

LA SITUACIÓN PORTUARIA DE 1902
COMO REFLEJO DEL PLEITO INSULAR

NICOLÁS REYES GONZÁLEZ
CARMEN SÁNCHEZ JIMÉNEZ

INTRODUCCIÓN

En la Era del Imperialismo, una pequeña potencia como España no podía mantener un imperio colonial de extensión superior a su capacidad defensiva, sino recurriendo a una política de alianzas. Cánovas del Castillo había diseñado para España una política exterior «aislacionista» que impediría la posibilidad de conservar sus colonias después de 1898. En este contexto histórico, parece que España se ha convertido en una metrópoli sin territorios temiéndose, incluso, la pérdida de las Islas Canarias.

Parece ser que Canarias se mantuvo bajo la soberanía española, tras el proceso de redistribución colonial, gracias a un acuerdo anglo-francés, por medio del cual se pone freno a las apetencias de los alemanes con respecto a África y se logra que los Estados Unidos dirijan su expansión colonial hacia el Pacífico¹.

Durante el siglo XIX, Gran Bretaña ejercerá, de forma constante e ininterrumpida, un dominio económico y hasta cultural sobre el Archipiélago canario que vive en el más absoluto de los abandonos. Para que este proceso de britanización que se observa en las islas tenga un adecuado desarrollo, resulta fundamental el reconocimiento, por parte de Madrid, de la especificidad canaria, al conceder por Real Decreto de 11 de junio de 1852 la creación de los Puertos Francos y el ansiado abandono de la política proteccionista, que no facilitaba la vida económica del Archipiélago².

Después de la trágica muerte de Cánovas del Castillo y mientras

1. Reyes González, Nicolás: «Canarias en la expansión colonial del siglo XIX». *Revista del Oeste de África*. 1-2 Junio-Julio 1985, pp.83-90.

2. Bernal, Antonio M.: «En torno al hecho económico diferencial canario». En Canarias ante el cambio, Santa Cruz de Tenerife, 1981.

España se enfrentaba a los Estados Unidos en el doble escenario de las Antillas y del Pacífico, se va a producir un cambio en la política exterior española, que busca desesperadamente alguna alianza, inclinándose por una alianza franco-rusa que no era bien vista por Gran Bretaña, que presiona a España para que demoliese unas fortificaciones recién construidas en la Bahía de Gibraltar. Invocando el Tratado de Utrech, Inglaterra promete mantener su neutralidad en el conflicto de España con los Estados Unidos, a cambio de abandonar toda veleidad pro-francesa.

Existe, además, un acuerdo diplomático, un «Proyecto de Acuerdo sugerido por la Embajada Británica» que en su artículo 5.º, apartado b, señala que el Gobierno de su Majestad Británica se compromete a «defender», en nombre de España, las islas Baleares y las Canarias»³.

Hemos realizado esta breve introducción histórica para comprender mejor cual es nuestra intención al escribir este artículo. Nos proponemos resaltar la importancia económica que para Canarias tienen sus puertos francos y como estos son, a su vez, determinantes para justificar el interés que despiertan nuestras islas para Gran Bretaña. La presencia inglesa en los años posteriores a 1898, y más concretamente en 1902, se mantiene porque el valor estratégico de las islas ha aumentado como consecuencia de la Guerra de los Boers, que enfrenta a Gran Bretaña con una de sus colonias africanas⁴. También veremos como la lucha por la supremacía y entre los puertos insulares, constituye una faceta más del llamado «pleito insular».

Vamos a utilizar en nuestro estudio, fuentes periodísticas de un gran interés, como tendremos ocasión de comprobar en las páginas que siguen. Una serie de artículos escritos por Ricardo Ruiz y Aguilar sobre el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, que publica «Las Canarias», periódico que se edita en Madrid y que defiende los intereses de las islas en la metrópoli⁵. En cuanto al autor de dichos artículos, sabemos que había nacido en Granada el 2 de septiembre de 1839, siendo deportado, como tantos liberales durante el reinado de Isabel II, a Tenerife en 1866. En esta isla se relaciona con los sectores más progresis-

3. Jover Zamora, José María: «1898. Teoría y práctica de la redistribución colonial». Fundación Universitaria Española, 1979.

4. Reyes González, Nicolás: «Canarias y la guerra hispanoamericana de 1898». *Revista del Oeste de Africa*. 8. Enero-Junio, 1896, pp. 110-120.

5. «Las Canarias» fue fundado y dirigido por el hijo de Ricardo Ruiz y Aguilar, el concido periodista tinerfeño, Ricardo Ruiz y Benitez de Lugo (1872-1957). Vid. Ruiz Aguilar, Ricardo: «Política colonial y autonomía. Edición de Nicolás Reyes González. *Revista del Oeste de Africa*. 3-7, Agosto-Diciembre 1985, pp. 214-231.

tas, casándose con la hermana del Marqués de la Florida, María Candelaria Benitez de Lugo en 1870. Colaboró en varios periódicos de Tenerife y de Madrid y se significó por su marcado antileonismo, cuestión ésta que no le impidió aceptar el acta de diputado a Cortes por Tenerife, en 1896, con el apoyo de León y Castillo y la complicidad de los conservadores tinerfeños. En Madrid dirigió «El Correo Militar», donde trataba con frecuencia temas relacionados con la indefensión de Canarias. Militar de carrera, llegó a alcanzar el grado de coronel de infantería; fue, además, Director de Administración y Sanidad Militar y Jefe de la Guardia Civil Veterana de Filipinas. Un dato que completa esta breve reseña biográfica, es que Ruiz Aguilar fue ayudante del General Weyler, durante la etapa en que fue Capitán General de Canarias⁶.

I. LOS PUERTOS CANARIOS: EVOLUCIÓN HISTÓRICA.

Empezaremos por una breve referencia sobre la situación histórica de nuestros puertos en los siglos XVIII y XIX. Desde 1788 eran nuestros puertos de los pocos autorizados para comerciar con las Indias y habilitados para el comercio exterior. Esta situación legal favorable duraría hasta 1818, cuando el Gobierno absolutista de Fernando VII decretó el cierre de los puertos de Canarias que no estaban habilitados en 1808 para comerciar con el extranjero. El puerto de Santa Cruz de Tenerife no entraba en esta categoría y cuando fue comunicada la orden real por la intendencia de Canarias, el Ayuntamiento de la Capital de Canarias, pidió que se declarase su puerto depósito de manufacturas extranjeras de lícito comercio. La Real Orden de 9 de noviembre de 1820 concedió la gracia de puerto de depósito de segunda clase⁷.

