agrícola que originó la caída de la cochinilla vino el cultivo de la caña, estable-ciéndose trapiches y fábricas azucareras; y D. Fernando recabó del Gobierno su protección con un im-puesto sobre la importación de azúcares extranjeros, gravamen oneroso que aun soportan las clases con-sumidoras.

Al cultivo transitorio de la caña de azúcar suce-dió la era próspera, inigualada del plátano y el to-mate, la intensificación del tráfico de vapores extran-jeros y el auge de la exportación de los productos de este fértil suelo que brinda productos de todos los climas. Y como corolario de este ciclo de prosperi-dad, coronándolo, el desenvolvimiento del turismo extranjero y la edificación de grandes hoteles para albergarlo.

Estimamos justo en este tributo de gratitud a D. Fernando de León y Castillo no olvidar a su her-mano D. Juan, ingeniero ilustre; el primero recaban-do del Poder central, que tenía abandonadas a estas islas, millones de pesetas para puertos, vías de co-

municación, faros, Lazaretos, etc., y el segundo redactando proyectos, gestionando subastas y dirigiendo la ejecución de las obras.

La colaboración de los hermanos León y Castillo fué útil y provechosa al país, cada cual dentro de su esfera de acción. Negar esto sería cometer una injusticia; olvidarlo equivaldría a perpetuar una ingratitud.

IV

Muerto León y Castillo, apagados los ruidos de las campañas contra la actuación de sus partidarios, extinguida la estridencia de las disputas políticas suscitadas en torno a su nombre, en todas las circunstancias a mayor altura que sus más enconados adversarios; con la perspectiva serena que hoy se ofrece al juicio imparcial, su figura y su obra adquieren proporciones elevadas.

La personalidad del patricio al cumplirse el siglo de su nacimiento y casi los cinco lustros de su desaparición del mundo, se presenta con líneas claras, diáfanas, despojada de todas aquellas adherencias impuras que las pasiones encrespadas y el antagonismo de los intereses políticos pudieron, momentaneamente, oscurecer sus virtudes cívicas que ahora resplandecen limpias de equívocas sombras.

Se han desvanecido los contornos del cacique combatido de buena o de mala fe, con razón unas veces y sin razón otras, movidos los acusadores por nobles impulsos o por bastardos propósitos; se ha borrado la silueta del jefe de partido, que con diputados y senadores de adhesión incondicional, mantuvo largos años, mientras vivió, su influencia incontrastable; se han olvidado los errores que pudo cometer en la po-

lítica local, muchos seguramente engendrados por la distancia, los informes interesados y el desconocimiento de ambiente, cosas y personas, y queda con alto y permanente relieve su prestigio de bienhechor, sus méritos indiscutibles, la limpieza moral de su conducta nunca manchada por sórdidas concupiscencias, su obra imperecedera cimentada sobre roca viva, desde las costas hasta las cumbres de la isla nativa, la obra que abrió el porvenir de Gran Canaria.

Realmente León y Castillo en todos los momentos, a todas las horas de las alborotadas contiendas insulares supo colocarse en un plano superior a sus partidarios y a sus contricantes, aunque en ocasiones pudiera aparecer confundido con ellos en el fragor de luchas electorales muy empeñadas, en medio de las cuales presentábase como un combatiente más.

León y Castillo prodigaba los favores con nobleza de prócer, sin humillar a quien requería protección ni esperar el pago de la gracia otorgada. Ningún conterráneo acudió a él, en España o en el extranjero, sin ser escuchado y atendido. Bajo su égida estudiantes pobres terminaron sus carreras y legión de empleados obtuvieron credenciales. Las puertas de los Ministerios cuando desempeñó las carteras de Ultramar y Gobernación, las de su casa particular, en Madrid, y las de la Embajada de España en París, siempre estuvieron abiertas y expedito el paso para recibir a sus paisanos, sin excluir a sus adversarios políticos. El hombre de superiores cualidades morales no descendía al terreno de ruines bellaquerías ni deleznable minucias, y sabía perdonar agravios y olvidar injusticias con generosa comprensión humana. A muchos de los que aquí combatieron sañudamente su política los vió figurar en las filas de su partido

y desempeñar importantes cargos públicos como si no hubiera pasado nada.

Destácanse en la historia del marqués del Muni un ejemplar desinterés, una firme lealtad a los principios liberales, una hidalga renuncia a todo lo que diera olor a granjería inconfesable, una innata repugnancia al contagio con venales negocios, un honesto apartamiento, en fin, de provechosos gajes. *Es verdad que su política en Canarias fué explotada para satisfacer egoimos mal contenidos y peor disimulados y su nombre sirvió, alguna vez, para cubrir, como bandera protectora, sordideces que él condenó severamente.* Con noble altivez pudo exclamar, en alta voz, para que lo oyeran amigos aprovechados y enemigos maldicientes, *que no poseía nada donde lo fué todo, en el país por su esfuerzo enriquecido.*

Puesto el valimiento de León y Castillo al servicio de Gran Canaria, su nombre gozó de general respeto, aun en medio del torbellino de pasiones que agitaban la política insular y de las protestas iracundas contra procedimientos empleados por sus correligionarios, con frecuencia torpes y equivocados. En el fondo, las querellas y rivalidades políticas locales eran por la posesión del mando.

Es cierto que los bandos de oposición a León y Castillo, en diversas épocas, levantaron bandera, produciéndole contrariedades y enojos que él no ocultó; pero también es verdad que sus parciales proporcionaronle asimismo muchos sinsabores con sus discordias intestinas que, en memorables ocasiones, exteriorizó con gesto digno y enérgico. Con su prestigio y su influencia no le fué difícil vencer las rebeldías que se interpusieron en su camino.

Los sentimientos de admiración, gratitud y cariño

del pueblo canario hacia su benefactor quedaron bien patentizados el día que, en cumplimiento de su expresa voluntad, Las Palmas recibió los restos de D. Fernando de León y Castillo para depositarlos en el interior de nuestro primer templo.

V

Si en Canarias —todas las islas, en mayor o menor proporción, alcanzaron beneficios de León y Castillo— descuella su figura de patriota, en el vasto marco de la política nacional brillaron sus méritos de tribuno que obtuvo resonantes triunfos en el Parlamento de la primera República y en las Cortes de la Restauración discutiendo con los más elocuentes oradores; como gobernante dictó acertadas disposiciones que todavía se recuerdan con elogio, y en la esfera de la diplomacia, desde la Embajada de París, donde llegó a estimársele insustituible en circunstancias difíciles, realizó una meritísima labor, demostrando excepcionales dotes de sagacidad y clarividencia en defensa de los intereses de España en Africa.

No fué León y Castillo un cortesano de flexible espinazo y con austera dignidad exponía su opinión y sabía hablar al Rey y a los Ministros de pie, sin arrodillarse sumiso.

Gonzalo de Reparaz, que estuvo al lado de León y Castillo y le conocía bien, escribe que por haber contrariado el Embajador los deseos del Monarca, “muy discreta y patrioticamente”, estaba “olvidado en el Ritz, tras años de eminentes servicios prestados en París”.

“La ejecución de Ferrer —agrega Reparaz— ha-

bía provocado en Paris tumultuosas manifestaciones contra España. No se respetó la bandera nacional y la misma vivienda del Embajador se vió expuesta a los ultrajes de la muchedumbre, con peligro de ser asaltada. La prensa avanzada vomitaba las más tremendas diatribas. Pues de allí a poco ocurrióle a D. Alfonso como cosa necesaria y urgente, un viaje a Paris. Como el Rey lo quería Romanones, Ministro de Estado, lo quería también, y fingía aconsejarlo como Ministro. Desaconsejábalo, con muy discretas razones, el marqués del Muni, y entonces el Rey le comunicó su regia voluntad, diciéndole que necesitaba vía libre, a lo que él leal y perspicaz servidor replicó:

—Mande vuestra majestad otro guardaaguja.

Y León y Castillo dejó inmediatamente de ser Embajador“

Así era León y Castillo, todo un hombre, de carácter viril y corazón sincero, expresando lo que pensaba y sentía, erguido en la tribuna del Congreso un día combatiendo, frente a Castelar, el proyecto de Constitución federal de la República, otro día censurando la política antidemocrática de Cánovas y otro diciéndole al voluntarioso soberano que pedía vía libre para un inoportuno viaje a Paris:

“Mande vuestra majestad otro guardaaguja“.

DON CIRILO MORENO

I

No es ningún descubrimiento decir lo que es har- to sabido: que Simón Benítez Padilla es un valor po- sitivo de la intelectualidad canaria, contrastado por los quilates de talento y cultura que posee. Dotado de cualidades no comunes, desde estudiante descuella entre los camaradas de su generación. Entre sus do- tes naturales, innatas, bien cultivadas y con sazona- do fruto, adviértense una aguda observación y un fino humorismo matizado de ironías. A veces, aun a tra- vés de concienzudos estudios geológicos, transparén- tase el humorismo dando más amenidad a las áridas investigaciones científicas.

El humorismo es una vena que fluye espontánea del espíritu de Simón Benítez y da tono y sabor pe- culiar a cuanto brota de sus labios o de su pluma. En el prólogo del libro *Don Cirilo Moreno y sus tiempos*, están certeramente enfocados el escenario y con el debido relieve las figuras, el campo en que se movió, las actividades de su mocedad, el carác- ter del biografiado y sus travesuras políticas. Acier- to evidente de Simón Benítez ha sido ofrecer una plástica visión retrospectiva, con el marco y el am- biente de la ciudad en aquella lejana época en que sus habitantes respiraban a gusto en la atmósfera moral que la envolvía.

Epoca de ingenuo romanticismo, de sincera exal-

tación patriótica, de ejemplar desinterés y de ideales más o menos limitados por los horizontes insulares; pero verdaderamente sentidos y exteriorizados en manifestaciones populares por la división del archipiélago atlántico en dos provincias. Fe sencilla y a menudo cándida de aquellas gentes, rutina religiosa, costumbres patriarcales sin peligro de contaminación extraña, dado el aislamiento geográfico y espiritual en que vivían; moral gazmoña, sin complicaciones sociales, aunque se hacía visible cierta diferencia de clases: «casacones», naciente influencia de la burguesía intelectual con el fermento de nuevas ideas y pueblo trabajador, sobresaliendo grupos de artesanos inteligentes y algunos bullangueros, que sabían colaborar con los elementos directivos del gobierno local en la obra del bienestar y el progreso del país, que todos reputaban de interés común, borrándose las discrepancias políticas.

Simón Benítez presenta a D. Cirilo Moreno ante las nuevas generaciones redivivo, resucitado del olvido, joven y en plena actividad. Nosotros le conocimos ya traspasada la frontera de la madurez para entrar en la zona de la senectud; pero todavía de entendimiento ágil y expansivo buen humor: aquella su característica jovialidad que fué perdiendo, envuelta en sombras de dolor, con el inexorable declinar de los años y los dramas de familia que entristecieron las postrimerias de su existencia.

No sólo, pues, ha acertado Benítez Padilla al resaltar la individualidad de D. Cirilo Moreno, sino también a reproducir la estampa, viva y animada, de sus tiempos con notas tan pintorescas como los partes diarios a la Alcaldía de Antúnez, sargento de la guardia municipal, sobre lo que sucedía en la vía pública.

Comienza el prologuista por poner en claro el punto oscuro del nacimiento de D. Cirilo Moreno, en Santa Cruz de Tenerife en 1841. (Murió en Las Palmas en 1916). Por transmisión oral de los compañeros de oficina, conoce Benítez Padilla dichos y hechos memorables del biografiado. Aunque era natural de Tenerife, en Guía de Gran Canaria y en Las Palmas residió la mayor parte de su vida, con algunas ausencias en la isla natal y viajes fuera del archipiélago.

