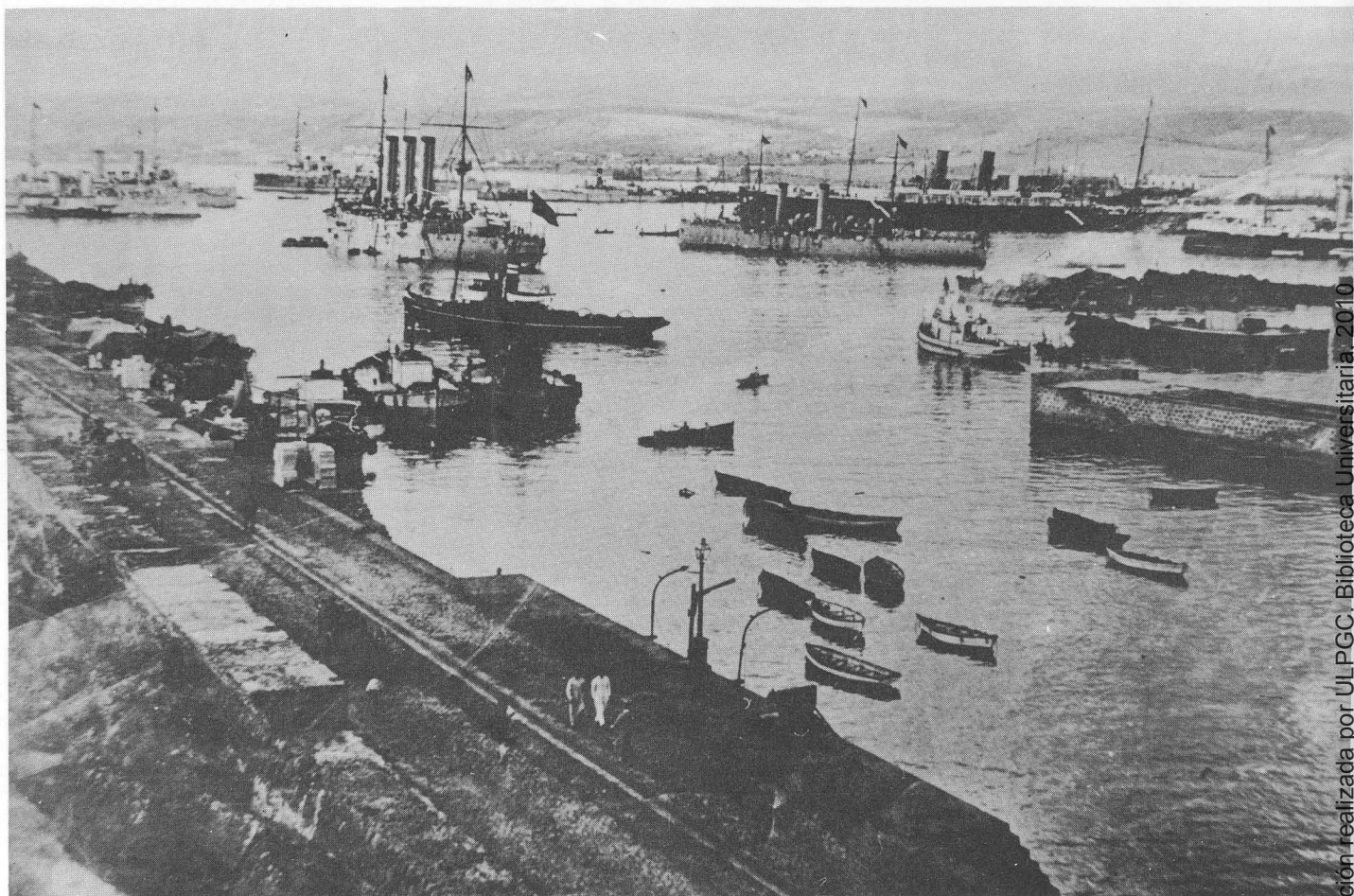


LA LUZ, ESTACION CARBONERA Y DESPEGUE PORTUARIO. 1883 - 1913

FRANCISCO QUINTANA NAVARRO



La imposibilidad de que el muelle de San Telmo cumpliera su cometido como "punta de lanzamiento" para la economía insular motivó que desde mediados del siglo XIX las miradas se centraran en el aprovechamiento de las excelentes condiciones naturales que ofrecía la entonces des poblada y desierta Bahía de las Isletas. En este sentido, el Expediente que se inició en 1856 demostró la necesidad de contar con un puerto cómodo y seguro, idea ésta que fue ampliamente puesta de relieve por los sectores mercantiles y los poderes locales.

