

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

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

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

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

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

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

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

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

— o —

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

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

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

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

(Hemeroteca de El Museo Canario)



ORIGENES I

Primer Proyecto de 1861

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

(...)

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

(...)

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

(...)

Intervención de la Sociedad de amigos del País

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

EL PUERTO DE REFUGIO DE LA LUZ EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

No se disponía, ni de fondos, ni de influencias suficientes para abordar la construcción del Puerto de la Luz. Esta vendría más tarde.

Era evidente que el partido liberal había de ser llamado al poder; y entonces D. Fernando de León y Castillo sería ministro, y ocuparía un puesto muy preeminente y realizaría sin duda alguna, nuestra suprema aspiración; mientras tanto, el llevar a cabo mezquinas obras en el puerto para el sólo uso de Las Palmas, ni era posible ni conveniente...

(...)
...¿Qué hubiera sucedido, si Santa Cruz se hubiese enterado de que en Las Palmas, se abordaba resueltamente la realización de este grandioso proyecto, que había de matar las ilusiones de siempre, de ser el único puerto de escala de las Islas?. La oposición hubiera sido formidable, mayor que las que se han empleado para convativir las diversas divisiones, y esto en mejores condiciones que Canaria, porque el expediente de su Puerto estaba terminado, y el del nuestro en la mente de algunos.

Hubieran aceptado la Junta de Puertos, obtenido el remate, y dueños de esta importante ventaja, hubieran convativido con encarnizamiento la realización de nuestro proyecto.

En cambio, no se alarmaron con este usual informe si es que tuvieron noticias, y el remate del puerto de La Luz, llevado a cabo en 1882, fue una bomba que aplastó sin más consecuencias.

(...)

Proyecto definitivo del Puerto de Refugio de La Luz

A fin de Febrero de 1881, ocupa el poder el partido liberal. (...) Tiempo le faltó al Ingeniero Jefe para ir a Madrid, y proponer a su hermano el pensamiento de construir el Puerto de Refugio en el de La Luz.

Acogida la idea con entusiasmo por D. Fernando obtuvo el apoyo decidido del Ministro de Fomento, el Señor Albareda y del Director de Obras Públicas, D. Eusebio Paja.

(...)

Debemos explicar la denominación Puerto de Refugio con cuyo nombre se clasificó. En verdad, debió llamarse de interés general, porque su objeto era favorecer la navegación mundial en su camino entre los continentes. Pero habiendo en la Ley la clasificación oficial de Puerto de Refugio aplicada a los puertos destinados a abrigar a los buques de los temporales y no a operaciones de comercio, el Ingeniero la adoptó para que el Estado construyese el puerto, sin Junta y sin auxilio de la localidad. También (...) porque en 1881,

LA VERSION DE JUAN LEON Y CASTILLO SOBRE LA HISTORIA DEL PUERTO

no podía concebirse Junta en el Desierto del Puerto de la Luz, en donde no existía ni comercio ni población.

(...)

...Se había supuesto en los Centros oficiales que se trataba de una obra pequeña, con un muelle de desembarque. El Ingeniero insistió y propuso como atenuación del presupuesto, que consideraban subido, aumentar a 18 años el plazo de 8 que se proponía en el proyecto para terminar las obras, resultando un gasto anual de 400.000 y pico de pesetas en vez de 1.000.000. La idea fue aceptada.

El Ingeniero adoptó para el dique el sistema de bloques concertados sin mortero en las juntas con paramentos verticales, sistema muy en boga entonces entre los ingenieros británicos, y que no se ha empleado hasta ahora en España.

(...)

Remate

(Después de haber sido declarada desierta la primera subasta)

...El Ingeniero marchó a Madrid el 22 de Julio (1882), llegando en los últimos días del mes. Ausentes casi todos los Ministros, entre ellos su hermano,

que se encontraba con Sagasta en Aguas Buenas, tuvo la buena suerte de encontrarse de Director de Obras Públicas a su íntimo y querido amigo D. José Ferreras, y Jefe del Negociado, a otro amigo, compañero de promoción, el Ingeniero García Arranz, a los que encontró completamente dispuestos a mejorar las condiciones del remate. No fue posible disminuir el número de años, pero en cambio fijaron en un cinco por ciento el depósito, reduciéndolo de 800.000 pesetas a 400.000, condición jamás aceptada por el Gobierno, ni antes ni después del remate.

(...)

(Después de haber sido adjudicada la subasta a Swanston)

...Entonces, pudo haber fracasado el remate. En el cálculo para reducir la moneda inglesa a española, para el depósito, se padeció un error, del cual resultó que al de los Sres. Swanston le faltaba 3 ó 4 pesetas. D. Santiago Verdugo, uno de los que se presentaron a subasta, reclamó la nulidad del remate, que realmente, en ley, era nula. D. Fernando logró que se aprobase dada la hasta cierta punto ridícula e insignificante reclamación.