El archivo viviente que es D. Cayetano Arocena Grondona, ha suministrado a Benítez Padilla, según declara, interesantes antecedentes y datos relacionados con las andanzas de D. Cirilo y su trabajo en las oficinas de Obras Públicas.

Simón Benítez traza la ruta de quien fué cronista de curiosísimos períodos de la historia isleña, en largas jornadas y distintas actividades: funcionario de Obras Públicas desde su juventud hasta su jubilación; político y periodista de acción con diversos matices, federal al principio y tradicionalista al final, como una broma más de D. Cirilo. Como ayudante de Obras Públicas trabajó intensamente al lado de su jefe, el ingeniero D. Juan de León y Castillo, trazando planos y redactando proyectos de puertos, carreteras, faros, Lazareto, etc.

El Sr. León y Castillo apreciaba en lo que valía la cooperación de D. Cirilo. Presidía el ilustre ingeniero una tertulia vespertina en la terraza del Gabinete Literario y al aparecer, renqueando junto a la pared de la antigua Alameda, la silueta de D. Cirilo, le oímos exclamar: ¡Qué viejo está Cirilo! Fué un gran auxiliar mío.

D. Juan de León no se engalanaba con plumas

ajenas, porque sabía que las tenía propias, y hacía justicia a D. Cirilo. La lealtad de D. Cirilo a don Juan fué inquebrantable; noble y digna lealtad engendrada por la gratitud, sin mezcla de servilismo, tanto en los días de cesarismo político como después de caer de su privanza, al ocurrir el rompimiento con su hermano D. Fernando de León y Castillo.

II

Evoca Simón Benítez a D. Cirilo Moreno, niño sobre una carroza alegórica, con motivo de las fiestas en celebración de la primera división de la provincia en 1852. Para esta evocación utiliza lo escrito por el propio D. Cirilo con su peculiar gracejo, acerca de aquel acontecimiento que estremeció de júbilo a la población de Las Palmas. ¡Con qué frenético entusiasmo acogieron los vecinos de las distintas clases sociales, unidas y confundidas en calles, plazas y «charcos», la emancipación de Gran Canaria del centralismo provincial!

Simón Benítez esmalta de suaves ironías sus glosas al relato de D. Cirilo, saturado de chunga vernácula, sobre los actos organizados para festejar la independencia de esta isla. «Grandes anales canarios de treinta días» rotula los citados partes de Antúnez, en Agosto de 1861. Detiene Benítez su atención en la Revolución de Septiembre, que dejó vacante el trono de España, que ocupaba la rolliza majestad de doña Isabel II, a quien arrebataron la corona los generales que se habían declarado sus fieles vasallos y alguno, como Serrano, algo más que vasallo, favorito.

En un libro interesante narra Don Cirilo, con

su chispeante ingenio, escenas de la «Gloriosa», siendo él protagonista o espectador de episodios históricos. Asimismo se detiene en contar pormenores chistosos de sucesos y personajes puestos por D. Cirilo en zumbona solfa. Pinta a éste Benítez con el uniforme de voluntario de la Libertad y como propagandista en discursos y artículos de periódico. Rememora el ruidoso incidente provocado en el desaparecido teatro de Cairasco, por alegres espectadores que pedían la repetición del «Tripoli», que prohibió el Dr. Torres Matos, imponiendo su autoridad de Alcalde. Transmite las arengas del ciudadano Domenech, de cómica truculencia, contra el partido «bombero» acaudillado por D. Antonio López Botas, en contacto con los militares deportados en Canarias y prestándoles eficaz ayuda para el triunfo de sus planes revolucionarios. Refiere también la proclamación de la República del 73 y las pintorescas peroraciones del popular tribuno Domenech, que tanto regocijaban a D. Cirilo.

Hace años que se representó en el teatro Pérez Galdós una zarzuela, de escenas jocosas de la Revolución, letra de Don Cirilo y partitura de Segundo Manchado, que divirtió mucho al público. Por cierto que conocimos a un viejo republicano, intransigente y doctrinario, que indignado calificaba de payasadas grotescas algunos cuadros de la «Gloriosa», exhumados y descritos por D. Cirilo, quien con su habitual desenfado sabía explotar el lado cómico de las cosas y los aspectos ridículos de las personas. Exageraciones de D. Cirilo—exclamaba el aludido republicano—cuando leía los retratos de figuras y figurones de la Revolución del 68 y de la República del 73, dibujados caricaturescamente por la pluma divertida del ingenioso escritor.

III

Haciéndose un garabato se sentaba en las tertulias de que era asiduo concurrente D. Cirilo, con las piernas encogidas y cruzadas en la silla y envuelto en su capa en las noches de frío. Molestaba a su vista cansada la luz eléctrica y cerraba los ojos, de párpados irritados, aletargándose. Llamaba "ollas vol-táicas" a los relucientes focos que alumbraban las calles.

Dondequiera que estuviese manifestábase el genio festivo de D. Cirilo Moreno, tan bueno y caritativo que a su paso iba repartiendo limosnas a los pordioseros que se le acercaban y que conocían sus sentimientos cristianos. Frecuentaba los templos como ferviente católico, sin olvidar las dulcerías, de las que también era devoto. Septuagenario arrastraba por la ciudad los dolores, desengaños y amarguras de su ancianidad y la risa era ya en sus labios, bajo la abatida cabeza blanca y en el rostro surcado de arrugas, una triste mueca de despedida del mundo que nunca tomó en serio.

"Ángel Guerra" en su folleto de "Semblanzas" (1898) de personalidades canarias, dedica una a D. Cirilo Moreno, con alabanzas para el escritor y el dibujante, aludiendo al "arte que ha impreso en las nuevas construcciones urbanas, cuyos planos se deben a su inventiva". Sedúciase la arquitectura árabe y es autor de planos de edificios, con ventanas de arco de herradura, construídos en calles de esta ciudad, la de Viera y Clavijo y otras.

Entusiasmaba a D. Cirilo la lucha canaria, de la que solía escribir reseñas en la prensa, en prosa y

en romance. Entre los campeones de antaño su ídolo era Juan Castro.

Mientras pudo, hasta que se le agotaron las fuerzas, trabajó D. Cirilo Moreno; ganó bastante dinero y murió en decorosa pobreza. Además de las tareas profesionales ocupábase en hacer planos de construcciones urbanas, particiones de terrenos etc. Dirigió las obras del primitivo coliseo incendiado hasta que se terminaron, trazando los dibujos para el decorado exterior de los palcos, por hábiles maestros de la gu-bia tallados en madera.

Concluye su estudio preliminar Simón Benítez con una hermosa página sentimental: "Oración que compuso sobre el Risco de San Nicolás en el tránsito de D. Cirilo Moreno, el venerable anciano que el día 5 de Enero de 1916, calladamente, como siempre viviera, cruzó el mar tenebroso, que no admite retorno, transitando de la isla Afortunada a la de los Bienaventurados".

Ilustran el volumen que comentamos dos retratos de D. Cirilo, uno juvenil y otro ya anciano, al óleo, pintado por González Méndez; estampas de las iglesias de Gáldar y Guia, las fachadas de las parroquias de Santo Domingo y San Agustín, el exterior de la Catedral, vistas del templo de San Francisco y del frontis del teatro viejo, un curioso aspecto de Las Palmas en 1856, según versión pictórica de D. Amaranto Martínez de Escobar y un apunte del natural de D. Cirilo por P. Arocena Wood.

En conclusión, recordamos que D. Cirilo Moreno nos hizo una caricatura observando directamente los rasgos fisonómicos del modelo; pero no le gustó y la rompió. En Las Palmas, en Gáldar y Guia, evocando tiempos de su mocedad y contando anécdotas,

pasamos inolvidables ratos disfrutando de la donosa cháchara de D. Cirilo Moreno, a cuya memoria acaba Simón Benítez de tributar un merecido homenaje.

DE LOS PUERTOS DE LA LUZ Y LAS PALMAS Y OTRAS HISTORIAS

I

Queremos completar nuestros comentarios al estudio preliminar sobre D. Cirilo Moreno y sus tiempos, escrito por Simón Benítez Padilla, con algunas glosas al margen del libro "De los puertos de la Luz y Las Palmas" original de D. Julian Cirilo Moreno.

Con salpimentado donaire va D. Cirilo narrando sucesos frívolos y acontecimientos de importancia en los anales canarios. Rompe el orden cronológico, dando al relato una peculiar flexibilidad con las digresiones que le apartan del cogollo del asunto, para volver luego al punto central, al tronco después de haber divagado por las ramas.

Difuso y ameno a la par, de la pluma de D. Cirilo fluye fácil la narración y determinados pasajes, de crudo realismo, los describe con su privativo desenfado. Importaba poco a D. Cirilo la unidad y por eso sus escritos se ramifican en episodios sueltos y anécdotas y, a veces, en ingeniosas salidas de tono. Tal vez si fuese más coherente en sus historias, éstas perderían en espontaneidad y viveza sin ganar en interés. El estilo es el hombre.

Refléjase en las páginas del libro un panorama de la antigua ciudad, pequeña y pobre, de 15,000 habitantes, con rasgos pintorescos en las costumbres, y

al norte del caserío las sahárnicas dunas del Puerto. Desfilan también tipos populares, como la señá Rosarito de las isleñas sopas de marisco, y personalidades como el médico D. Miguel Rosa, que protegió al autor en sus primeros pasos en Las Palmas. Da a conocer D. Cirilo curiosos detalles de cómo se construyó el muelle de esta ciudad, con medios rudimentarios y primitivos, muelle luego abandonado y que aun resiste el embate de las olas que chocan rugientas contra el Martillo, saltan y caen en cascada de espuma sobre el embarcadero en los días de "reboso".

Cuenta D. Cirilo casos y cosas de típico sabor regional y, con sus características inconexiones, avanza y retrocede hasta el fin del volumen. Relata graciosamente cómo, por obra y gracia de D. Juan de León y Castillo, fué nombrado ayudante de Obras Públicas, sin omitir pormenores de la composición del Tribunal y del exámen. Es chistoso lo que refiere de la primera grúa del puerto y de la rueda que sobraba al ser armada. Retrata una época, las distintas y antagónicas opiniones emitidas en torno al estudio del puerto de refugio, y expone y pinta el retablo de figuras y figurones que se movían en favor y en contra del criterio sustentado por el ingeniero León y Castillo.

Puertos, carreteras, faros, Lazareto en Gando proyectaba incansable D. Juan de León y Castillo con el eficaz auxilio de D. Cirilo. "Aquella cabeza de ingeniero —escribe nuestro cronista— era dueña de un fósforo especial; todo lo veía, nada se le escapaba, y ocupado a la vez en su política y en sus trabajos de labranza, poscía un don "sui géneris" para dirigir nuestra oficina y los trabajos nuestros. Era todo un jefe".

Libro de carácter autobiográfico, D. Cirilo cuenta lo que vió y oyó, que fué mucho, en el largo periodo que permaneció al lado de D. Juan de León y Castillo.

El busto de D. Fernando, modelado por un tras-humante portugués que por aquí apareció, asevera donosamente D. Cirilo que se vendió como pan bendito entre los secuaces del fetichismo político. ¿Qué partidario de aquel insigne canario no poseía un busto de su ídolo?

Pone de realce D. Cirilo la rapidez con que se practicaron los estudios y se redactó el proyecto del puerto de la Luz en jornadas intensivas de trabajo, diurno y nocturno, bajo la dirección de D. Juan de León y Castillo, que con el ejemplo estimulaba a sus subordinados. De "labor titánica" califica D. Cirilo el "trabajo técnico" del ingeniero jefe.

II

Tiene bastante gracia lo que dice D. Cirilo del tabaco de Jaraquemada, cultivado en la finca así nombrada, propiedad de D. Juan de León y Castillo, revelando la condición moral de ciertas gentes. Incondicionales que, en presencia de D. Juan, rivalizaban en fumar de Jaraquemada, elogiando hiperbólicamente la calidad de los tabacos y su esmerada elaboración, más tarde, cuando dejó la jefatura política, ya no fumaban dicha marca, porque se consideraba como un «principio de hostilidad a D. Fernando», escribe D. Cirilo, quien entre bromas y veras da aire y canta amargas verdades.