Durante el Trienio Liberal la situación de nuestros puertos mejoró, como consecuencia de la política económica de los liberales en el poder. El Ayuntamiento de Santa Cruz solicitó en 1821 el título de primera clase, que le fue concedido. Al volver el absolutismo, el puerto de Santa Cruz no sólo perdió su categoría de primera clase, sino que como nos señala Alejandro Cioranescu, «se quedó también sin depósito de segunda que le había regalado el Rey»⁸. En 1834 se atrevió el Ayunta-

6. Ruiz Aguilar, Ricardo: «Política colonial y autonomía». Edición de Nicolás Reyes. Op. Cit. nota 5.

7. Cioranescu, Alejandro: «Historia de Santa Cruz de Tenerife». Ed. Confederación Española de Cajas de Ahorros. Impreso en Litografía Romero. Sta. Cruz de Tenerife, 1978. Tomo III.

8. Ibid. pág. 394.

miento capitalino a volver a solicitar la declaración de puerto de depósito. Pero será en 1837, a raíz de las gestiones del diputado por Tenerife, Gumersindo Fernández de Moratín, cuando las Cortes aprobarán el restablecimiento de los decretos de 1822, que declaraban a Santa Cruz puerto de depósito de primera clase, a la vez, y esto es de gran importancia, que habilitaban un puerto en cada isla para el comercio en general⁹.

Las condiciones naturales e infraestructurales de nuestros puertos eran variables. En cuanto al puerto de Santa Cruz de Tenerife, Cioranescu nos hace la siguiente descripción:

«Los navegantes consideraban el puerto bueno por sus condiciones naturales, porque tenía buen fondeadero, de aguas bastante profundas; pero la mano de obra no había hecho aún lo necesario para mejorar lo que la misma naturaleza había cuidado menos. El muelle era prácticamente inservible y el fondo de la bahía no había sido limpiado de sus escollos y las anclas perdidas, que rompían regularmente las amarras de los buques. Por otra parte el abrigo del puerto era insuficiente, y con mar gruesa era fácil que los navios al ancla sufrieran desperfectos, sobre todo si el temporal los sorprendía sin lastre»¹⁰.

Parece ser que a partir del verano de 1847, se va a producir una intervención más directa del Estado en los asuntos portuarios de Canarias, con el nombramiento de un ingeniero civil, Francisco Clavijo y Plo. La primera prueba de este cambio de actitud fue la reparación del muelle antiguo del puerto de Santa Cruz de Tenerife, en 1848. Una Real Orden de 3 de julio de 1852 declaró el puerto de Santa Cruz, puerto de interés general de segundo orden y otra de 26 de septiembre de 1857 dispuso que se llevara a cabo un estudio razonado para que se supieran cuales eran las mejoras que se juzgaban pertinentes¹¹.

Hemos de tener presente que la declaración del puerto de Santa Cruz de segundo orden, no obligaba al Estado a cargar en sus presupuestos con los gastos que ocasionaran las obras de ampliación del puerto. Solamente gozaban de este privilegio los puertos declarados de primer orden, así que en Santa Cruz eran las entidades locales las que tenían que hacer frente a la situación. Pensamos que, en este momento crucial, la burguesía santacruzera no estuvo a la altura de las circunstancias y no supo o no pudo apoyar financieramente estas obras de gran

9. Ibid. Ibidem.

10. Cioranescu, Alejandro. Op. cit. nota 7. Págs. 394-395.

11. Ibid pág. 395.

interés para el puerto de la entonces capital de Canarias¹². En cambio, la burguesía de Las Palmas de Gran Canaria sí estaba concienciada de la necesidad y de la importancia de la supremacía portuaria para la economía insular, como nos señala el historiador grancanario Agustín Millares Torres, asegurando: «que aquella isla que disfrutase de las condiciones de un buen puerto, obtendría en poco tiempo una marcada superioridad en el Archipiélago y atraería todas o la mayor parte de las líneas de vapor que hoy crucen por esa latitud»¹³. Veamos la descripción que nos hace el mismo historiador del puerto de la capital:

«La rada de Santa Cruz, tranquila con vientos del primer cuadrante, no lo es con los del tercero, y su muelle, el mejor entonces de la provincia construido y perfeccionado con patriótico celo por el ayuntamiento de La Laguna y luego por el de la misma capital, estaba en disposición de prestar buenos servicios al comercio, debiéndose considerar como la base principal de su rápido engrandecimiento»¹⁴.

Para Agustín Millares, el puerto de Arrecife en Lanzarote, al carecer de agua, sus condiciones naturales favorables no podían ser aprovechadas. En cambio:

«En Las Palmas sucedía que el muelle en construcción, expuesto a los vientos del nordeste, este y sudeste, no permitía con frecuencia las faenas de embarco y desembarco, aunque la rada aplacerada en toda su extensión y con un fondo igual, era casi superior en anclaje a la de Santa Cruz. (...) Las obras del puerto de La Luz se imponían a todos con vehemente necesidad, y sólo se esperaba una ocasión oportuna para que el gobierno auxiliase en parte una empresa que tantos beneficios podía proporcionar al país»¹⁵.

El Ingeniero jefe de las Obras del Puerto, Francisco Clavijo cesó en 1879, siendo sustituido por Juan León y Castillo. Era hermano del conocido Fernando León y Castillo, que defendía los intereses de Las Palmas desde su situación de prohombre del partido liberal de Sagasta en Madrid. Para este político canario, el camino que debía seguirse, era engrandecer su isla natal de Gran Canaria, singularmente su capital, Las Palmas, con su flamante puerto de refugio, el Puerto de La Luz. Según nos dice Guimerá Peraza para León y Castillo «la división era una antigualla

12. Ibid. Ibidem.

13. Millares Torres, Agustín: *«Historia General de las Islas Canarias»*. Tomo V. Edirca. Las Palmas de Gran Canaria, 1977. Pág. 83.

14. Ibid. pág. 85.

15. Ibid. Ibidem.

y quien consiguiera la supremacía en la hegemonía portuaria, terminaría consiguiendo la capitalidad que caería por su propio peso. Las Palmas se convertiría en la nueva capital del archipiélago sin recurrir a divisiones administrativas que podían ser perjudiciales para las Islas¹⁶. Cioranescu apoya también la tesis del abandono del divisionismo por parte de Fernando León y Castillo, en cambio la profesora Noreña mantiene la tesis contraria de que don Fernando era divisionista, pues había incorporado a su programa la meta más ansiada de la burguesía de Las Palmas, la división provincial; y que el medio propuesto para ello consistía en recabar concesiones administrativas del poder central¹⁷.