(...)

Construcción

Todo el mundo conoce la historia de los Almacenes de carbón de los Sres. Miller, Doorley y Blandy. Sin la aprobación del Ingeniero, el primero no hubiese podido construirlos en el sitio preferente, y de los otros dos, no hubieran podido echarse los simientos.

Es más: sin la autorización del In-





geniero para que estos dos últimos Sres. llevaran a cabo las obras antes de estar aprobadas las condiciones solicitadas, no hubieran construido éstos y los sucesivos. (Después de que la Junta Consultiva denegare el permiso).

...El conflicto lo conjuró D. Fernando. Los proyectos se aprobaron por la Junta Consultiva, y después el Consejo de Obras Públicas, consigna en todos sus informes que su criterio es el no aceptado.

(...)

También en Marzo del mismo año (1891) (El Ingeniero) se separó de la Dirección de la política local, por disidencias con su hermano... Entonces se quedó el Ingeniero sin la Jefatura Política indiscutida, que había ostentado por más de 20 años, y sin la de Ingeniero de la Provincia, estando en vísperas de perder su carácter de Ingeniero del Estado. Más vale no recordar aquellos días. Todos sus amigos políticos excepto cinco o seis, que nunca le han olvidado, se les separaron, considerando un peligro hasta saludarle. Se encontró solo, aislado, sin apoyo de influencias, y perdida hasta su carrera...

(En Septiembre de 1895 el Ingeniero se traslada a Madrid para resolver el proyecto pendiente tras los temporales de ese año).

...Provisto de una carta de recomendación para el Sr. Cánovas, Presidente del Consejo de Ministros a la sazón, se presentó a él, auxiliado por D. Juan de Quesada y por Morlesin, Secretario de la Presidencia. La acogida del Sr. Cánovas fue cordialísima. El Ingeniero le manifestó el objeto de su visita... El Sr. Cánovas

ofreció apoyar al Ingeniero, y sobre la marcha, se sentó y escribió de su puño al Ministro de Fomento, Ingeniero D. Alberto Bosch, compañero del Sr. León y Castillo, la carta más expresiva, indicando en ella que el asunto que recomendaba lo hacía cuestión política del Gabinete...

El Sr. Cánovas ofreció entonces, con verdadero interés al Ingeniero, la Jefatura del partido conservador de Gran Canaria, propuesta que rechazó éste, por sus antecedentes públicos y de familia... Con estas palancas fue resolviendo los asuntos pendientes.

(...)

Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas

(A comienzos de 1903 Juan y León y Castillo abogó por la Junta de Obras)

...La opinión pública fue contraria a la idea. Se la consideraba perjudicial, porque se había de crear recargos sobre las operaciones de la navegación y no se tenía fe en la gestión de los que la formasen. Algunas pocas personas, apoyaron el proyecto y entre ellas, el Alcalde D. Ambrosio Hurtado y el Presidente de la Cámara de Comercio, D. Miguel Curbelo. El primero se apresuró a tomar datos en las Juntas establecidas y con ellos se solicitó del Gobierno la creación de la del Puerto de la Luz y de Las Palmas.

(El Ingeniero) ...Se apresuró a recabar de su hermano el nombramiento de Ingeniero de la Junta. Desagradable sorpresa recibió al contestarle que ese nombramiento era de incumbencia de D. Vicente Ruano, Jefe de su partido,

con el cual podía hablar. El Ingeniero desistió, pero nada hubiera conseguido, porque el Sr. Ruano se apresuró a obtener la promesa del nombramiento de Ingeniero de la Junta a favor de D. Eugenio Suárez Galván, antes de estar constituida ésta.

Este hecho, le advirtió el propósito firme de la política local en separarlo de la Junta. Ya los políticos se habían penetrado de la complacencia de D. Fernando, en alejar al Ingeniero de los asuntos del Puerto, y sobre todo de la importancia de la Junta para colocar en ella a los recomendados. Así ha sido. La Junta ha sido y es una casa de misericordia. Habrá empleados aptos, pero por casualidad, no por reconocérseles sus aptitudes. El desfallo conocido lo prueba.

(...)

Queda aún mucho por hacer. La Junta se ha limitado a realizar obras accesorias y de embellecimiento, que, sin duda, se hacían necesarias; pero no ha abordado las mejoras y engrandecimiento del Puerto para que ha sido creado. El Puerto no ha salido de su molde primitivo. Falta estudiar y realizar el antepuerto, la obra más necesaria para un puerto de escala; los muelles de ribera; el desmonte del fondo en los bajos; las grúas de servicio, fuente de arbitrios, y otros muchos.

Las Palmas 6 de Octubre de 1909.

VERITAS

6 Octubre, 1909

Archivo Histórico Provincial de Las Palmas, Fondo Juan León y Castillo, legajo 14, expediente 1.