D. Cirilo, que no se muerde la lengua, traza a lo vivo la tertulia del ingeniero, el coro de satélites de diversas categorías, que a todo decía amén, pendiente

del gesto y de la palabra de D. Juan, los comentarios que se hacían de los discursos de D. Fernando y otros aspectos curiosos. Alguien permitiose poner en tela de juicio la consecuencia política de D. Cirilo, y éste protestó declarando, ironicamente, que estaba suscrito a «El Liberal», órgano del partido, que tenía en su despacho un busto de D. Fernando y cajas de tabacos de Jaraquemada. Cosas de Cirilo, exclamó al oírle D. Juan de León y Castillo.

Con motivo de la subasta de las obras del puerto de refugio, celebrese una manifestación popular, desbordándose el entusiasmo público; hubo iluminaciones, veladas, banquetes con los inevitables brindis, tan numerosos como los platos servidos. Recuerda D. Cirilo a una distinguida dama británica, doña María Quiney, esposa de D. Carlos, dueño del acreditado hotel inglés establecido en la plaza de San Bernardo, con sucursal en el Monte. Ocupase de los primeros depósitos de carbón instalados en el Puerto, prescindiéndose de premiosos trámites burocráticos para ganar tiempo, autorizados por el Comandante de Marina, D. Pedro del Castillo y Westerling, el popular «D. Pedro el marino», como se le llamaba generalmente, y por el ingeniero D. Juan de León y Castillo, afrontando la responsabilidad de lo que pudiera ocurrir, con el patriótico deseo de dotar el puerto de servicios que requería la navegación trasatlántica. Decía D. Fernando, en carta a su hermano que hemos leído, que había tenido que *forzar la máquina* para conseguir la superior aprobación de los mencionados depósitos de combustible y aconsejaba que, en lo sucesivo, no se repitiera el caso de las concesiones sin la previa tramitación del correspondiente proyecto.

Tratábase de muelles y almacenes de las Compañías inglesas de Miller, Grand Canary y Blandy Brothers, los primeros que se construyeron sin cumplirse las formalidades legales. Rememora D. Cirilo a Mr. Doorly, que aquí gozó de popularidad, fomentando los intereses del puerto y contribuyendo generosamente a la organización de la memorable Exposición de las Flores y otras fiestas. D. Cirilo fué amigo de Mr. Doorly, quien dice le encargó los planos del hotel Metropole y de edificios para mercancías de la importante entidad británica que representaba, al iniciarse el movimiento marítimo y comercial del puerto de la Luz con la escala de naves que cruzaban el Atlántico.

Con reticente ironía alude D. Cirilo a los ilusorios proyectos de la canalización del barranco Guinguada y a la apertura del istmo de Guanarteme. A propósito recordamos que este último proyecto lo exhumó, hace algunos años, un ingeniero cuyo arribo al puerto de la Luz coincidió con un fuerte temporal con viento huracanado del sur. Un chusco isleño comentó entonces: Ese ingeniero ha sido tan previsor que, para cortar el istmo, trajo consigo un "serrucho". Aludía a la morgánica que acompañaba al técnico de marras.

Extiéndese D. Cirilo en describir la expedición a Africa con la Comisión de límites y estudios de puertos. Sobre el estudio de los puertos del litoral africano, escribió D. Juan de León y Castillo la notable Memoria, firmada por la Comisión oficial, abordando esenciales aspectos del problema de España en Marruecos. Escribe D. Cirilo que "era el documento seco y preciso del hombre de ciencia acostumbrado a la redacción de Memorias técnicas. "Se

probaba con hechos históricos, con los reales tomados de *visu*, con distancias a Canarias en su parte Norte, pues corriendo el paralelo de Alegranza se topaba con Ifni; con los restos de la muralla de la pequeña península, con las tradiciones referentes al *Bora-er-Rumi*, cuyos solares señalados por los moros se habían fijado con aquel otro detalle en los planos y, en fin, con acopio tal de razones que no quedaba duda alguna de que la procurada Mar Pequeña fuese el referido puerto o rada de Ifni“.

En tierras mogrebinas cuenta D. Cirilo que recorrió zonas cultivadas y regiones estériles. Resulta regocijado el relato que hace de su viaje, llegando hasta disfrazarse de moro con chilaba y turbante para poder visitar poblados del interior. Sus aventuras las narra con esa vena festiva, matizada de ironías, que es el signo específico de su espíritu de escritor.

LOS HERMANOS LEÓN Y CASTILLO

I

Quizá no haya todavía suficiente perspectiva histórica para ver y apreciar la obra de los hermanos León y Castillo y enfocar bien sus figuras, que llenan un largo período de la vida insular. Mas colocados en un plano de serena imparcialidad, expresaremos nuestra opinión con lo que nos sugiere el libro de D. Cirilo Moreno y con los elementos de juicio que poseemos por lectura unos, y otros por transmisión oral.

Unidos y separados estuvieron en vida y nosotros, al recordarlos con motivo de la conmemoración del autor "*De los puertos de la Luz y Las Palmas*", deseamos enlazar, definitivamente, sus nombres preclaros y su obra imperecedera en Gran Canaria.

D. Juan era el más viejo —1834-1912—; D. Fernando nació en 1842 y murió en 1918. En 1868 D. Fernando de León y Castillo sirvió de enlace entre los conspiradores de la Península y los generales desterrados en Canarias, y siempre se mantuvo fiel a los principios democráticos de la Revolución de Septiembre, defendiéndolos al impugnar la Constitución de la Monarquía restaurada. Su carrera política fué rápida: diputado por primera vez en el Parlamento de 1871, que ensayó la política liberal de Amadeo, empezó a descollar como orador, consagrando su fama en las Cortes de la República del 73, combatien-

do el sistema federal aplicado a España. Gobernador civil, Subsecretario, Ministro varias veces, de Ultramar en el Gabinete liberal de 1881, y más tarde de la Gobernación y Embajador de España en París. En el desempeño de este cargo consolidó su reputación de sagaz diplomático, haciéndose insustituible en críticos momentos.

Dividido el territorio de España en cotos de oligarcas y caciques, después de la Restauración, a D. Fernando de León y Castillo correspondióle la región canaria por obra y gracia de Sagasta.

A los esfuerzos de D. Juan debió D. Fernando la representación parlamentaria de su país, joven aun, en lucha abierta contra moderados y republicanos con verdadero arraigo en la opinión. D. Juan organizó el partido liberal canario y su influjo extendióse a todo el archipiélago, frente a la hostilidad de importantes políticos de Tenerife, disputándose la hegemonía provincial.

El partido, por antonomasia, monopolizó el poder desde que surgió la poderosa individualidad de D. Fernando de León y Castillo hasta que falleció, casi sin intermitencias disponiendo de organismos oficiales, autoridades, funcionarios y representantes en el Congreso y en el Senado. Cuantas oposiciones se levantaron en contra de esa omnipotente fuerza política, fueron vencidas en tiempos de D. Juan y en épocas posteriores.

En las primeras etapas del liberalismo fernandino, en estrecho consorcio los dos hermanos, profundamente identificados y con el pensamiento en el progreso y bienestar de la isla, acometiéronse obras que cimentaron solidamente, con el puerto de la Luz, su futuro. La acción coordinada de ambos prohombres

marchaba recta a un mismo fin: D. Juan proyectaba puertos, carreteras, faros, el Lazareto de Gando etc., y D. Fernando recababa de los Gobiernos concesiones, créditos y leyes favorables al desenvolvimiento de los intereses colectivos. Fué una colaboración fecunda en bienes generales.

II

Sensibles a la lisonja eran los dos hermanos León y Castillo y se trató de erigir un monumento que perpetuara sus nombres, unidos a la obra del puerto. En hora mala se lanzó la idea, como si fuese inspirada por las travesuras del genio de la discordia, en un banquete en el hotel de Santa Catalina - 1890— en honor de los dos patricios, pues en aquellos días ni siquiera podían concebir las gentes la separación de D. Juan y D. Fernando.

La iniciativa de las estatuas en aquel acto partió de D. Salvador Cuyas y Prat, catalán de nacimiento y canario de adopción, comerciante y consignatario de múltiples actividades, amigo personal de D. Juan y D. Fernando y adversario irreductible de toda política exclusivista en Canarias.

D. Fernando de León y Castillo negábase a compartir con nadie la gloria de la concesión del puerto por "ser hija predilecta suya —parece que decía— y exclusivamente suya en su iniciación, en su concepción, en la responsabilidad que contrajo ante la nación, caso de un fracaso, y en la visión del porvenir". También se asegura que D. Fernando escribió una carta a D. Juan diciéndole: "Ni tú ni yo hemos hecho nada que merezca la erección de estatuas en vida".

Consecuencia inmediata de esta actitud de D. Fernando fué la renuncia de D. Juan de la jefatura del partido en 1891. Con la crisis desapareció "El Liberal", que tanto había alabado a D. Juan para luego atacarle despiadadamente, reemplazándole el "Diario de Las Palmas", que trató con hostilidad al caído para hacerse más grato al jefe supremo.

D. Juan de León y Castillo retiróse dignamente a su casa y con un Directorio, nombrado para resolver la crisis, y con distintos jefes locales que se sucedían en la confianza de D. Fernando, en los vaivenes de la política insular, la agrupación liberal continuó su historia, en la cual la verdad manda decir que se registran páginas claras y oscuras, que no es el momento de examinar.

El puerto de la Luz, considerado creación de los dos hermanos, dió motivo inesperado al brusco rompimiento de relaciones entre D. Fernando y D. Juan. Y el puerto es labor de los dos, del ingeniero que lo proyectó, gestionó la subasta con una casa inglesa y dirigió las obras, y de D. Fernando que obtuvo la concesión y el dinero para que fuese una realidad su ideal. Cada uno, pues, tiene su parte en la empresa del engrandecimiento de la tierra que les vió nacer, guarda sus restos y enaltece su memoria.

Susceptibilidades y fricciones de amor propio determinaron, a nuestro entender, la rivalidad, evitando que se llegara a una fraternal concordia entre los dos hermanos, atribuyéndose a cada cual lo que realmente le correspondía en la construcción del puerto. Y desde aquí, presente D. Juan y ausente D. Fernando, lejos de procurarse una solución conciliadora, avivábase la pasión encendida con intrigas y ambiciones de baja política. Por ahora prescindiremos

de videncias más o menos proféticas, de las que tanto se habló y que D. Cirilo Moreno insinúa.

El incondicionalismo servil puso en juego los resortes que sus miras le sugería, para explotar el favor político de D. Fernando de León y Castillo al cesar en su privanza D. Juan, quien se quedó solo, aislado, rumiando desengaños, viendo como le volvían la espalda aquellos mismos que le habían ofrecido abyecta adhesión en pasados años de poder y reparto de mercedes. El propio espectáculo de ingratitud humana hubiese presenciado D. Fernando si se hubiera eclipsado su estrella en la política nacional.

Pasaron años... Circunstancias espectantes de la política local fueron aquellas de la reconciliación efímera de los dos hermanos, conviniéndose en que ocupara la Alcaldía de Las Palmas D. Juan de León y Castillo. La opinión acogió complacida su nombre, ya casi olvidado, no solamente por la aureola de su prestigio, sino también porque se sabía que, en su programa de reformas y mejoras municipales, figuraba el plan de urbanización del Puerto de la Luz y un proyecto para resolver el problema del abastecimiento de aguas. Celebróse una manifestación pública con aclamaciones a D. Juan, que tuvo que salir al balcón de su casa de la calle de Castillo y dirigir la palabra al pueblo.