Pero volvamos a ocuparnos de los planes del nuevo ingeniero Juan León y Castillo que formó otro proyecto para el puerto de Santa Cruz, fundado en la reforma y ampliación del redactado por su antecesor Francisco Clavijo. El principal esfuerzo se aplicaba a la terminación del muelle sur, pero también se mantenía el dique norte. Todo quedaba presupuestado en 4.351.483 pesetas, aprobándose por sendas reales órdenes. Pero al no conseguirse sino la consideración de puerto de interés general de segundo orden, las dificultades económicas frenaban toda la puesta en marcha de las obras, ya que el Estado no se ocupaba sino de una parte de los gastos de la empresa. Se llegó incluso a despedir a 80 obreros del muelle, por falta de fondos, en febrero de 1882¹⁸. La burguesía santacrucera buscó rápidamente una justificación que ocultaba su responsabilidad:

«no era que faltase el dinero, sino que se oponía a la realización del proyecto don Fernando León y Castillo, enemigo de Santa Cruz y de su capitalidad, poco amigo de su hermano el ingeniero y acérrimo defensor y protector del Puerto de La Luz, en Gran Canaria»¹⁹.

En el muelle del sur de Santa Cruz se siguió trabajando; las demás obras previstas pasaron por un compás de espera bastante largo, que hizo necesario la elaboración de un tercer proyecto de conjunto, presentado en 1892 por el ingeniero Suárez Galván, que podemos resumir así: ampliar la línea de atraque, por medio de obras en el primer tramo del muelle sur, el más antiguo, para transformarlo de simple dique de abrigo en dique-muelle; aumentar la superficie interior, abrigada con-

16. Guimerá Peraza, Marcos: «*El pleito insular desde 1854 a 1936*». Op. Cit. nota 13. Pág. 245.

17. *Ibid.* pág. 245.

18. Cioranescu, Alejandro. Op. cit. nota 7. Pág. 397.

19. *Ibid.*

tra toda clase de vientos, que era de unas 30 hectáreas en el segundo proyecto y pasaba a más de 51 en el tercero²⁰.

A lo largo del siglo XIX hubo momentos de tranquilidad en la pugna intracanaria, junto a momentos de tensión como el provocado por la escala de los vapores correos a las Antillas en 1881, que harían escala en el Puerto de La Luz para dejar la correspondencia, levantando oleadas de protestas en la capital santacrucera. Otras veces, el motivo de las disputas fue la construcción del Lazareto en Gando el año 1882; el amarre del cable telegráfico en la Jurada (Tenerife) en 1883 o los sucesos del año 1893. Pero el propósito de nuestro trabajo es analizar la situación de nuestros puertos en 1902 y su posible relación con el «pleito insular»²¹.

II. EL PLEITO INSULAR Y LOS PUERTOS CANARIOS EN 1902.

En 1902 hubo un temporal que destruyó la cabeza del dique en construcción sobre una extensión de 50 metros. La contrata no quiso cargar con las responsabilidades de la avería. Vamos a utilizar las fuentes citadas en la introducción para tratar de aclarar este nuevo conflicto del Pleito Insular. En una editorial, «Las Canarias» nos plantea el problema como sigue:

«Es cierto que se comenzó el puerto de Santa Cruz de Tenerife antes que el de Las Palmas, y es notorio que éste se acabó primero: y no se diga que fue por influencias, sino por patriotismo. Los contratistas de aquél, amigos del Sr. Dominguez Afonso, y cuyo principal interesado hizo el viaje a esta Corte para darle el acta en las últimas elecciones, a cambio de algo, son negociantes antes que patriotas; son fabricantes antes que cumplidores de contratos; son los únicos causantes de que la capital de Canarias se vea reducida a puerto de segundo orden en la provincia; son los que desafían al pueblo con su orgullo allá y su influencia aquí; son los que pudiendo haber conseguido, con la rápida terminación del puerto, un plantel de industrias para la pobre clase obrera, la dejan sumida en lánguida vida; son, en fin, renegados, culpables y traidores»²².

El autor de este editorial, posiblemente el director del periódico Ricardo Ruiz y Benitez de Lugo, nos plantea un tema de interés, el de quienes fueron los responsables de la derrota de Santa Cruz en su lucha

20. Ibid. Ibidem.

21. Guimerá Peraza, Marcos. Op. cit. nota 16.

22. «La Capital de Canaria» sin firma. «Las Canarias». Madrid, jueves 30 de Enero de 1902. N.º 38.

por la supremacía portuaria. También se hace eco del «preludio de temporal» que azotó la isla y destruyó «como construcción de alfeñique obras de un puerto por valor de setecientas mil pesetas, presentimos que mañana un temporal de verdad deje convertido en humilde espigón los prismas amasados con actas e influencias»²³. Termina denunciando a los representantes de la circunscripción tinerfeña que debían haber defendido con mayor denuedo e interés, atacando para evitar susceptibilidades a Ricardo Ruiz Aguilar «que en la prensa denunció las obras del Puerto y en el Parlamento guardó silencio de encubridor»²⁴.

Este contesta y se justifica en el primer artículo que sobre este problema va a publicarse en el período citado. Ruiz Aguilar nos dice que:

«Hace veinte años que comencé a ocuparme en las obras del Puerto de Santa Cruz, utilizando para ello el periódico ‘Las Noticias’, nadie me secundó, y, en una reunión de directores de periódicos que convoqué, apelaron a mi patriotismo para que callara en razón al *peligro que para Santa Cruz envolvía la probable rescisión del contrato*»²⁵.

A continuación denuncia las consecuencias de este silencio, señalando que:

«Diez años después, cuando el puerto de Las Palmas empezaba a llevarse el movimiento comercial de Santa Cruz y se dibujaban claramente las consecuencias de aquel silencio, volví a la carga con nuevos bríos; también me dejaron sólo»²⁶.

Ruiz Aguilar se extraña del efecto diferente que el mismo temporal causó en una y otra capital canaria que, aunque siendo más violento en Las Palmas, los efectos dañaron más el Puerto de Santa Cruz²⁷. Nos dice que era «evidente que mientras en Las Palmas volaban farolas y se desgajaban corpulentos árboles respetando su Puerto, en Santa Cruz sufría grave quebranto éste, sin que la población tuviera que lamentar perjuicio alguno»²⁸. Después de recordar las vicisitudes por las que pasaron las obras del Puerto de Santa Cruz, Ruiz Aguilar concluye su artículo de esta insinuante manera:

23. Ibid.

24. Ibid. Ibidem.

25. Ruiz Aguilar, Ricardo: «*El Puerto de Santa Cruz*». «*Las Canarias*». Madrid, sábado 15 de Febrero de 1902.

26. Ibid.

27. Ibid. Ibidem.

28. Ibid. art. cit. nota 25.

«Han transcurrido otros diez años y en este tiempo hemos visto surgir, allá en Las Palmas, una nueva población de 12.000 habitantes donde solo había cuatro chozas de pescadores, y un puerto a cuyos muelles atracan vapores; mientras en Santa Cruz avanzaba lento y tortuoso, un espigón amasado con materiales que hoy se lleva la *resaca* y en cuyas entrañas tal vez pudiera hallarse como en las vísceras del cadáver largo tiempo enterrado, las huellas del veneno que minó su existencia»²⁹.