Sin embargo, los primeros proyectos resultarían fallidos. Tanto la concepción de muelle "auxiliar" diseñada por Clavijo y Pló en 1857, como la de "abrigo y desembarco" del joven ingeniero Juan León y Castillo en 1862, dieron a entender que el camino hacia el puerto de La Luz sería largo y no exento de dificultades. La falta de apoyos decisivos, los problemas de financiación, la desidia del Estado para impulsar decididamente las obras, la ineptitud de los contratistas, y hasta la relativa debilidad de los sectores comerciales isleños, son causas que explican la continua paralización de las obras que se iniciaron en 1863 y la frustración de los primeros proyectos (1).

En torno al ansiado puerto, entre 1856 y 1880, asistimos, pues, a un largo período de tentativas, no cristalizadas en resultados prácticos, pero fructíferas a la postre, por cuanto se fue generalizando un estado de opinión favorable a su definitiva ubicación en la ensenada de La Luz, al mismo tiempo que, desde la primitiva idea de un mero muelle auxiliar como remedio inmediato, se fue avanzando hacia una más amplia concepción de puerto moderno, que ofreciera posibilidades para un futuro relanzamiento económico.

EL PROYECTO

A la altura de 1882, los obstáculos que se opusieron anteriormente parecían ya superados. En primer lugar se había conseguido declarar el puerto "de refugio" lo cual significaba que el municipio no tenía que afrontar la financiación del proyecto al correr ahora por cuenta directa del Estado. En segundo lugar, el movimiento marítimo internacional —con su espectacular crecimiento a partir de 1870— daba consistencia al argumento de construir un puerto de escala en este punto del Atlántico, y ahora con más razón que nunca en vista de la creciente penetración europea en el flanco occidental de

Africa. Finalmente, y sobre todo, tras la formación del gobierno liberal de Sagasta en febrero de 1881, el hecho de contar con un ministro canario en el poder central era el más sólido respaldo para conseguir, de una vez por todas, que con tanta insistencia se había reclamado desde 1856.

Es conveniente subrayar la idea del logro portuario de 1882 como resultado directo de una "concesión" otorgada desde el poder central. El puerto de La Luz no fue el resultado de aunar iniciativas particulares en torno a la posibilidad de una Junta de Obras con el objetivo de consolidar firmes intereses mercantiles de comerciantes, navieras y consignatarias, como sucedió en otros puertos estatales (Barcelona o Valencia son buena muestra de ello). La iniciativa privada actuaría posteriormente, pero en principio el necesario proyecto se retrasó hasta que se pudiera contar con la oportunidad de tener en Madrid una buena "recomendación". Desde luego, la oportunidad llegó con Fernando León y Castillo, y bien que se aprovechó. El ministro —una vez más— supo canalizar los intereses y aspiraciones de los poderes económicos insulares; de ahí que el puerto se haya presentado siempre como uno de los más importantes

logros de la política "leonina" (2).

Bajo el régimen de la Restauración, el "turno político" aconsejaba no dejar escapar la mínima ocasión; por ello la máquina legislativa y técnica en pro del puerto se puso en acción de forma inmediata, antes incluso de que el propio turno hiciera salir a Fernando León y Castillo de su ministerio. Además se trataba de una buena baza en la pugna por la hegemonía provincial, y había que jugarla con fuerza. En apenas dos años (etapa prodigiosa si tenemos en cuenta la larga incubación que necesitaban la mayoría de los proyectos estatales) el Puerto de Refugio se hizo realidad tras la subasta de las obras y su definitiva adjudicación a favor de una de las familias pioneras de la penetración británica en la isla.