En la sombra se inician las maniobras, unos para trepar al amparo de D. Juan y, otros, para no perder ventajosas posiciones ocupadas. D. Juan no podía estar tranquilo, porque había enemigos que acechaban ocultos para darle el zarpazo. En efecto, le sorprendió la conjura fraguada para derrotar en las elecciones municipales —1901— la candidatura propuesta por D. Juan, de hombres de su confianza, y tuvo que re-

nunciar a ser Alcalde y retirarse definitivamente, amargado y dolorido, agriándose de nuevo las relaciones entre los dos hermanos, pues D. Fernando aceptó los hechos consumados. Otra cosa hubiese ocurrido si D. Fernando otorga poderes a su hermano para la reorganización de su partido, puesto que entonces la mayoría de los que combatían a D. Juan se postra a sus pies como antaño.

Ya no hubo más reconciliación entre los dos hermanos, que siguieron distanciados sin acercarse el uno al otro.

D. JUAN DE LEON Y CASTILLO

I

De D. Fernando de León y Castillo conocíamos su prestigio de orador parlamentario y de hábil diplomático y su obra de benefactor de la isla nativa, prestigio que siempre se colocaba aquí por encima de abusos y trapacerías de la política isleña. El principio de inviolabilidad de la corona en las Monarquías aplicábase a D. Fernando, y la verdad es que no siempre se le pudo declarar irresponsable de desaguisados cometidos por sus representantes y secuaces para mantener el usufructo del poder, cerrando las puertas de las Corporaciones a la oposición.

Recordamos que, en celebración de faustos acontecimientos para el país o para el partido liberal, paseábase por las calles de Las Palmas, procesionalmente, con música y cohetes, el retrato del primer marqués del Muni, a quien no vimos más que en efigie. Después de su elevación en la política nacional, Ministro y Embajador de España en París, no volvió a pisar suelo canario y la recepción de sus restos mortales, trasladados a esta ciudad por su expresa voluntad, fué un acto memorable, rindiéndole el pueblo agradecido espontáneo homenaje a los méritos de D. Fernando y a los extraordinarios servicios prestados a Gran Canaria.

Su estatua proclama también, en alta voz, la gratitud del país. El puerto que D. Fernando consideraba

su obra magna, pletórico de naves de todas las naciones en días de intenso tráfico, sólo pudo conocerlo por fotografías que él contemplaba complacido, con orgullo y satisfacción de canario que había conocido el triste aislamiento de nuestra tierra en otros tiempos.

A D. Juan de León y Castillo le tratamos en el ostracismo, desligado de la política de su hermano y mirado, con ruin malquerencia, por quienes tenían en sus manos el gobierno de la ínsula, en la cual faltaban hidalgos Quijotes y sobraban ambiciosos y ladinos Sanchos.

No era posible una cordial reconciliación entre los dos hermanos, porque ambos estaban acostumbrados a imponer su voluntad y, tal vez, sus caprichos y a ser obedecidos docilmente, y se mantenían altivos en sus respectivas posiciones y actitudes, sin ceder, sin doblegarse el uno al otro: D. Fernando desde la altura de su influencia y D. Juan, en más modesta esfera, orgulloso de su reputación profesional, de su independencia y de los servicios que también le debía la isla.

Había ocurrido lo que fatalmente tenía que acontecer, dada la condición humana: la mayoría rodeaba a D. Fernando, entonando himnos y loas al todopoderoso político, y D. Juan, recluso en la tranquilidad de su hogar, quedose aislado con un pequeño grupo de amigos leales, entre los que figuraban el notable abogado D. Juan E. Ramírez y Doreste y D. Domingo Rivero y González, poeta ilustre que, en hermosas estrofas, evocó la sombra del insigne ingeniero paseando por los muelles del puerto y recreándose en su obra. D. Juan no tiene estatua y con su nombre se rotula la antigua plaza de la Feria, pobre tributo a su memoria.



D. Juan de León y Castillo.

Pasamos ratos inolvidables conversando con don Juan de León y Castillo, y rememoramos que un artículo que le dedicamos en «La Defensa», en 1911, fué enviado a D. Fernando con la maligna intención de reavivar la discordia entre los dos hermanos, precisamente por el puerto, origen de la ruptura de sus relaciones.

A la sazón nos dió a conocer D. Juan un epistolario interesante, comentado por él, no siempre a nuestro parecer con serena crítica. A través de las cartas cruzadas entre los dos hermanos, se revela el carácter y la psicología de ambos, con rasgos análogos, y sus reacciones, en sentido de intransigencia mutua, cuando se trataba del proceso —concepción, gestación y ejecución— del puerto de la Luz, manzana de la discordia. Desde su personal punto de vista, naturalmente contrario al de su hermano, apostillaba D. Juan las epístolas de D. Fernando en lo que afectaba al particular concreto de la concesión del puerto de refugio, el lazareto de Gando y otros asuntos.

Refería D. Juan que en una entrevista, que tuvo en Madrid con D. Antonio Cánovas del Castillo, siendo éste Presidente del Consejo de Ministros, interesándole la resolución de cuestiones particulares, el restaurador de la Monarquía derribada en Alcolea, le atendió amablemente, ofreciéndole su apoyo para la organización aquí del partido conservador, poderes que no aceptó, por delicadeza, para no ponerse enfrente de su hermano. Añadía que Cánovas del Castillo, con irónica sonrisa, le dijo: «Sé que V. es una víctima de su hermano; pero a mí no ha podido hacerme víctima todavía».

Cánovas no disimulaba su inquina a D. Fernando de León y Castillo, quien le pagaba con la misma

moneda, combatiendo en la tribuna parlamentaria la política conservadora en cuantas oportunidades se le presentaban.

II

De su retiro salió D. Juan de León y Castillo para hacerse cargo de la Dirección de la Escuela Industrial, creada por el Conde de Romanones en 1901, ya viejo; pero con capacidad de trabajo y energía para cumplir a conciencia la misión que se le encomendaba.

En efecto, organizó el funcionamiento del nuevo centro de enseñanza, mereciendo elogios del profesorado. Secretario particular de D. Juan y funcionario de la Escuela Industrial era un entrañable amigo nuestro, Rafael Betancort Cabrera, leal, inteligente y laborioso.

De las campañas insidiosas hechas contra el alto prestigio de D. Juan de León y Castillo, es imposible olvidar, por la resonancia que tuvo, cierta reunión de las llamadas «fuerzas vivas», de la que podemos dar fe por haber asistido a ella como periodista para informar al público.

Por rivalidad profesional o por rencores personales, que torpemente se disimulaban, un olvidado técnico que entonces desempeñaba cargo oficial, dió la voz de alarma denunciando el peligro de inminente ruína del puerto. Afirmaba que, por efecto de una descomposición química, los bloques del dique estaban convertidos en «papilla».

Los concurrentes oyeron, con sorpresa y estupefacción, tan rotunda declaración. Vivía todavía don Juan de León y Castillo, que no fué invitado, siendo el autor del proyecto y director de las obras, y en

la prensa local rechazó los falsos cargos con gesto enérgico, ánimo sereno y razones convincentes, destruyendo las acusaciones tercamente formuladas. Resultado de aquella alharaca fué que el Ministro del ramo enviase un ingeniero Inspector, quien negó que el puerto estuviese amenazado de ruina, *recetando* unas inyecciones de cemento entre los bloques, con objeto de reparar algunos desperfectos causados por la acción de los elementos y descuidos y abandonos en la conservación del rompeolas.

A los cincuenta años, al ser demolida parte del viejo dique para la ampliación de la nueva dársena, ha habido necesidad de emplear dinamita contra la pétrea solidez de los bloques. El tiempo ha dado la razón a D. Juan de León y Castillo, cuando tuvo que defender su obra contra la aviesa acumulación de injurias y calumnias.

El nombre del ingeniero, también con el tiempo, se ha elevado y acrisolado y sus obras perduran —puerto, faro de Maspalomas, lazareto de Gando, carreteras— en tanto que nadie se acuerda ya de sus detractores por móviles inconfesables.

Los viajes por España y el extranjero, la variedad de lecturas y una sagaz observación nutrian su saber, mientras los años y las decepciones enriquecían el caudal de la experiencia de D. Juan con agridulce sabor. Especial predilección sentía por tres escritores, uno antiguo y dos contemporáneos: Lucrecio, Macaulay y Taine. Era anglófilo, admirador de la civilización, el liberalismo, las costumbres, la ciencia y las letras de la Gran Bretaña, mucho antes de las encrespadas anglofilias y anglofobias de la guerra de 1914-18.

Leía D. Juan las obras de Macaulay y las recomendaba y la “Historia de la literatura inglesa” y

las impresiones de los viajes por Inglaterra e Italia del gran crítico francés. No era muy devoto de Gál-dos, en lo cual disentíamos de su parecer, y él trata-ba de convencernos señalando defectos. Defendía con calor los principios del individualismo político y fi-losófico, alarmándole los avances de las ideas so-cialistas y las organizaciones agresivas del proleta-riado contra la burguesía.

Discurriendo sobre cuestiones económicas y so-ciales una vez nos permitimos decirle que no temiera el reparto de su finca de Jaraquemada. Leía frecuen-temente libros y revistas para estar al corriente del movimiento de las ideas en el mundo.

Cerebro de amplia comprensión y análisis perspi-caz, D. Juan de León y Castillo abordaba en la con-versación temas científicos, históricos, filosóficos, lite-rarios. Escribió unas reflexiones sobre la vida y el misterio de ultratumba, que conservaba inéditas, por-que no quería publicarlas, complaciéndose en darlas a leer a algunos amigos. Resistíase a entregar a la curiosidad y al comentario de las gentes su manera de pensar en materia religiosa, no porque su pensa-miento vacilara, ni porque su espíritu sintiera el es-tremecimiento de la duda, ni se debilitaran sus con-vicciones, sino por otras razones de orden familiar, íntimo.

Inclinado al estudio y la meditación, cada día en-sanchábase más su horizonte intelectual. Agudo dis-cernimiento y voluntad imperiosa, donde quiera que estuviese destacábase su individualidad. Atendía más a la exactitud y claridad del concepto—disciplina ma-temática del ingeniero—que al ropaje literario con que vestía las ideas. Buscaba en todo la exactitud, la pre-cisión, la verdad. Hablando lo mismo que cuando escri-

bía no pulía la forma, preocupándole más dar vigor al pensamiento. Iba derecho al fondo, con pausado discorrir y honda reflexión, sin precipitaciones y sin perder el tiempo divagando por la superficie. Su forma era clara, seca, sin requilorios retóricos, casi diríamos matemática.

Figura prócer: alto, enjuto, erguido, barba blanca y lento andar, su mirada escrutadora lo observaba todo a través de los lentes, que cabalgaban sobre la corva nariz. Del buen retrato al óleo que de D. Juan de León y Castillo pintó Santiago Tejera y Quesada, conservamos una fotografía que nos regaló el artista.

EL PUERTO Y EL FUERO ECONÓMICO

I

Gobernaban la nación los moderados, con Bravo Murillo en la Presidencia del Consejo. Eran diputados a Cortes por Gran Canaria D. Jacinto de León, ardiente patriota, y D. Cristóbal del Castillo, esclarecido varón que legó a la ciudad su fortuna. León y Castillo (D. Jacinto y D. Cristóbal) recabaron del Poder central la primera división de la provincia única y el Decreto de creación de los puertos francos, dos acontecimientos de 1852 acogidos con inusitado júbilo, con clamoroso entusiasmo popular.

¿Qué era nuestra ciudad hace un siglo? Evoquemos sucintamente su estampa de pobreza y aislamiento. De frente, el horizonte marino por donde sale el sol; a la espalda las colinas desnudas, sin caserío, a cuyo pié extendíanse huertos de cultivos, que nosotros, con el correr del tiempo, conocimos convertidos en ricos platanares. Pequeño el recinto urbano; antiguas casas, escaso vecindario, callejuelas angostas, sin pavimentar, sin aceras, sin alumbrado, de sinuosa alineación y arbitrarias rasantes; monasterios de frailes y monjas en Vegueta y Triana, costumbres levíticas, lánguido comercio, pobres industrias y doméstica artesanía.