Grave alusión a quienes permitieron, ya fuera por miedo a las cargas económicas que les acarrearía la construcción del Puerto o por desidia, la utilización por parte de los contratistas, de materiales tan malos que a la larga serían la ruina de esas obras largas y costosas que se hicieron en el puerto. Será la burguesía santacruzera la que facilite, con su actitud, que los políticos y los contratistas, con sus pactos y acuerdos, engañen a todo un pueblo, arruinando uno de los medios de desarrollar su economía. De todas formas, la burguesía local, no parece tener el mismo espíritu de empresa y valor combativo que su homónima de Las Palmas, de ahí los resultados finales que ya hemos señalado.

El 20 de Febrero, la redacción de «Las Canarias» lanza un llamamiento dirigido a los siguientes colegas de la prensa insular: «Boletín de la Cruz Roja», «Cronista de Tenerife», «Diario de Avisos», «Diario de Tenerife», «El Ideal», «La Opinión», «La Propaganda», «La Región Canaria», «Tenerife», «Unión Conservadora», «¡Vacaguaré!» «Y cualquier otro que en Tenerife se publique y hayamos omitido»³⁰. En esta reunión intenta analizar la gravedad del momento, resaltando el impacto que ha causado la noticia del temporal entre la colonia canaria en Madrid:

«Aquí llegan rumores de un grave accidente en las obras del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, accidente que puede aminorar el flujo y reflujo de fruto que sale y oro que entra, de barcos que se aprovisionan y turistas que se embelesan; aquí se habla de una solicitud de los contratistas, de movimientos sísmicos, de olas que un *metrólogo* midió, de mil y mil cosas que la fantasía cree tocar, fantasía que no se detiene en pérdidas pecuniarias sino que ve responsabilidades criminales»³¹.

29. Ibid.

30. «¡Compañeros: Hablemos!». (Sin firma). «Las Canarias». Madrid, n.º 42. Jueves 20 de Febrero de 1902.

31. Ibid.

«Las Canarias» urge a sus colegas tinerfeños para abrir en las columnas de sus diarios «una suscripción para los contratistas víctimas de una desgracia si la hay, porque lo urgente y lo preciso es que las obras del puerto se lleven a cabo, cuesten lo que cuesten»³². Terminando con una advertencia a todos sus colegas:

«nosotros creemos que vuestra misión y nuestra misión no está en el silencio que la Historia marcaría con tatuaje (sic) infamante, porque un pueblo muere cuando a su prensa honrada se la hace callar por la amistad o cuando se fundan órganos con pseudo-periodistas pagados para que protejan explotadores con el señuelo del patriotismo: *un pueblo muere, —como dijo Alfred Duquet— por lo que se le oculta, no por lo que saben*»³³.

El 27 de febrero de 1902, nos encontramos con un nuevo artículo de Ricardo Ruiz Aguilar que aborda el tema del puerto, comenzando con una crítica al silencio complice de la prensa tinerfeña, dando luego un repaso a la historia reciente de la construcción de los dos puertos insulares:

«El puerto de Santa Cruz nació casi al mismo tiempo que el de La Luz en Gran Canaria: éste lo tomó a su cargo una empresa a la que sobraba el dinero; aquel lo remató otra que carecía de él; un ingeniero, hijo de Las Palmas, dirigió ambas obras, y mientras una avanza rápidamente, la otra sufría retrasos, dificultades y variaciones que la dejaban rezagada.

Las rivalidades entre Tenerife y Gran Canaria llegaron entonces al periodo álgido, y mientras ésta se llevaba con la sonrisa en los labios, el movimiento comercial, aquella se desata en denuestos... Contra el Gobierno? contra el ingeniero? contra los contratistas *bien hallados con uno y con otro?* no: contra D. Fernando León y Castillo y contra los que se atrevían a censurar a esos contratistas, a ese ingeniero y a los que buscaban en el funesto apoyo del señor Moret una protección que les enriqueciera»³⁴.

Ruiz Aguilar, partidario de Weyler, parece muy preocupado por la actitud del pueblo que, viendo lo que estaba ocurriendo, eligió para diputados «al hijo de su protector Sr. Moret y al yerno del Sr. Navarro

32. Ibid. Ibidem.

33. Ibid. art. cit. nota 30.

34. Ruiz Aguilar, Ricardo: «*El Puerto de Santa Cruz II*». «*Las Canarias*». Madrid, n.º 43. Jueves 27 de Febrero de 1902.

Rodrigo³⁵, derrotando a Weyler en las elecciones para senadores³⁶. Esto pone de manifiesto que la situación en las filas liberales del partido de Sagasta en Tenerife era caótica y crítica, porque no se podía oponer al jefe provincial que era Fernando León y Castillo, quedando sujetos de pies y manos para defender los intereses tinerfeños, como les hubieran exigido sus electores.

Los conservadores tinerfeños, comprendiendo que era inútil luchar contra León y Castillo, llegan a un acuerdo con él, mientras que los liberales se agrupan en torno a dos personalidades: unos con el Marqués de Villasegura y otros con el Sr. Domínguez Alfonso. Según Ruiz Aguilar:

«Los amigos del primero son pocos en número aunque no pueda decirse lo mismo respecto a su calidad; los segundos son más numerosos, pero aparecen dirigidos por los eternos explotadores de las franquicias, de los consumos, y de la política que robó al general Weyler el acta de Senador por la provincia»³⁷.

Clara alusión al partido conservador tinerfeño que, liderado por Domínguez Alfonso, apoya al contratista del puerto Sr. Lecuona.

Ruiz Aguilar mantiene que la única manera de frenar el creciente influjo de don Fernando León y Castillo en la política canaria, es buscar otra personalidad que defendiera los intereses dañados de las otras islas, para él esta personalidad podía ser don Valeriano Weyler y Nicolau, que ejercía esa misma influencia, con cierto éxito, sobre las Baleares³⁸. De todas maneras, lo que se debe resaltar es que los liberales tinerfeños, comandados por Domínguez Alfonso, tienen cierta responsabilidad en todo lo relacionado con el Puerto de Santa Cruz de Tenerife y sus corruptos contratistas.

En el mismo artículo del 27 de Febrero, apunta que por el momento no conviene tratar el tema de las responsabilidades, que parecen apuntar hacia los contratistas, lo más importante era la reanudación urgente de las obras de reparación, que para Ruiz Aguilar deberían de recaer en el Estado, «ya lo haga por administración, ya por contratos parciales», señala que:

35. Ibid.

36. Ibid. Ibidem.

37. Ricardo Ruiz Aguilar: «Resumen de la política en Canarias IV». «Las Canarias». Madrid, 15 de Octubre de 1901.

38. Reyes González, Nicolás. Art. cit. nota 5.

«Para esto deben bastar los arbitrios de Puerto cuya aplicación actual ignoro, toda vez que no existe junta de obras que los administre: y en cuanto al material movil, difícil de adquirir en plazo breve, no veo obstáculo para que el Estado se incáute del que es propiedad de los actuales contratistas, indemnizándoles en su día, así como también de los *bloques artificiales* que tengan construidos, no sin reconocerlos escurpulosamente antes para comprobar *su peso y volumen, la clase y calidad de los materiales empleados en la construcción, y el tiempo que llevan a la intemperie*»³⁹.