El proyecto, redactado por el entonces ingeniero-jefe de Canarias Juan León y Castillo, consistía básicamente en "dos grandes unidades:

- a) El **Dique Rompeolas** o **Dique Exterior de Abrigo**, el muelle de La Luz propiamente, situado en la prolongación del desembarcadero a medio construir, y compuesto de tres tramos diferentes hasta alcanzar 1.200 metros de largo. Concebido para proporcionar el abrigo necesario en el interior del puerto, preveía su coronación con un parapeto en previsión de gruesas mareas. A su amparo quedaría una amplia superficie destinada al movimiento y anclaje de los buques dentro de la dársena.
- b) El **Muelle Transversal de Santa Catalina** se situaba perpendicularmente al Dique, dejando entre ambos una distancia de 200 metros abierta al mar como boca de entrada al puerto. Compuesto por dos tramos, alcanzaba una longitud total en torno a los 700 metros, y disponía de mayor anchura con zona para tránsito de viajeros y carros, al idearse como muelle para las operaciones de carga y descarga" (3).

Las obras quedaron inauguradas el 26 de febrero de 1883, hace ahora justamente 100 años. Para el Archipiélago en su conjunto, y para la ciudad de Las Palmas en particular, la desierta Bahía de las Isletas se convirtió desde entonces en testigo excepcional de una prolífica actividad humana que contribuyó poderosamente a alterar sus bases socioeconómicas.

LA CONSTRUCCION

El gigantesco proyecto portuario necesitaba unos medios técnicos hasta entonces desconocidos en la isla, al mismo tiempo que precisaba dotarse de una poderosa infraestructura que hiciera posible tanto la construcción de materiales como su traslado e instalación. Los contactos mantenidos por el autor del proyecto con ingenieros ingleses le indujeron a utilizar el sistema empleado en diversos puertos de la India, por entonces punto preferente de la in-

versión británica en instalaciones marítimas, sobre todo tras la apertura de Suez.

La casa contratista, por medio de su central, encargó en Londres las modernas máquinas y el diseño de las instalaciones necesarias. De este modo, la construcción del Puerto de Refugio se puede considerar como la primera gran inversión británica de carácter moderno en la isla, a cuyo servicio dedicó capitales, técnicas y personal cualificado, a través de la iniciativa particular, en modelo semejante al que utilizaba en sus dominios coloniales, aunque esta vez la financiación corriera por cuenta del Gobierno español.

Hasta finales de 1886 no comenzó propiamente la construcción del puerto, y a finales de ese año apenas se habían avanzado 42 metros en las nuevas obras del dique de abrigo. Durante los tres primeros años transcurridos desde la firma de la contrata, los trabajos se redujeron a preparar las instalaciones y acondicionar el punto de arranque de los muelles. En los solares cedidos a la



Vapor correo de la Compañía Trasatlántica "ANTONIO LOPEZ" líneas a Cuba y Filipinas (1883 - 1890)

Swanston, como casa rematadora, se tuvo que construir un edificio donde se instaló la máquina de vapor con capacidad para fabricar una decena de prismas al día, que después se depositaban en una extensa explanada. Desde allí, un sistema de transportes por medio de carros sobre raíles trasladaba las grandes piedras hasta el lugar donde debían ser lanzadas al mar. Hornos, almacenes, talleres, oficinas y diversos barracones completaban la infraestructura requerida. Todo aquel montaje inédito atraía al canario de fines de siglo, pero nada llamó tan poderosamente la atención como la gran grúa **Titán** —de giro circular y un largo brazo de casi 16 metros—, importada directamente de Inglaterra y que se encargaba de la colocación de los prismas; no era ésta la primera grúa que actuaba en la Bahía de La Luz, pero el moderno artillugio simbolizaba el esfuerzo de la obra portuaria (4).

Los ingleses pusieron técnicas y medios, el Estado concedió el dinero necesario, y los canarios aportaron el trabajo. La obra del puerto absorbió buena parte de la excedentaria y barata mano de obra que inmigraba de los campos o de otras islas a raíz de la crisis de la cochinilla. Pero esta absorción no se produjo tanto en las tareas de la obra en sí, como en las faenas portuarias —carboneo, carga, estiba, servicios...— que su construcción generó. De esta forma en el puerto se formó el primer núcleo obrero fuerte de la ciudad, y, al calor de las huelgas portuarias de la primera década de siglo, nace el movimiento obrero contemporáneo de la isla (5).