Desde la portada de la muralla de Triana hasta la espaciosa ensenada de las Isletas, al presente el moderno puerto de la Luz, desierto arenales, dunas

que el viento peinaba con movedizas ondulaciones, una imagen desolada del Sahara.

Dos figuras descuellan en este cuadro: un notable abogado, D. Antonio López Botas, que a su paso por la Alcaldía de Las Palmas, echó los firmes cimientos de la futura urbe, impulsando la urbanización de Riscos y Arenales despoblados, y un médico de prestigio, D. Domingo José Navarro y Pastrana; y al lado de estos hombres representativos, otros que con ellos colaboraban en la obra del progreso de la ciudad, secundados por un pueblo de románticas decisiones y conciencia cívica. En sus «Recuerdos de un noventon» el ilustre cronista canario describe, donosa y gráficamente, la primitiva urbe, sus costumbres, sus hábitos y tradiciones en el siglo XIX.

Las dos divisiones del archipiélago—1852 y 1858—fueron de poca duración, efímeras. La tercera, la actual—1927—se considera definitiva, sentada sobre bases inmovibles, poniéndose tranquilo fin a estériles y turbulentas luchas interinsulares. Los puertos francos han podido permanecer, con riesgo de abolición algunas veces, por ser de interés común de la región y no suscitar rivalidades ni discordias entre las islas mayores, a las que las menores seguían de reata, con conatos de rebeldías políticas en varias ocasiones.

Al implantarse el régimen franco—Julio de 1852—suprimen las Aduanas y desaparecen los carabineros. Con el transcurso de los años la ciudad crece y se transforma, siguiendo el ritmo acelerado del movimiento del puerto de la Luz que rompe el aislamiento y nos pone en comunicación directa con el mundo y cuyas obras se subastan en 1882. Esta magna empresa se la debe el país, lo repetiremos una

vez más para que quede incrustada en la mente de las nuevas generaciones, a los hermanos León y Castillo.

Ha sido realmente asombroso el desarrollo de la ciudad. Las pasadas generaciones no la reconocerían si resucitaran hoy y viesen sus calles, plazas, jardines, teatros, hoteles, nuevos edificios, modernas industrias, florecimiento del comercio. El milagro forzoso es atribuirlo al puerto y a su complemento el régimen de libertad comercial que, al atraer la navegación, establece relaciones entre Canarias y países extraños.

Ahora se conmemora el primer centenario de las franquicias arancelarias. El primitivo Decreto de 1852 ha sufrido modificaciones. En Marzo de 1900 se dictó la ley llamada de puertos francos, según la cual declarábase exentos de derechos los artículos de importación y exportación, a excepción de aguardientes, alcoholes, azúcar, café, cacao, especias, tabaco, te, mieles y melazas etc. También percibía el Estado un impuesto sobre viajeros.

El gravamen sobre la introducción de azúcares extranjeros establecióse, con carácter protector y a requerimiento de la opinión, cuando, al desaparecer el cultivo de la cochinilla, se plantó caña dulce para salvar la ruinosa crisis originada a la agricultura, instalándose importantes fábricas azucareras y trapiches en esta isla y en otras del archipiélago.

Hoy puede decirse que de hecho han vuelto las Aduanas—Estado, Cabildo insular, Ayuntamientos, Junta de obras de puertos—gravándose la importación y la exportación y percibiéndose arbitrios sobre servicios que utilizan las líneas navieras. Las tarifas establecidas encarecen el puerto y en general la vida insular.

La administración y recaudación de los impuestos de puertos francos se adjudicaron, a principios de siglo, a una Sociedad por acciones al efecto constituida en Canarias, mediante el canon fijado. La empresa fracasó, en parte por la hostilidad del comercio local, viéndose obligada a rescindir el contrato con el Estado en Marzo de 1902, con perjuicio de los accionistas. El mismo año, en Julio, se concedió la explotación de las franquicias a la segunda Arrendataria que, más afortunada que la primera, repartió sabrosos dividendos entre los accionistas, despertando insaciables ambiciones. Los políticos y comerciantes que obtuvieron el monopolio, unidos al principio, acabaron por declararse en discordia. La codicia rompió el saco, como suele decirse. En 1907, ante las denuncias formuladas, el Estado se incautó de los puertos francos, anulándose el contrato y disolviéndose la famosa Arrendataria: un sórdido contubernio político-mercantil.

II

Veamos otros aspectos beneficiosos que ofrece la libertad de comercio, sin restricciones ni limitaciones, al amparo de los puertos francos. Libertad de concurrencia para productos exóticos y nacionales, sin protección arancelaria de ningún género, con el campo expedito para el libre juego de la competencia en precio y calidad. Igualdad en el trato fiscal brinda el régimen de puerta abierta.

Sucesivas generaciones han podido comprobar, con hechos palpables y bien expresivos, el floreciente desenvolvimiento de los factores económicos del país—agricultura, puertos, industrias relacionadas con

la navegación y el comercio—a la bienhechora sombra de las franquicias. Los buques que hacían escalas para aprovisionarse de combustibles o descargar mercancías, recibían a bordo frutos destinados a los mercados europeos, que cada día ensanchaban su capacidad consumidora. Con el régimen franco, Canarias ha sido una alhóndiga abierta en el Atlántico a la concurrencia de toda clase de artículos; y con la competencia surgía el mejoramiento de la calidad y la baja del precio. De interés recíproco son, pues, los puertos francos para esta región y para los centros productores.

Separadas las islas de los continentes; pero situadas en las rutas trasatlánticas, sin fronteras con ninguna nación y abiertas al comercio universal, se han convertido en reales emporios, desarrollándose progresivamente sus elementos de riqueza. Si se ponen trabas a la navegación, si se entorpecen las actividades mercantiles, si se establecen onerosas tarifas en Canarias, otros puertos rivales se aprovecharán, con lesión grave de los intereses locales y nacionales. Estación marítima, puerto de tránsito las dos guerras mundiales dejaron sentir sus efectos. Estos hechos revelan que del movimiento internacional de naves mercantes y del embarque de frutos depende nuestra suerte; y es claro que la navegación y el comercio reclaman el máximo de facilidades, rapidez y economía en sus operaciones. Vivimos del intercambio de mercancías, puesto que de fuera entra todo lo que se consume y sale cuanto produce el suelo canario. Los puertos cosmopolitas de las Afortunadas, se asfixiarían fatalmente dentro del estrecho círculo de un régimen de obstáculos y restricciones. Y no hay que olvidar que el aumento de graváme-

nes repercute en la masa consumidora, que sufre las consecuencias del encarecimiento.

Reiteramos que la eficacia de los puertos francos ha quedado patentizada durante el largo lapso de una centuria. El creador del régimen, Bravo Murillo, orientado, seguramente, por la representación en Cortes de Canarias, tuvo una diáfana y profética visión del porvenir. Canarias no es una potencia económica, industrial o mercantil, en condiciones de luchar con países de mayor riqueza y radio acción. Estas islas han prosperado abriendo sus puertos, no cerrándolos, al comercio internacional; porque necesitan y requieren mancomunarse con las conveniencias de otras naciones, cuyos barcos aquí arriban a tomar combustibles y en incesante tráfico de introducción de mercancías y exportación de plátanos, tomates, patatas etc.

Cómo el campo insular de consumo no puede absorber nuestra producción agrícola, necesitamos ensancharlo fuera del archipiélago, en la Península española y en el extranjero. La agricultura y los puertos son fundamentos básicos de la economía canaria bajo la égida del régimen franco. Dificultar, entorpecer las actividades de la navegación y del comercio exterior equivaldría a decretar la irremediable ruina de estas islas, en plazo más breve o más dilatado.

Los puertos francos, lejos de cohibir las nuevas modalidades, las modernas formas del comercio han abierto amplio cauce para su desenvolvimiento y adaptación. Esta es, no una apreciación caprichosa, sino una realidad comprobada a través de un siglo de vigencia de la libertad comercial, más o menos restringida. El tiempo transcurrido, la diversidad de circunstancias que se han atravesado, con períodos

prósperos y épocas de crisis, derivadas de múltiples causas y vicisitudes, han evidenciado el secreto de vitalidad que encierran las franquicias para Canarias.

En el primer centenario ¡cuán distantes nos hallamos de los primitivos puertos francos! En resumen, el régimen franco es una institución que Canarias declara intangible y que siempre ha sabido defender cuando lo ha visto en peligro.

EL AUTOR DEL PROYECTO DEL PUERTO

I

No nos parece del todo inoportuno abrir un paréntesis, en las páginas de este volumen, para reproducir el artículo publicado en el diario «La Defensa», que nosotros dirigíamos, el 30 de Enero de 1911.

Haremos breve historia de lo ocurrido. Habían reingresado en el partido liberal canario, tras batalladora disidencia, importantes elementos políticos, que de él se separaron para formar una agrupación independiente, por apreciaciones y discrepancias acerca de cuestiones locales, el arrendamiento de los puertos francos y otras.

Intrigantes profesionales, siempre al acecho para fomentar, de modo insidioso y en provecho propio, las discordias entre los dos hermanos León y Castillo, remitieron el artículo a D. Fernando, con notoria mala fe, diciéndole cosas que ignoramos y tratando de avivar el rescoldo de la rivalidad, precisamente por el puerto.

Con menos experiencia que hoy, desconocíamos la maniobra efectuada y los fines que se perseguían, cuando casualmente vimos una carta de Madrid, por la que pudimos enterarnos de lo acontecido con motivo de nuestros encomios a la labor del autor del proyecto del puerto de la Luz, sin menoscabar la obra de D. Fernando, cuya política local combatíamos.

Véase, pues, como aquí aprovechábanse momentos y circunstancias que se estimaban propicios para mantener distanciados, recelosos y desconfiados a los dos ilustres hermanos, cuya acción y amor a la tierra nativa se completaban, cada uno en la esfera de su actividad.

He aquí ahora el artículo de referencia:

«Hace tiempo que me hormigüea el deseo de dedicar un artículo a D. Juan de León y Castillo, caído noble y dignamente de la privanza en que estuvo tiempos atrás, cuando era jefe político y su cesarismo se impuso a toda la provincia.

No le conocí entonces, y me alegro porque los hombres cuando mandan no suelen ser muy atrayentes. Le hemos conocido más tarde, al andar de los años, aislado, solo—el hombre más grande es el que está más solo, ha dicho Ibsen—llorando en la intimidad, con emoción contagiosa, ingraticudes, asechanzas y decepciones de la gente que adula al poderoso y azota al caído. Pobre y despreciable gente esa, nacida para recua, que todo lo mira bajo el prisma de las conveniencias privadas, sin que tenga nunca un rasgo levantado, un gesto bizarro, un arranque de independencia para afirmar la propia personalidad sin hipotecar a nadie, por encumbrado que se halle, voluntad ni criterio.

En su larga, fecunda y laboriosa existencia, al golpe rudo de los desengaños sufridos en la convivencia social, con dolor de corazón y altivez de carácter, el Sr. León y Castillo ha atesorado un copioso caudal de experiencia que le sirve para juzgar, certeramente, las acciones humanas en la divertida farsa en que vivimos.

Acaso contemplando con amargura las impurezas

del mundo exterior y las pequeñeces de la fauna social, haya nacido su vocación a los estudios filosóficos. Atento a las investigaciones de la ciencia y de la filosofía, tiene el Sr. León y Castillo un espíritu sagaz para sacar deducciones de las ideas que en materia social, política, económica y religiosa dominan el mundo.