En su artículo del 11 de marzo, Ruiz Aguilar se muestra optimista en cuanto a la reanudación de las obras del Puerto:

«1.º La avería sufrida no reviste la importancia que se creyó en un principio.

2.º Su reparación, ya se haga a costa de los contratistas como es lo probable, ya se consiga que estos no la sufran en su totalidad, importará una suma menor que la fianza, y por lo tanto, desaparece todo temor de rescisión.

3.º Si esta se llevase a cabo, voluntaria o forzosamente, hay quien se presenta a la nueva subasta»⁴⁰.

Estas afirmaciones las realiza para animar a la prensa tinerfeña a romper el mutismo «de los buenos, pero equivocados patriotas, que desde el comienzo de esas desdichadas obras las traen envueltas en un misterio cuyas consecuencias se están tocando»⁴¹. En el resto del artículo argumenta contra el contratista, al que responsabiliza por negligencias y asegura que no volverá a tocar el tema porque se niega a seguir hablando en hipótesis, pensando que «el pliego de condiciones facultativas que ya está en el Congreso y los informes de la Jefatura de Obras Públicas»⁴², aclararán el asunto lo suficiente para saber la responsabilidad que, en las dilatadas y dificultosas obras del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, pudiera haber tenido el constructor.

Un cablegrama enviado desde Las Palmas y publicado por «El Heraldo de Madrid», le hace salir de su mutismo. La noticia hace referencia a una avería que sufrió el vapor francés Richelieu a 400 millas de Canarias, teniendo que ser remolcado a la isla de Tenerife donde al no

39. Ruiz Aguilar, Ricardo. Art. cit. nota 34.

40. Ruiz Aguilar, Ricardo: «*El Puerto de Santa Cruz III*». «*Las Canarias*». Madrid, martes 11 de Marzo de 1902. N.º 45.

41. Ibid.

42. Ibid. Ibidem.

poderse arreglar la avería (se le rompió el eje de la máquina) en el puerto de dicha isla, tuvo que ser remolcado a Las Palmas⁴³. Ruiz Aguilar, indignado, escribe que el Puerto de Santa Cruz de Tenerife que, según la noticia, no está preparado para atender averías de esa envergadura «es el mismo que viene gozando hace muchos años la protección del señor Moret a cuyo hijo hicieron diputado en calidad de tal; es el mismo que viene construyendo como contratista un Sr. Lecuona, jefe local de los liberales que siguen y obedecen a aquel hombre público; y es por último, el que acaba de destrozar un mar de fondo que, a pesar de los esfuerzos hechos para convertirlo en horrible temporal, no se ha conseguido elevarlo a semejante categoría»⁴⁴.

Para Ruiz Aguilar está cada vez mas claro la relación entre las «desgraciadas» circunstancias por las que atraviesa el Puerto de Santa Cruz de Tenerife y las conexiones políticas del Sr. Lecuona, jefe del partido liberal, que no mira por los intereses de sus electores⁴⁵ y se lamenta que:

«El vapor Richelieu habrá zarpado ya para el Senegal, desde donde podrá telegrafiar a nuestro embajador en París la noticia de que la capital del archipiélago carece de elementos para reparar averías que en Las Palmas se arreglan en una semana; y que aquel puerto, proyectado y en sus comienzos dirigido por su hermano hace veinte años, no ha podido avanzar ni adquirir solidez a despecho de los *generosos* esfuerzos que para conseguirlo vienen practicando durante ese tiempo, hombres políticos de tanta altura como él, inteligencias tan claras como las del contratista, e influencias tan decisivas como las del partido acaudillado por este.

¡Qué verguenza!⁴⁶

Ruiz Aguilar, sigue insistiendo en la necesidad de que se lleve a cabo una inspección técnica sobre el Puerto de Santa Cruz de Tenerife; con este fin escribe en una crónica del 20 de Marzo de 1902, sobre las dificultades que atraviesa la construcción del Puerto de Denia en Alicante, construcción que perjudicaría a su vecino de Gandía y al propio puerto de Alicante. Ruiz Aguilar era accionista de las obras del Puerto de Denia, según él no sólo con fines lucrativos sino «recordando que

43. Vid. Ruiz Aguilar, Ricardo: «*¡Que verguenza!*». «*Las Canarias*». Madrid, martes 15 de Marzo de 1902. N.º 46.

44. *Ibid.*

45. *Ibidem.*

46. *Ibid.* nota 43.

podría serme útil también para confirmar o modificar mis juicios respecto al Puerto de Santa Cruz con cuyos contratistas tenía una antigua deuda»⁴⁷. Aceptó formar parte del Consejo de Administración, siéndole confiada la secretaría general de la Sociedad, lo que le obligó a realizar un viaje a Denia para esclarecer ciertas deficiencias que se habían observado en las obras:

«Hallé deficiencias (dice Ruiz Aguilar) pero mucha pasión en las censuras; y comprendiendo que el mejor procedimiento para desvanecer estas era el de hacer luz sobre el pasado y sobre el presente de aquellas obras, acudí a la misma prensa proporcionándole datos y noticias perfectamente comprobadas, e invitándola a que concretase cargos contra la Sociedad.

Una inspección realizada por el ingeniero jefe de la provincia de Alicante y por el inspector general de Puertos de aquella zona de Levante se llevó a cabo también; y como aún quedaran dudas sostenidas por elementos políticos y gente discolá, propuse al Consejo y éste aceptó, que solicitásemos *una inspección técnica y administrativa nombrada por el ministro o director de Obras Públicas*»⁴⁸.

Para Ruiz Aguilar el pueblo de Denia podría servir de ejemplo a los tinerfeños, porque no se deja embaucar, sino que lucha por saber la verdad, y termina diciendo: «Puedo equivocarme como creo que se equivocan en Denia los que censuran a la compañía que yo fui representando, pero no es *con el silencio ni con los desplantes de quienes ven en peligro su influencia o su dinero*, como se desvanece la atmósfera que mis escritos puedan levantar», señalando que si el contratista del Puerto de Santa Cruz de Tenerife está libre de culpa, que solicite una inspección técnica para aclarar de una vez por todas las dudas existentes sobre su gestión»⁴⁹.