Las obras proyectadas se ampliaron en algunos aspectos durante el desarrollo de los trabajos. Tal es el caso del servicio de conducción y depósito de aguas para el abastecimiento de los buques, obra que se acometió con diligencia desde su aprobación, dada la premura del servicio para el crecimiento del tráfico marítimo; ello motivó que en 1889 los barcos contaran con

menos problemas para la aguada en puerto que cualquier vecino de la barriada portuaria, la más castigada de la ciudad por la irregularidad del servicio de agua.

Por otra parte, la experiencia técnica aconsejaba el cambio parcial de algunas cuestiones contempladas en el diseño inicial. El propio Juan León y Castillo reconocía "a posteriori" que las prisas en su elaboración obligaron a tomar soluciones con cierta precipitación; a ello se sumó el efecto de los temporales de 1895, que ocasionaron ciertos desperfectos en el Dique de Abrigo. Así, los sucesivos proyectos de reformas fueron pensados con el objeto de consolidar la obra y obtener un mayor resguardo frente a la acción del mar. De todas formas, el puerto resultante no sufrió sustanciales modificaciones respecto al proyectado inicialmente en 1881 (6).

La manera de llevar a cabo los trabajos por la empresa rematadora fue unánimemente alabada por todos durante el transcurso de las obras. Con ellas la **Swanston C.**^a buscó —como empresa particular que era— medios para obtener beneficios, y lo consiguió. Pero, además, al calor de la construcción del puerto encontró la oportunidad para alcanzar ventajas en su negocio particular. Cuando Juan Swanston solicita en 1886 autorización para construir unos almacenes de carbón adosados al dique, encuentra en el Ingeniero Jefe, desde Las Palmas, y en su poderoso hermano Fernando, desde Madrid, decididos apoyos para conseguir la concesión. Merece la pena detenernos en esta cuestión por cuanto se puede apreciar con cierta nitidez una vinculación de intereses entre los hermanos León y Castillo, por un lado, y la **Swanston**, por el otro; y es que los “benefactores” del Puerto de Refugio se veían motivados a devolver el favor a la empresa que hizo posible el remate de las obras.

La concesión fue objeto de un largo contencioso, donde se puso de manifiesto la oposición de otros particulares interesados en el negocio del carbón, como Juan Houghton, Juan Bautista Carló, o Arturo Alejandro Doorley, quienes anunciaban sus temores de “que las obras del dique pertenecientes al Estado vendrían a convertirse con el tiempo en obras de servicio exclusivo de la casa rematadora...” (7). También la Sección Cuarta de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, encargada de asesorar en el tema, reconocía que “...se pretende la construcción de una obra adosada al dique del Puerto de Refugio de La Luz no construido todavía, y precisamente se solicita esta construcción por el mismo contratista que ha de ejecutar el referido dique, pretendiendo aprovechar para ello los mismos elementos de su contrata...” (8); además señalaba que “se trata de la modificación del proyecto de una obra del Estado, del aumento de sus obras y de aplicarla a un servicio, al cual no estaba destinada, en beneficio de un particular” (9). Con informe negativo pasó el expediente al Negociado de Puertos, pero las influencias de los hermanos León y Castillo hicieron posible la **real orden de 1 de agosto de 1887** que autorizaba a **Swanston y C.**^a la construcción del depósito de carbón. Más tarde sería el propio Juan León y Castillo el que observaría irregularidades en las cuentas del puerto, donde se incluían partidas correspondientes al negocio particular de la empresa (10). Todo ello induce a pensar que, desde luego, la construcción del puerto proporcionó a la compañía británica estimables beneficios al margen de la contrata.

En general, el sofisticado sistema de construcción debido a los múltiples trabajos requeridos y, sobre todo, las limitadas cantidades asignadas anualmente por el Estado hicieron del puerto de La Luz una obra lenta que necesitó casi 20 años para su construcción definitiva. El puerto no fue entregado hasta el 11 de agosto de 1902; sin embargo, el

avance de las obras y el aumento de la superficie de mar abrigada que conllevaba, junto a las necesidades de la navegación comercial internacional, permitieron el desarrollo del tráfico marítimo de forma paralela a su construcción.