Individualista intransigente, los avances revolucionarios del socialismo en acción le crisan los nervios. Discurriendo sobre los destinos de la vida humana, hace observaciones agudas por su cuenta, después de glosar las viejas y las nuevas teorías filosóficas y los dogmas teológicos. Porque es amigo de los antiguos y de los modernos filósofos, en cuya *rígida disciplina procura educar su entendimiento ágil, comprensivo y de una amplia visión.*

Es ingeniero notable del cuerpo de Caminos, canales y puertos y pocas veces se le oye hablar de su profesión con los profanos. Antes que de matemáticas y de ingeniería diserta sobre filosofía en abstracto o aplicada a los hechos que se tejen en la vasta y complicada maquinaria de la sociedad contemporánea.

El misterio de lo desconocido, de lo impenetrable que audaz quiere romper el libre examen de la razón, atrae su imaginación inquieta; pero no hace vacilar su espíritu fuerte, porque sus ideas tienen vigorosa raigambre. D. Juan de León y Castillo es una voluntad férrea, bien dirigida, al servicio de una clara inteligencia cultivada en la práctica de diversos y variados estudios. Su vida toda es el triunfo de una voluntad tenaz y perseverante.

Ha trabajado mucho y ahora descansa relativamente, atiende a sus negocios particulares, lee, es-

tudia; su fantasía mariposea en los jardines frondosos de la literatura, en la selva laberíntica de la filosofía o en el vasto campo de la observación directa de la vida. Su terreno de experimentación es el escenario en que la muchedumbre –pastores y rebaño– bulle y se agita, movida por el resorte de las pasiones y sentimientos más encontrados que convulsionan a la humanidad.

Es el Sr. León y Castillo un hombre superior por todos conceptos y bajo todos aspectos: por su talento, por su carácter, por su voluntad disciplinada, por sus bienhechoras iniciativas cristalizadas en la realidad. Alto, erguido, seco, avellanado, con ojos vivos que escrutan inquietos, con mirada inquisitiva a través de los cristales de los lentes, vésele pasar y se le saluda con respeto.

En épocas pretéritas, de gratas remembranzas y amargos sinsabores a la par para él, seguiale un cortejo sumiso que mendigaba favores y mercedes a su influencia. Eran los tiempos, ya lejanos, del político. Ahora le sigue la consideración admirativa y el silencio respetuoso del pueblo consciente que sabe lo que vale y estima sus prestigios cívicos.

En la sombra, lejos del ruido de las contiendas locales, ajeno a las intrigas de la tramoya política, apartado del hervidero de pasiones, espectador impasible de las luchas y afanes de la vida pública, la figura patricia del Sr. León y Castillo ha adquirido más relieve y consistencia. No es, no, de la frágil y fugaz endeblez de los ídolos de barro, exaltados un día por la multitud y que luego, al caer, se deshacen sin dejar huellas de su paso.

Para nosotros es un hombre representativo el Sr. León y Castillo. En días nebulosos, de incierto

porvenir él tuvo la visión de nuestro actual engrandecimiento. Es el autor del puerto de la Luz, oasis magnífico de las navegaciones trasatlánticas; él trazó las principales carreteras que enlazan y ponen en comunicación los pueblos de Gran Canaria; él levantó el faro de Maspalomas, guía del navegante en el Atlántico; él, en fin, ha contribuido, con sus esfuerzos titánicos, a la prosperidad del país canario.

¿Qué mayor gloria en el ocaso de su vida qué contemplar su grande obra? Serena, imparcial, libre de prejuicios y convencionalismos, la historia juzgará su labor de patriota, que nadie podrá oscurecer. El nombre del Sr. León y Castillo está íntimamente asociado al despertar próspero de Gran Canaria.

Los viejos conocen a D. Juan, porque en días de fiebre patriótica le proclamaron jubilosamente benemérito de la patria, aunque luego, por azares del vivir y contingencias de la política—quiero suavizar el concepto todo lo posible—fuera olvidado, víctima de una imperdonable injusticia.

Yo que pertenezco a la nueva generación y que no le debo ningún favor al ilustre ingeniero, he querido decir, en voz alta, quién es el hombre que he tratado en el declinar de los años, con el alma adolorida, la inteligencia lozana y el espíritu juvenil, cultivando su mentalidad como si estuviera en la edad moza en que las ilusiones florecen ante el panorama de la vida.

Para la historia futura tiene escritos el Sr. León y Castillo apuntes curiosos, de sumo interés que dan a conocer la clave de pasados acontecimientos. Ni es este el momento oportuno ni soy yo el llamado a «descorrer el velo», descubriendo a la ávidez de las

gentes secretos que el noble varón ha tenido la bondad de confiarme en la soledad de su retiro.

Yo cuando me encuentro con D. Juan más hablo de literatura, de ciencias sociales y de filosofía que de otras cosas, quizás más útiles y prácticas; pero que a ciertos temperamentos como el mio, les importa menos...

UN ESTADISTA VIDENTE

I

El Real Decreto concediendo a Canarias las franquicias, tiene fecha de 11 de Julio de 1852 y lo firma el Ministro de Hacienda del Gobierno de Isabel II, D. Juan Bravo Murillo. Reclama un breve comentario el sabio Decreto, base del florecimiento de los puertos de estas islas, entonces incomunicadas y desconocidas. Clara visión del futuro tuvo aquel político, como lo revelan conceptos y frases de la disposición que dictó hace un siglo, estudiando diversas fases fundamentales del problema.

En la razonada Exposición del Decreto, dice su ilustre autor que la Providencia ha «colocado ventajosamente sobre la superficie del globo» el archipiélago atlántico. «Y, sin embargo, —añade— contra todo lo que de los beneficios de la Naturaleza parece que debería esperarse, pocos habrá en todos los dominios españoles, cuya suerte sea menos lisonjera».

Cierto. Las Afortunadas tenían poca fortuna con los Gobiernos. ¿Quién se acordaba de amparar y proteger en sus necesidades y aspiraciones a estas pobres peñas, perdidas en el Atlántico, en una época en que España contaba aún con imperio colonial y las cuestiones que se suscitaban en Cuba, Puerto Rico y Filipinas absorbían y, a ratos, preocupaban a gobernantes y legisladores?

Escribe Bravo Murillo que de «nada sirve la especia-

lidad y riqueza de los frutos, si por medio de la exportación no se reparte entre los mercados exteriores»... A continuación afirma que «todas las ventajas desaparecen si aquellos puertos, por cualquier razón, dejan de ser frecuentados».

¡Con qué clarividencia percibió el notable hacendista el porvenir de islas olvidadas, abriendo, con el régimen franco, los puertos de Canarias a la navegación universal y al comercio de exportación!

Los puertos y los productos que se exportan por ellos siguen siendo la fuente de la economía insular. Aún declara más Bravo Murillo, completando su concepción con certero juicio. «Grande debería ser la concurrencia de naves en los puertos de Canarias — observa— como punto el más avanzado, y el primero y último descanso para expediciones que desde Europa se dirigen, ya al Nuevo Mundo buscando los vientos constantes que soplan hácia Occidente», ya a la frontera costa de Africa y de Oceanía. Y esta escala debería hacerse en el día más forzosa, a medida que se multiplican las líneas de navegación por medio de vapor, por cuanto a las necesidades de la aguada y del refresco, se agrega la de provisión del combustible, que ha venido a suplir el oficio de las velas».

La profecía se ha cumplido plenamente para honra de la memoria de aquel esclarecido hombre de Estado y satisfacción y provecho de nuestras islas. El tráfico marítimo que adivinó Bravo Murillo, mucho tiempo antes de construirse el puerto, hace cien años, es el risueño cuadro que estamos hoy contemplando, con el incesante arribo de naves de todas las banderas que se proveen de combustibles, sólidos y líquidos, agua y víveres, desembarcan mercancías, cargan frutos y transportan millares de viajeros de distintas

procedencias. A los antiguos depósitos de carbón mineral del primitivo puerto, han sucedido las modernas instalaciones petrolíferas.

Expone también Bravo Murillo la decadencia del país, el abandono de cultivos, la «miseria que cunde» y el «azote del cólera morbo» en 1851, las *alarmantes proporciones de la emigración*. Estas calamidades que menciona las sufrió Gran Canaria, cuando carecía de puertos y medios de comunicación, y las franquicias inauguraron la nueva era, abriendo ancho cauce al desarrollo marítimo y comercial, en contacto con las naciones más adelantadas.

Como remedio eficaz a esos males, propone Bravo Murillo el establecimiento de puertos francos en Canarias. «El origen de esta situación — sostiene en su proyecto— está averiguado. Si las naves se alejan de aquellas costas, es porque no encuentran allí aliciente para la carga ni para la descarga; es porque no hay un mercado más extenso que las limitadas exigencias de la población; es porque tienen señalados *recargos gravosos; es porque se hallan sujetos a formalidades incómodas; es, finalmente, porque en otros puntos extranjeros, aunque incomparablemente menos ventajosos, se les ofrece mayores facilidades y economías*».

Nada se escapaba a la previsión de Bravo Murillo. Los términos subrayados por nosotros, son harto expresivos. Ayer como hoy las naves requieren facilidades, rapidez y economía en los servicios que utilizan en sus operaciones, y actualmente existe el riesgo, que ya señalaba Bravo Murillo en 1852, de que los buques se alejen dirigiéndose a puertos extranjeros de tránsito, como los puertos canarios, en las rutas atlánticas. La perspicacia de Bravo Murillo todo lo previó al examinar los diferentes aspectos de los puertos de escala.

Todavía agregaba algo más Bravo Murillo al proponer: «Declárese puerto franco las islas Canarias, y todos estos inconvenientes desaparecerán. Sueltas las trabas que embarazan ahora la acción mercantil, se formará allí naturalmente un gran centro de contratación; acudirán los capitales, se crearán establecimientos, se fomentará el trabajo y aquellas islas, ahora olvidadas, serán el enlace y punto de comunicación de apartados continentes». ¿Cabe más sagaz augurio con el anticipo de un siglo?

Aseveraba Bravo y Murillo que «nadie podrá negar que las condiciones mercantiles de las islas Canarias son *esencialmente distintas de las que concurren en la Península*». Exacto. Error y torpeza patentizan el centralismo y la sistemática uniformidad en la labor legislativa, aplicando a todas las regiones iguales leyes, que pueden tener adecuada adaptación en unas y, en otras, mostrarse en pugna con las realidades vivas, dando origen a funestas perturbaciones en el gobierno y administración de los pueblos.

La situación geográfica, en los rumbos de la navegación trasatlántica, el alejamiento del solar nacional, la índole de la producción, el carácter del comercio, la necesidad y conveniencia de las relaciones con Europa, Africa y América demandaban un sistema económico especial, adaptado a las singularidades que diferencian a Canarias de la Península española.

Aun tuvo otro presagio la aguda mirada de Bravo Murillo escrutando los horizontes de lo por venir. «La declaración de la franquicia de los puertos de Canarias —decía— se halla enlazada con miras más lejanas que progresivamente se irán desarrollando. El cultivo del tabaco, el establecimiento de la inmensa pesquería que puede hacerse en la costa de Africa».

En efecto, el tabaco se desestancó y con el tiempo se establecieron importantes fábricas y, a lo largo de una centuria, la industria pesquera, de secular arraigo, ha alcanzado un extraordinario desarrollo y al presente representa una gran riqueza.

No podía ser más halagüeño el pronóstico. Con la realidad del emporio marítimo-mercantil que es Canarias, queda evidenciada la profética visión de D. Juan Bravo Murillo al abrir los puertos insulares al creciente desenvolvimiento de la navegación, sirviendo de enlace entre Europa, Africa y América.

DESARROLLO DEL TRAFICO MARITIMO.