D. Elicio Lecuona, contratista de las obras del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, escribe una carta, en francés y en español, para salir al paso de las acusaciones que se le hacen, carta que se publicó en el «Cronista de Tenerife» y en «Las Provincias» de Madrid⁵⁰ y de la que se hace eco Ruiz Aguilar en su crónica del 25 de Marzo de 1902 en

47. Ruiz Aguilar, Ricardo: «*El Puerto de Santa Cruz de Tenerife IV*». «*Las Canarias*». Madrid, jueves 20 de Marzo de 1902. N.º 47.

48. *Ibid.*

49. *Ibid. Ibidem.*

50. El periódico «*Las Provincias*» de Madrid era el órgano oficioso del político tinerfeño Domínguez Alfonso y también escribía en él el periodista Delgado Barreto.

«Las Canarias»⁵¹, donde manifiesta que no comprende la actitud del contratista ya que, según don Ricardo:

«El éxito de su protesta (la del Sr. Lecuona) y la exención de su responsabilidad, no debe buscarlas ni obtenerlas con argumentos sofisticados ni figuras retóricas; como tampoco puede conquistar simpatías ni apoyo de la opinión rebelándose airado contra aquellos que le censuran.

Todo esto podrá servirle quizá para influir en los centros oficiales por medio de sus agentes o de sus amigos, utilizando la política para que den por buena sus más o menos artificiosas razones, pero nunca para convencer al público ni para demostrar ante la opinión que su proceder como contratista se ha ajustado a las condiciones morales y materiales de todo contrato»⁵².

A través de todo el artículo Ruiz Aguilar pone de manifiesto su intención de seguir insistiendo en que se lleve a cabo una investigación que ponga en claro las cosas, ya que solamente ese método puede dejar solucionado el problema de la honestidad del Sr. Lecuona⁵³. Insistiendo en que para aclarar lo que ocurre con el Puerto de Santa Cruz de Tenerife hay que «investigar las causas de su demora y parcial destrucción, e impedir por todos los medios que ese desastre, cuyas consecuencias alcanzan a toda la isla de Tenerife, y muy especialmente a su capital, puedan aplicarse aquellas conocidas frases: ‘Todos somos muy honrados pero la capa no aparece’»⁵⁴.

En su artículo del día 5 de Abril de 1902, Ruiz Aguilar intenta buscar una explicación a la avería sufrida en el Puerto de Santa Cruz, comparandolo con el de Las Palmas, ya que los dos fueron construidos con el mismo sistema: «lecho de escollera formado con piedra de tercera sobre la cual se iban colocando hiladas de bloques artificiales inclinados con un talud exterior (...) y una defensa también exterior de dicha escollera formada por *bloques arrojados*»⁵⁵. Esta explicación técnica viene a cuento porque según nos cuenta Ruiz Aguilar hacia unos diez o doce años que en el Puerto de La Luz, como consecuencia de un temporal cuyas olas no alcanzaron los seis metros, «los bloques se movían y

51. Ruiz Aguilar, R.: «*El Puerto de Santa Cruz V*». «*Las Canarias*». Madrid, Martes 25 de Marzo de 1902. N.º 48.

52. *Ibid.*

53. *Ibid.* *Ibidem.*

54. *Ibid.* nota 51.

55. Ruiz Aguilar, R.: «*El Puerto de Santa Cruz VI*». «*Las Canarias*». Madrid, sábado, 5 de Abril de 1902. N.º 50.

bailaban al empuje de las olas»⁵⁶ y que el ingeniero de la obra Juan de León y Castillo al ver lo ocurrido dio orden de «enlazar los bloques sujetándolos con anillas o garfios de hierro, y rellenando con cemento los huecos que entre uno y otro de los bloques dejaban paso libre a las aguas»⁵⁷. Aguilar se pregunta si no hubiera sido posible prever la avería del puerto tinerfeño, ya que según nos narra en su artículo:

«Hoy, según me dicen personas que saben lo mucho que yo ignoro y que voy aprendiendo, se preocupan los ingenieros de la acción de corrientes que el avance del dique determina, y también de las marcas cuya presión ejercida constantemente y con *desigualdad uniforme*, actúa en ese fondo al que no llega el oleaje»⁵⁸.

Añadiendo que bien podría ser esta la explicación y no los efectos de «temporales que no pudieron llegar al sitio donde se produjo la avería, ni a temblores de tierra que nadie sintió»⁵⁹. Para continuar:

«... que si esa comunicación establecida por los huecos de los bloques concertados o arrojados, permitía a las corrientes actuar desastrosamente sobre un fondo de arena cubierto de escollera, habrá qué averiguar si la piedra arrojada para formar ésta tenía las dimensiones del pliego de condiciones, o si se arrojó en ese lecho de arena lo que llaman *escombro de cantera*, en cuyo caso varía mucho la cuestión»⁶⁰.

Los contratistas habían elevado una exposición al ministro de Obras Públicas apelando a la *prueba testifical*. Ruiz Aguilar se refiere a esto en su artículo del día 16 de Abril: «... resulta según ella que el público que iba diariamente a solazarse paseando por el muelle, conocía un modelo en relieve de dicha obra *lo cual lo ponía en condiciones de comparar y apreciar su perfecta construcción*»⁶¹. Para Ruiz Aguilar, este tipo de prueba resulta de gran ingenuidad, ya que las personas que iban a «solazarse» paseando por el muelle, no eran peritos en la materia, ni tenían por qué conocer los materiales y saber si eran o no aptos para la obra a que estaban destinados, por lo tanto no pueden ser testigos lo suficientemente fiables como para basar una defensa⁶².

56. Ibid.

57. Ibid. Ibidem.

58. Ruiz Aguilar, Ricardo. Art. cit. nota 55.

59. Ibid.

60. Ibid. Ibidem.

61. Ruiz Aguilar, Ricardo: «*El Puerto de Santa Cruz VII*» «*Las Canarias*». Madrid, miércoles 16 de Abril de 1902. N.º 52.

62. Ibid.

Frente a esta prueba testifical, Ruiz Aguilar pide que se investigue sobre la calidad de la piedra arrojada para formar la escollera, la dimensión de los bloques, su peso, composición y dureza, porque según nos indica Ruiz Aguilar, el actual ingeniero de la obra, el Sr. Suárez Galván había rechazado algunos bloques por no reunir las características requeridas en el pliego de condiciones, y se pregunta si los bloques que había rechazado el ingeniero «eran como los que están rotos en el fondo del mar y cuyo precio habrá cobrado el contratista sin deber cobrarlo, pues estos se abonan como escollera»⁶³.

Un diputado por Tenerife, el Sr. Rancés, Marqués de Casa-Laiglesia, intervino en el Congreso el 12 de abril de 1902, para pedir una vez más al nuevo ministro de Obras Públicas⁶⁴ el «pliego de condiciones facultativas de construcción» del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Lo que resulta interesante es que la respuesta de la prensa tinerfeña, a la que «Las Canarias» había invitado a participar en una campaña a favor del Puerto, fue fría y silenciosa: «Desde «Tenerife» (liberal), hasta «El Ideal» (republicano) y «Unión Conservadora», todos han callado»⁶⁵. Por ello tiene más valor la intervención del Sr. Rancés porque quería que saliera a la luz pública, un problema que por «falso patriotismo» mantenía amordazada a la prensa tinerfeña. Las preguntas que planteó el Marqués de Casa-Laiglesia fueron las siguientes:

«Yo quisiera, dijo, conocer no sólo el pliego de condiciones facultativas: que ya tuvo la bondad de mandar su antecesor, sino el pliego de condiciones económicas y el presupuesto de aquellas obras. Querría, además, saber (...) las variaciones que se hayan introducido en dichos pliegos facultativos y económicos, y quisiera además, estudiar los planos y perfiles que se hayan aprobado para la construcción (...) Quisiera conocer, como dato curioso, cuanto se cobra anualmente por derechos de puerto en Santa Cruz de Tenerife: donde van a parar estos ingresos; si existe o no Junta llamada de puertos, y si no la hubiere que razones ha habido para que no exista»⁶⁶.

La contestación del ministro de Obras Públicas, Sr. Canalejas fue positiva para las peticiones del Marqués de Casa-Laiglesia, añadiendo que junto al «expediente íntegro» pensaba entregar un extracto razona-

63. Ibid. Ibidem.

64. *Por interés de Tenerife*. (Sin firma). «Las Canarias». Madrid. Miércoles 16 de Abril de 1902. N.º 52.

65. Ibid.

66. Ibid. Ibidem.

do para facilitar el estudio del expediente. Terminó su intervención Canalejas afirmando que:

«Hay un interés general, S.S. lo ha dicho en sus últimas palabras, en conocer con qué fondos se atiende a la construcción de puertos; por qué habiendo gastado tanto como se ha gastado no tenemos puertos; por qué en vez de ayuda hay una resistencia tenaz y obstinada, por muchos defectos de organización de los servicios de la marina mercante, para atraer el tráfico a nuestros puertos»⁶⁷.

«Las Canarias» publica el 20 de abril de 1902 una carta de Ruiz Aguilar dirigida al Excmo. Sr. José Canalejas, ministro de Obras Públicas, que trata del tema central de la campaña que ha emprendido don Ricardo en favor del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Tras un preámbulo de presentación del problema hace el siguiente ruego:

«Yo entiendo, y este es el objeto de la presente carta, que mientras se depuran responsabilidades y se acuerda la continuación o rescisión de ese contrato que yo califico de funesto, podrían seguirse las obras por administración, utilizando el material móvil del contratista a reserva de indemnizarle después; y como dicho contratista se encuentra en Madrid, y supongo habrá visto y verá a usted, nada más sencillo, en concepto mio, que venir a un acuerdo, difícil si se tratase de un negociante peninsular o extranjero, pero muy fácil de conseguir con un hijo de Santa Cruz, sobre cuyas condiciones personales puedo yo abrigar dudas, pero sobre cuyo patriotismo no tengo derecho a sentir-las»⁶⁸.

Ruiz Aguilar le envía al ministro de Obras Públicas, todos los artículos que lleva escritos sobre el tema, para que tenga mayor cantidad de elementos de juicio a su alcance, para emitir rápidamente una solución al problema planteado. Insistiendo en la necesidad de realizar una visita de inspección, porque no se puede:

«Dejar para el digno jefe de Obras Públicas de Canarias toda la responsabilidad, todos los odios, la presión política y los requerimientos de la amistad, no lo considero justo»⁶⁹.

67. Ibid. nota 64.

68. Ruiz Aguilar, Ricardo: «El Puerto de Santa Cruz». «Las Canarias». Madrid, domingo 20 de Abril de 1902. N.º 53.

69. Ibid.

Añadiendo las razones que le mueven en la campaña que sostiene contra el contratista Sr. Lecuona y que se concretan en:

«el convencimiento que tengo, y el cual van confirmando los hechos, de que es impotente para realizar esa obra; y de que su condición de hijo del país y jefe de un grupo político, antipático y menguado, le coloca en situación de imponerse por el miedo haciendo creer a sus paisanos que si el contrato se rescinde no habrá puerto, y de utilizar poderosas influencias en su lucha o en sus pretensiones con el Estado que es menor de edad, y uno de cuyos tutores con alma y vida le protege»⁷⁰.

El 26 de Abril de 1902, Ruiz Aguilar manifestó su cansancio expresado en estas palabras: «Renuncio a continuar el examen detallado de los contratistas, candidedes y gratuitas suposiciones que contiene la exposición de los contratistas, que empieza como creo haber dicho, por apuntar un temblor de tierra *sobre el cual no insisten* (y hacen bien); sigue por denunciar un descenso de 60 centímetros en algunas hiladas durante la construcción del dique (¿constará oficialmente ese hecho?) y acaba por suponer unos *formidables golpes de mar* sobre la infraestructura (sic) que, a renglón seguido, dicen no ser probable su remoción por el oleaje hallándose ocho metros bajo la marea baja (ahí duele)»⁷¹.

El contratista apoya su petición de «legalidad de la reclamación de abono» en los siguientes puntos:

«1.º en *deficiencia del proyecto de construcción*.

2.º en *no haber previsto éste la generación de olas mayores de seis metros*.

3.º en que el accidente *ha sido extraordinario y su fuerza irresistible*»⁷².

Estos puntos del contratista son contestados por Ruiz Aguilar, que los considera rebatibles punto a punto. Respecto al primer punto su opinión es que:

«no queda bien parado el cuerpo de ingenieros o yo no sé una palabra de gramática: deficiente es aquello que le falta algo para estar completo y, ni parece natural que de las oficinas de Obras Públicas y de la

70. Ibid. Ibidem.

71. Ruiz Aguilar, Ricardo: «*El Puerto de Santa Cruz*». «*Las Canarias*». Madrid, sábado 26 de Abril de 1902. N.º 54.

72. Ibid.

Junta Consultiva haya salido un proyecto cojo o manco, ni que el contratista, si sabe lo que tiene entre manos que lo dudo, lo acepte sin protesta»⁷³.

Ruiz Aguilar prefiere pensar que lo que han querido decir es que el «sistema de construcción adoptado le faltaba algo para ser bueno», pero que al proyecto ni le falta ni le sobra. En cuanto al segundo punto que señalan los contratistas dice:

«... el de las olas de 7,40 metros matemáticamente medidas por el público ilustrado, pertenece al género inocente»⁷⁴.

En cuanto al tercero y último punto:

«el que presenta como hecho extraordinario y de fuerza irresistible un mar de fondo que ni el mismo contratista se atreve a llamar *temporal*, es de aquellos que tratándose de averías producidas a la profundidad que todos sabemos, resulta trágico (sic)»⁷⁵.