1883—1951

Las fotografías ofrecen una plástica imagen, que penetra por los ojos y se graba en la retina, de lo que era y de lo que es el puerto de la Luz. La antigua ensenada, a la que prestan abrigo contra los vientos reinantes las áridas montañas de las Isletas, despobladas de caserío, la desierta playa—los barcos de cabotaje y pesca hacían sus operaciones de carga y descarga por el muelle de Las Palmas—y la actual bahía, con los pétreos brazos de los diques avanzando, mar adentro, en las quietas aguas, refugio de toda clase de naves. Y en aquella amplia zona, ya urbanizada, nuevos edificios, depósitos de combustibles, líquidos y sólidos, almacenes de mercancías, varaderos, talleres de reparación y frigoríficos de un moderno puerto que facilita a la navegación transatlántica los múltiples servicios que ésta requiere en una estación de tránsito.

Por otra parte, las estadísticas presentan un cuadro completo y muy elocuente del desarrollo del tráfico marítimo y comercial, desde que comenzó la construcción del puerto, a principios de 1883, hasta nuestros días.

Con fotografías y estadísticas a la vista, puede apreciarse la gran transformación experimentada en unos cuantos decenios.

En curso de ejecución las obras, en 1883, se regis-

tra una entrada de 235 vapores. Pocos años después, en 1890, elevábase a 1,441; ya en 1896 llega a 2,032 y el siglo XX—1900—se inaugura con 2,258 vapores.

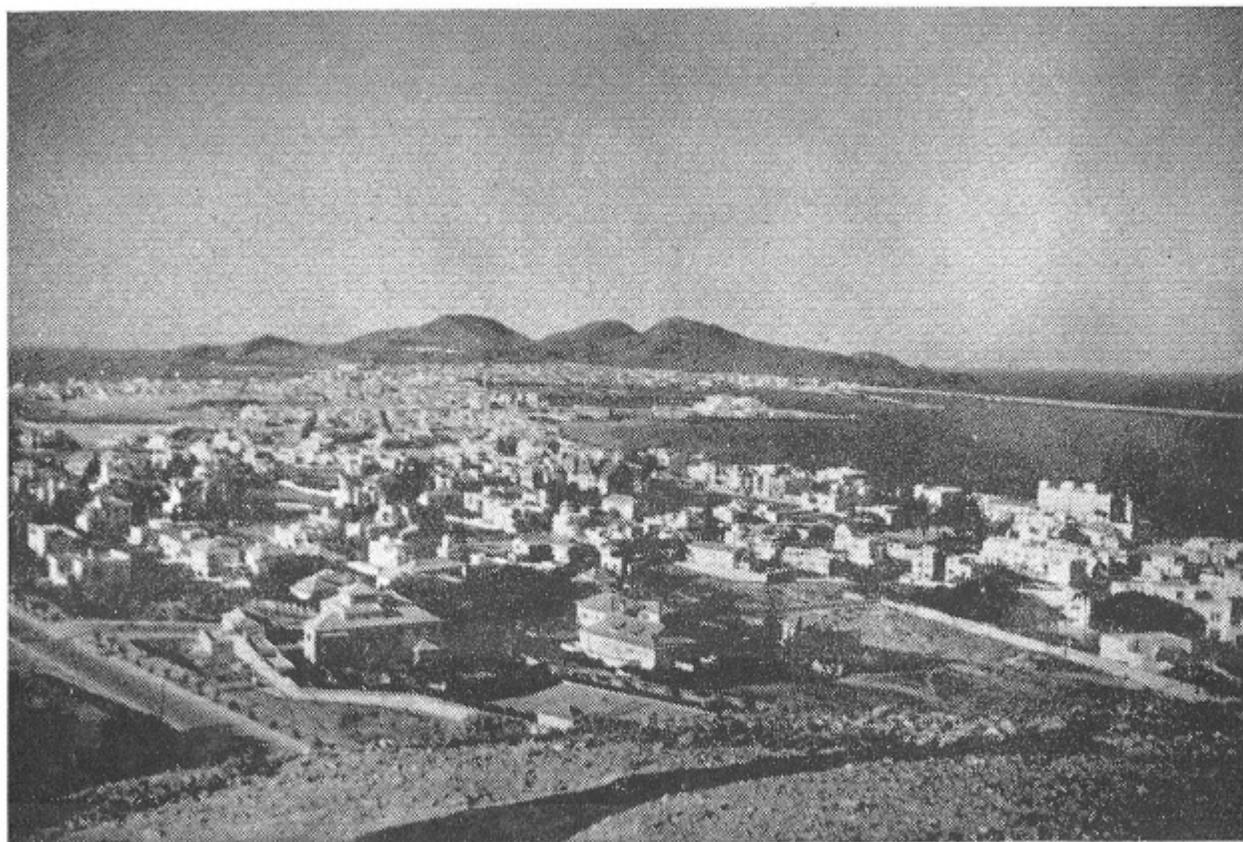
Siempre en aumento, casi a saltos pudiera decirse, va intensificándose el movimiento del puerto. En 1907, asciende el arribo de buques de vapor, sin contar los de vela, a 3,020. Continúa el desarrollo progresivo hasta la cima de 4,976, en 1913, un año antes de la guerra europea, de funesta repercusión en la economía de estas islas.

Sensible, como puerto de escala en el Atlántico, a las derivaciones y efectos de los conflictos internacionales, las conflagraciones determinan un rápido descenso en la visita de buques extranjeros, que son los que figuran con mayor contingente en las estadísticas.

En 1898, fecha de la desigal lucha de España con los Estados Unidos, obsérvase una reducción en la entrada de buques: 2,036 en 1897 y 1902 el año del desastre colonial. En 1899 recobra su creciente auge el puerto, entrando 2,282 vapores.

Crisis grave atraviesa el puerto durante la guerra europea de 1914-18. Empieza la merma en las escalas de naves y de 3,617 en 1914, baja a 636, en 1917, y a 445, en 1918. La situación mejora notablemente después que cesan las hostilidades y se firma la paz, restableciéndose la normalidad. En 1920 entran 2,112 vapores, en 1923, 3,318, en 1927, 4,099 hasta llegar a 4,331 en 1930.

En años sucesivos adviértense oscilaciones de altas y bajas, y éstas se acentúan en el aciago periodo de la última guerra mundial. En 1940 arriban 3,276 buques, cifra que disminuye en 1,941, 42 y 43, elevándose nuevamente en 1944 y 45 y ya en 1946 asciende a



Vista del moderno Puerto de la Luz.

4,565, el 47 a 4,998, el 48 a 5,540 y el 49 se cierra con 5.877 vapores.

En 1950 registrase la recalada de 4,996 vapores y 1,056 barcos de vela que hacen un total de 6,054 buques con 10.188,521 toneladas netas, un suministro de 44,047 toneladas de carbón y 1.047,470 toneladas de petróleo, 231,431 pasajeros y 222,470 tripulantes.

Por último, en 1951, arriban 4.524 vapores y 991 barcos de vela, esto es 5.515 buques que suman 9.226,842 toneladas netas, 301.738 pasajeros y 200,246 tripulantes, lo que supone una enorme población trashumante.

Esta poderosa corriente de viajeros de diferentes pueblos y razas y diversidad de lenguas, da clara idea del carácter cosmopolita del puerto de la Luz.

Ocioso es decir, ante la elocuencia de los números estampados, que con el desenvolvimiento de las actividades del tráfico marítimo crece el volumen de mercancías de importación y exportación, prosperan el comercio y las industrias, crece el turismo y, en fin, el floreciente desarrollo de los elementos de riqueza impulsan el adelanto del país hacia un espléndido porvenir.

PLAYAS DEL PUERTO DE LA LUZ

Ved el mapa: Gran Canaria tiene forma circular y por eso la llaman la «isla redonda». Por los contornos redondeados del litoral insular, ábrense espaciosas playas llanas, horizontales en los cuatro puntos cardinales, sin que falten, para contraste del paisaje costanero, imponentes acantilados. Ensenadas, caletas, playas en las zonas ribereñas; montañas áridas, desnudas de vegetación o coronadas por verdes pinares en las cumbres; abruptos picachos, desfiladeros y profundos barrancos en las dos vertientes que arrancan del espinazo central de la isla; feraces vegas en la costa y hermosos ricos y valles por todas partes.

Ahoyan el suelo calcinado, cráteres de volcanes que, en tiempos remotos, estremecieron y desgarraron las entrañas de la tierra, dejando la huella perdurable de corrientes de fría lava.

Mide Gran Canaria 1376 kilómetros de superficie. Clima templado, benigno, salubre; temperatura suave, dulce sin bruscos cambios atmosféricos y, según la estación, cielo radiante o cubierto de nubes que vagan por el espacio, lentas o aceleradas, y por las cuales se filtran, tamizados, los rayos del sol. Algunos días, horas grises, opacas, de luz y sombra; pero la mayor parte del año meses soleados, diáfana atmósfera, aire transparente. La temperatura es primaveral,—un lugar común—sin intensos fríos ni excesos

caniculares. Cuando en invierno llueve - las sequias son pertinaces—ya se sabe, al poco tiempo brilla el sol, dando vivificante calor a seres y cosas. Por ello suele decir aquí la gente cuando ve llover: «Agua y sol, como en Cuba».

Raros son los temporales, las borrascas y no es infrecuente percibir, en estas latitudes, el ruido apagado de tormentas que se alejan mar adentro, con aparato espectacular de truenos y relámpagos.

Tal es el clima canario que permite la prosperidad de la flora y el cultivo de plantas de regiones septentrionales y meridionales.

* * *

La extensa playa de Gando, con su bahía de aguas en reposo, dormidas, asateadas por los rayos solares o bajo la claridad de la luna, y su aeródromo de tráfico internacional. De Gando partió, para el audaz «salto sobre el Atlántico», el aviador portugués Gago Cautinho, que abrió al porvenir de la aviación la ruta de la América austral.

Por el istmo de Guanarteme, únese la Isleta a la isla mayor y, en pretéritas calendas, de escasa urbanización, las aguas saladas cruzaban de un lado a otro, en momentos de pleamar y oleadas enfurecidas por el viento. En la estrecha faja del istmo formábase una laguna antes de existir las actuales edificaciones, que cierran el canal.

El Puerto de la Luz posee dos playas que completan y embellecen, por opuestas riberas, el panorama de aquellos parajes enclavados en el marco urbano. La playa de las Alcaravaneras, que bordea la carretera que enlaza la vieja ciudad modernizada con



La Playa de las Alcaravaneras.



La Playa de las Canteras.

su barrio más populoso, encuentrase frente a la rada de ininterrumpido movimiento de naves que entran y salen. Es playa, de dorada arena, desde la cual contéplase el orto del sol sobre el horizonte del mar.

La otra playa, la de las Canteras, abre la graciosa curva de su concha bordeando el largo paseo, desde la Puntilla, primitivo rincón de pescadores, hasta Guanarteme; siguen los acantilados del Ricón, nido de gaviotas, y, sin interrumpirse la línea sinuosa de la costa, se alza en la lejanía la montaña de Gáldar, histórica porque sus laderas se ensangrentaron con episodios de la conquista.

En las Canteras, las olas se rompen en la rocosa barra o la ocultan en las altas mareas, y vienen a morir mansamente, con leve murmullo en el áuro arenal de la orilla.

Ambas son inmejorables playas de baño, de aguas en blando sosiego y poca profundidad, rumoroso flujo y reflujo, cálido ambiente y fresca brisa, sin que amenacen peligro oleajes embravecidos ni violentas resacas.

Plácidas, encantadoras, luminosas playas en cuyas márgenes lijeras ondas se deslizan y juegan por el arenoso suelo, bordando blancos festones de espuma.

Por una playa, pues, nace el sol—Alcaravaneras— por la otra—Canteras—muere, desangrándose, y es de admirar el maravilloso espectáculo de auroras y crepúsculos a corta distancia, sobre el mismo Océano.

Tiene además la Isleta, playas como la del Confital, que en pasadas épocas servía de refugio a los barcos cuando soplaba furioso vendaval, y la del Sebadal, situada al nordeste, alegre escenario las dos de zambras populares, con sancochos y caldos de

pescado, bailes y cantos, isas y folías de sabor indígena al son de guitarras habilmente tañidas.