El 30 de Abril nos apunta que debe discutir una afirmación rotunda del contratista; que ha dicho:

«Que las obras se han ejecutado bajo la continua y asidua inspección y vigilancia de un ingeniero jefe, un ingeniero subalterno, un ayudante y un sobrestante que han residido de forma permanente en la población»⁷⁶.

Quien lo lea puede pensar que este personal técnico no tenía otra misión que la de inspeccionar y vigilar las obras de aquel puerto, y la realidad es bien distinta:

«Todo el mundo sabe en Santa Cruz, y tampoco se ignora en la Dirección de Obras Públicas, que siempre ha habido en aquella jefatura escasez de personal; que por espacio de periodos largos sólo ha habido un ingeniero haciendo de jefe y de subalterno; que ni el Puerto de Santa Cruz ni el de Las Palmas, a pesar de su importancia, han tenido ingeniero-director exclusivamente dedicado a esa atención, a pesar de

73. Ibid. Ibidem.

74. Ibid. nota 71.

75. Ibid.

76. Ruiz Aguilar, Ricardo: «*El Puerto de Santa Cruz IX*». «*Las Canarias*». Madrid, miércoles 30 de Abril de 1902. N.º 55.

lo que dispone la ley de Puertos; y que el personal subalterno, escaso y abrumado de trabajo, en los últimos años no puede atender al que le proporcionan las carreteras de la provincia cuyo estudio y replanteo anda por lo demás retrasado»⁷⁷.

Resulta muy cómodo de culpar a los demás y para Ruiz Aguilar constituye un «verdadero atrevimiento que raya en la osadía», afirmar que ha existido una vigilancia asidua.

Enterado Ruiz Aguilar de que la carta que le escribió a Canalejas, donde le daba cuenta de la avería del Puerto de Santa Cruz de Tenerife y le pedía que se tomaran soluciones rápidas para seguir con la marcha de las obras que tan importantes eran para la isla de Tenerife, había ofendido al jefe de Obras Públicas de la provincia, se apresura a pedirle disculpas, aunque no ve ofensa ninguna en lo que ha escrito, ya que la única referencia que hace a su persona es para descargarla de responsabilidades. Lo único que le podía haber ofendido es la petición, por parte de Ruiz Aguilar de una «inspección» punto que aclara en su artículo del 11 de Mayo de 1902, en el que insiste en la necesidad de que vaya a Canarias un inspector general para ver las obras del Puerto de Santa Cruz de Tenerife:

«porque deseo precipitar esa inspección antes que se autorice la continuación de la obra y se arrojen al mar los 300 prismas que el contratista tiene construídos; porque ese inspector general puede disponer que se pesquen y examinen los arrojados hace muchos años y que hoy aparecen al descubierto en el fondo del mar; porque ese inspector puede llevar a cabo averiguaciones que no tiene obligación de hacer el digno jefe de Obras Públicas por referirse a tiempos anteriores a su gestión; y porque siendo el contratista un cacique que se titula jefe de partido político y alardea de amistad íntima y cariñosa con el Sr. Morret, parece natural que no se le trate como a un contratista cualquiera.

Por eso pedí la inspección, ya que él no la solicitaba, pues el informe o sentencia favorable de ésta quitaría todo pretexto a la maledicencia»⁷⁸.

En la última crónica que aparece firmada por Ruiz Aguilar en «Las Canarias» del día 25 de Junio de 1902, hace referencia a las noticias que le llegan de un periódico de Santa Cruz de Tenerife en el cual se propone «que el contratista de las obras retire el material movil existen-

77. Ibid.

78. Ruiz Aguilar, Ricardo: «El Puerto de Santa Cruz IX bis». «Las Canarias». Madrid, domingo 11 de Mayo de 1902. N.º 57.

te en un trozo del muelle de atraque, dejando libre éste para las faenas de carga y descarga: fundando esta proposición en que el reparo de las averías sufridas y la continuación del dique *permanecerán largo tiempo en el estado que hoy se hallan*».

Ruiz Aguilar, que ha tratado de buscar información sobre la situación de las obras y el tiempo que tardarían en comenzarse, nos dice lo siguiente:

«Respecto a los trámites o tropiezos que ese expediente anda sufriendo, no he vuelto a ocuparme en ellos después de aportar los datos que en uso de mi autonomía facilite a la Dirección de Obras Públicas, compuesta de personas en las que no influye la política, ni el *negocio*, ni lo que amigos o enemigos del contratista deslicen al oído y sin pruebas, resolverán que el Estado cargue con el mochuelo o que el contratista le provea de nuevas alas. Si lo primero antes del año empezaran las obras de reparación; si lo segundo, apelará el contratista, y entonces será llegado el caso de que los diputados vean el modo de que no termine el mes de Enero de 1903 sin que alguien, *sea quien fuere* reanude los trabajos»⁷⁹.

Ruiz Aguilar sospecha que hay intereses ocultos que intentarán dilatar el comienzo de las obras en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, pero al no poder fundamentarlo en acusaciones, se queda en mera sospecha.

A partir de este artículo no vuelve a aparecer ninguna referencia a la marcha del Puerto que firme Ruiz Aguilar, como ya dijimos. Pero es de señalar que en «Las Canarias» del día 26 de Agosto de 1902 aparece un artículo firmado por un tal Zuri, que nos parece escrito por la mano de Ruiz Aguilar oculto en este seudónimo y que reproducimos íntegramente como colofón a este trabajo:

«Leo en los periódicos de Canarias que el contratista de dicha obra (el Puerto de La Luz) ha hecho entrega definitiva de ella al Estado.

Mi enhorabuena a la provincia que cuenta con un Puerto concluido.

La expresión de mi sentimiento por no contar con dos, por culpa de... quien sea.

El júbilo que hoy embarga los ánimos en Las Palmas, pudo y debió ser precedido de otro mayor en Santa Cruz.

79. Ruiz Aguilar, Ricardo: «El Puerto de Santa Cruz». «Las Canarias». Madrid, miércoles 25 de Junio de 1902. N.º 66.

No siento envidia del bien ajeno, pero me apena verlo *localizado*. Experimento en cambio algún remordimiento por lo poco que en los últimos años hice para que la capital del archipiélago no quedase rezagada.

Dios, el diablo, el contratista y el pueblo intervinieron en ello: yo, que luché solo contra todos ellos, veo castigada hoy mi soberbia.

Ignoro si volveré a coger la pluma para hablar de ese desdichado Puerto de Santa Cruz, con el cual se sienten, al parecer, satisfechos sus habitantes; hoy, ante el contraste que ofrece el de Las Palmas terminado y el de Santa Cruz destruido, solo tengo fuerzas para decir:

*Cada Puerto tiene el contratista que merece*⁸⁰.

80. Zuri: «*El Puerto de La Luz*». «*Las Canarias*». Madrid, n.º 78, 26 de Agosto de 1902.