La gente denomina «sebas» a las algas marinas y de aquí, probablemente, el nombre del Sebadal, al que se arriba embarcado o atravesando las volcánicas tierras de la Isleta.

EL NUEVO MARQUÉS DEL MUNI

Sabido es que Muni es el nombre de un río de la Guinea española, que en lengua indígena parece que significa silencio. El título de marqués del Muni se otorgó a D. Fernando de León y Castillo en 1900, para premiar eminentes servicios prestados a la Patria en la Embajada de España en París, con todos los Gobiernos, caso insólito en una política de vaivenes y de «quítate tú para ponerme yo». Liberales y conservadores habían depositado plena confianza en León y Castillo. Ocupó la Embajada, por primera vez, en 1887 y, con breves intervalos, desempeñóla hasta su muerte, en 1918.

En la política española de Africa señaló León y Castillo una orientación, de la que desacertadamente se desviaron algunos Gobiernos. Acertó a resolver las discrepancias franco-españolas sobre territorios del occidente africano, reconociéndose el derecho de España a las tierras del Muni, ensanchándose nuestros dominios en el Golfo de Guinea. Respecto al futuro de la acción en Marruecos, León y Castillo tuvo previsiones e hizo advertencias que no se supieron aprovechar oportunamente en favor de los intereses nacionales, y fué afortunada su gestión para estrechar las relaciones con Francia, desvaneciéndose antiguos recelos.

Al morir el primer marqués del Muni heredó el

título su único hijo, D. Agustín de León y Retortillo, y fallecido éste correspondía el marquesado a D. Luis de León y Castillo, a quien se le acaba de conceder. Es, pues, D. Luis el tercer marqués del Muni, miembro de una ilustre familia canaria. Su padre, D. Juan de León y Castillo, fué el ingeniero autor del primitivo proyecto del puerto de la Luz, cuyas obras dirigió. Unidos los dos hermanos León y Castillo (don Juan y D. Fernando) completaban sus actividades tan beneficiosas para el país.

D. Fernando, diputado a Cortes, Ministro de la Corona, de Ultramar y de la Gobernación, y Embajador de España en París, encumbrose en la política nacional por su talento de orador parlamentario, primero, y después por su sagacidad diplomática, y en todas las circunstancias de su vida puso su valimiento al servicio de Gran Canaria. D. Juan, colaboraba aquí con su hermano, proyectando puertos, faros, carreteras...

D. Fernando recababa del Poder central concesiones, créditos, subastas y D. Juan proyectaba y dirigía la ejecución de obras de interés colectivo, dándose impulso al progreso de la isla en las últimas décadas del siglo pasado, en una época de incomunicación con el mundo y de empobrecimiento, a causa de la depreciación de la cochinilla que había creado una gran riqueza agrícola.

No conocimos a D. Fernando de León y Castillo, ausente largo tiempo de Canarias; tratamos bastante a D. Juan, que residía en Las Palmas.

Ostenta, pues, al presente el marquesado del Muni un vástago de este preclaro linaje de patriotas que honraron el suelo natal. El nuevo marqués del Muni pertenece al cuerpo de funcionarios de Hacienda.



*D. Luis de León y Castillo,
actual marqués del Muni.*

Algunos años prestó D. Luis de León y Castillo servicios en el Ministerio de Hacienda, al lado de quien fué alto y competentísimo funcionario, D. José de Lara y Mesa, también isleño de corazón. Por méritos contraídos en Comisiones oficiales del Ministerio de Ultramar, se concedió al Sr. León y Castillo la Cruz de caballero de Carlos III, por R. D. de 13 de Marzo de 1899.

Abandonó Madrid para fundar un hogar, eligiendo aquí compañera de su vida a una noble dama de la sociedad canaria, D.^a Magdalena Manrique de Lara y Massieu, que con él comparte los inefables goces de la familia, rodeados de sus hijos.

Se recuerda que, siendo jefe de la Depositaria de Hacienda desaparecida al crearse la actual Delegación, sabía conciliar el cumplimiento del deber con las facilidades en el despacho de los asuntos sometidos a su competencia y aun con el favor al público, en la medida que lo permitían las leyes y disposiciones vigentes.

Establecida en Las Palmas la Delegación de Hacienda, en la cual desempeñó las funciones de su categoría, vacante el cargo de Delegado por fallecimiento de D. Antonio García Beltrán, D. Luis de León y Castillo rehusó ser la primera autoridad económica de la provincia, solicitando la jubilación, rasgo de modestia que le enaltece.

Al constituirse la Mancomunidad de Cabildos insulares de Canarias orientales, órgano de la nueva provincia, D. Luis de León y Castillo ocupó la presidencia durante el Gobierno del general Primo de Rivera, que dividió el archipiélago en dos grupos independientes, resolviendo un secular y enojoso pleito con su secuela de discordias que dificultaban la marcha normal de la Administración pública.

En representación de aquel organismo provincial, que dignamente presidía, el Sr. León y Castillo asistió a las memorables Exposiciones de Barcelona y Sevilla.

De clara genealogía, pero sin alardear de blasones en la convivencia social, D. Luis de León y Castillo ha vivido rodeado de un ambiente de simpatías por su caballerosidad y sencillez, carácter afable y llana campechanía, lejos de toda ostentación. Conoce y trata a individuos de las diferentes clases de la sociedad insular, altos y bajos, ricos y pobres sin distinción de categorías sociales y económicas.

En resumen, por su posición y cualidades morales D. Luis de León y Castillo lleva, con el debido decoro, el título de marqués del Muni, con la íntima complacencia de haber sido creado para recompensar méritos de su célebre tío carnal, el gran bienhechor de Gran Canaria.

EXCURSION A TELDE

Invitados por D. Luis de León y Castillo, aceptamos complacidos y con él ocupamos su automovil que, rápido y cómodo, se desliza carretera del sur adelante, sin detenernos en ninguna parte. Al acercarnos a Telde, su vista panorámica se despliega a nuestros ojos. Desde el puente, tendido sobre el ancho cauce del barranco pedregoso y seco, se contempla la vasta vega con palmeras que se balancean al soplo de la brisa.

Sintiendo la nostalgia de su tierra, tras larga ausencia en la Embajada de España en Paris, don Fernando de León y Castillo se cuenta que solía evocar y ponderar la belleza y feracidad de la vega de su pueblo natal.

Al penetrar en las calles de Telde, ¡cuántos recuerdos nos asaltan de un ayer ya más lejano que próximo!

Los anales agrícolas de Gran Canaria registran diversos cultivos ensayados en los campos teldenses, en distintas épocas y circunstancias: cochinilla, caña dulce para la fábrica azucarera local, maíz, tabaco, patatas, plátanos, tomates, que enseñó a cultivar un inglés establecido en Telde, Mr. Blisse, café, naranjas y otros frutales de sabrosa pulpa.

Desde remotos tiempos Telde está poblada de recuerdos históricos. Es de los pueblos más antiguos

de la isla. Es también cuna de famosos varones: León y Castillo, los historiadores Marín y Cubas y el Dr. Chil, que legó su fortuna para sostenimiento del Museo Canario, que él fundó, y del hospital de Santa Rosalía.

No sería justo olvidar otros destacados hijos de Telde, que en su viejo cementerio duermen el sueño de los muertos: los hermanos Navarro y Ruiz, don Eusebio, que implantó el alumbrado eléctrico en Las Palmas, y D. Carlos, autor de interesantes crónicas retrospectivas, que con sus esfuerzos en organismos oficiales,—Cabildo insular y Ayuntamiento de esta ciudad,—y en sociedades como el Gabinete Literario y Fomento y Turismo, contribuyó al progreso y a la educación pública, levantando el monumento a Gáldos, que se desmorona en el muelle, corroído por los aires salinos, y el grupo escolar del barrio de San José, que lleva su nombre. Y hermano de don Eusebio y de D. Carlos era el popular César Navarro, propietario del primitivo Café Madrid, abierto en la plaza de Cairasco, a principios de este siglo, no en el edificio que al presente ocupa, sino en otro contiguo por el norte.

Rememoramos asimismo otros hijos de Telde: los hermanos de la Nuez, Felipe, culto abogado y director de la Escuela de Comercio durante muchos años, y Antonio, médico de sentimientos filantrópicos, cuyo recuerdo se conserva en el rótulo de una calle de Vegueta. El poeta Julián Torón, nacido en Telde, con quien solíamos visitar su pueblo, cantor afortunado de la vetusta iglesia y del típico barrio de San Francisco, que el pintor Néstor proyectaba restaurar. Otros poetas también de Telde, Montiano Placeres, que dedicó rimas a la playa y a los pescadores de

Melenara, Sáulo Torón, autor de hermosas canciones y Fernando González, que en su juventud inspirábase en los paisajes y en los íntimos placeres del hogar.

Recordamos también a Antonio Betancort Calderín, alcalde de Telde en días de batalla política que él supo afrontar con lealtad y energía.

De un trágico episodio fué teatro en 1823 la plaza de San Juan: el fusilamiento del popular labrador Mateo Zurita, abandonado de los mismos que le instigaron a sublevarse contra la Constitución. Sereno y valiente se mantuvo en el momento de la ejecución, exclamando: «¡Cuánta gente para ver morir a un hombre!» En efecto, como un hombre luchó y, vencido, como un hombre supo morir. En análogo caso dijo virilmente un poeta: «Cerca la muchedumbre indiferente—para ver aquel crimen congregada— ¡Mejor hubiese estado arrodillada—que es la actitud que cuadra al impotente!»

Nos apeamos en la finca de Jaraquemada, uno de los conquistadores beneficiado con el reparto de tierras y aguas al ser sometidos los aborígenes. La casa está en medio de un bosque, rodeada de árboles y flores y sin solución de continuidad el verde platanar con colgantes racimos. Entramos, con cierta emoción, en la mansión señorial de D. Juan de León y Castillo; vemos, entre otros retratos familiares, la figura del ilustre ingeniero, que parece que nos mira a través de sus lentes, y cuya memoria perpetua su propia obra: el puerto de la Luz, el faro de Maspalomas, el lazareto de Gando y carreteras que cruzan el territorio insular. La sombra de D. Juan de León y Castillo se proyecta en toda la casa, donde vivió y en la finca cuya labranza cuidaba.

Ahora recordamos que allá por el primer lustro de esta centuria, visitamos a don Juan de León y Castillo en Jaraquemada, acompañando a su hijo Germán, ingeniero militar, y al conocido periodista Cristóbal de Castro, que en el «Heraldo de Madrid» dedicó unas páginas a Gran Canaria en aquella ocasión, escritas por él y por literatos y periodistas isleños.

El actual marqués del Muni obsequia a un grupo de amigos de su personal afecto con opíparo almuerzo, vinos, licores, café del que él cosecha en Agaete y Telde, y tabacos. Pasamos unas horas de expansión del ánimo con el generoso anfitrión y los demás excursionistas agasajados cordialmente.

Luego el paseo se prolonga hasta la playa de Melnara, bañada por fresca brisa.

INDICE

| | <u>PÁGS.</u> |
|---|--------------|
| Nota preliminar | 5 |
| El viejo y el nuevo Puerto | 7 |
| El centenario de D. F. de León y Castillo | 17 |
| D. Cirilo Moreno | 31 |
| «De los Puertos de la Luz y Las Palmas y otras historias» | 39 |
| Los hermanos León y Castillo | 45 |
| D. Juan de León y Castillo | 51 |
| El Puerto y el fuero económico | 59 |
| El autor del proyecto del Puerto. | 67 |
| Un estadista vidente | 73 |
| Desarrollo del tráfico marítimo (1883-1951) | 79 |
| Playas del Puerto de la Luz | 83 |
| El nuevo marqués del Muni | 87 |
| Excursión a Telde | 91 |