EL DESPEGUE PORTUARIO

Se ha señalado ampliamente la nueva dimensión que adquiere el desarrollo capitalista en la etapa comprendida entre 1870 y 1914, momento en el que hace su aparición el fenómeno imperialista. El logro del Puerto de Refugio coincide con esa fase crucial de la historia contemporánea.

Los estímulos recibidos por la industrialización anterior habían permitido, entre otros avances, el desarrollo de los medios de comunicación y el contacto con zonas del Globo hasta entonces desconocidas. El comercio internacional experimentó un fuerte impulso, que tuvo sus detonantes inmediatos en el aumento del tonelaje de la marina mercante, en el surgimiento de nuevas empresas navieras, y en la extensión de las líneas de navegación internacionales.

La superación de la vela por el vapor aceleró este proceso al aumentar la rapidez en los intercambios y la capacidad de transporte. Pero el barco de vapor se encontró pronto con la limitación de tener que llevar una gran cantidad de carbón a bordo para el consumo de la

máquina. La necesidad de disponer de **estaciones carboneras** en diversos puntos de las rutas marítimas era evidente. Las inversiones en puertos se multiplicaron, y las potencias europeas —necesitadas de materias primas y de abrir nuevos mercados y sus manufacturas— emplearon capitales y técnicas en aquellas zonas estratégicas que eran vitales para su comercio.

Dentro de este complejo proceso hemos de situar la construcción del puerto de La Luz, enclavado en un punto “idóneo” para la creciente penetración en el África Occidental. A corto plazo, a través de los puertos mayores del Archipiélago, se produce la plena incorporación de Canarias a los circuitos del comercio internacional. A su amparo operarán una serie de compañías extranjeras —británicas fundamentalmente— que encuentran beneficios a través de los negocios del carbón, las consignaciones y las exportaciones agrícolas, y que desplegarán múltiples intereses en diversos sectores de nuestra economía.

Ya mucho antes de que comenzara su construcción, el nuevo puerto se concebía como futura “escala internacional”. Es más, su razón de ser estaba en “la mayor importancia que han tomado estas islas como punto de escala para la navegación de larga travesía, como estación naval y estratégica” y como “centro comercial para el tráfico con la vecina costa de África” (11).



EN 1883 SE INAUGURAN LAS OBRAS DE CONSTRUCCION DEL PUERTO QUE FINALIZAN EN 1902

Otros factores internos contribuyeron también a convertir La Luz en lugar preferente para el tránsito de vapores en esta zona del Atlántico. Entre ellos habría que señalar las condiciones naturales de la rada, que hacían cómodas y seguras las operaciones marítimas; su condición de puerto franco, que proporcionaba extraordinarias ventajas comerciales frente a otros puertos; y el clima insular, que convirtió la isla en excelente "estación invernal" para viajeros y turistas europeos.

Una vez que se pusieron las bases del futuro progreso con la concesión del puerto, la colaboración entre los poderes locales y la iniciativa privada se encargaría de limar obstáculos y abrir caminos al desarrollo de su función como "puerto de paso" (port of call). Ya la canarizada Casa **Miller** —establecida en la ciudad desde mediados de siglo— había dispuesto un servicio flotante de carbón para lograr la escala de los vapores correos con destino a América (12). Ahora se trataba de facilitar el establecimiento de las diversas compañías extranjeras que intuían la ventajosa situación del nuevo puerto frente a otros del área, como los de San Vicente y Funchal.

La historia de los primeros almacenes de carbón concedidos en el puerto ilustra en buena medida esa colaboración. En 1885 Diego Miller Vasconcellos, Arturo Alejandro Doorley y Juan Bautista Carló, en representación de **Tomás Miller e Hijos, Grand Canary Coaling**

Compay y Blandy Brothers, respectivamente, solicitan autorización para construir explanadas, muelles particulares y depósitos de carbón en la zona litoral del puerto. Los proyectos, redactados por Cirilo Moreno desde la Oficina de Obras Públicas se enviaron a Madrid para su tramitación, mientras avanzaban sus obras. Cuando se habían terminado de construir los almacenes, y Madrid comunica la denegación del permiso, la capacidad de maniobra de Fernando León y Castillo es puesta de nuevo a prueba y, saltándose el dictamen negativo de la Junta Consultiva de Puertos, una "decisión política" autoriza las concesiones (13).

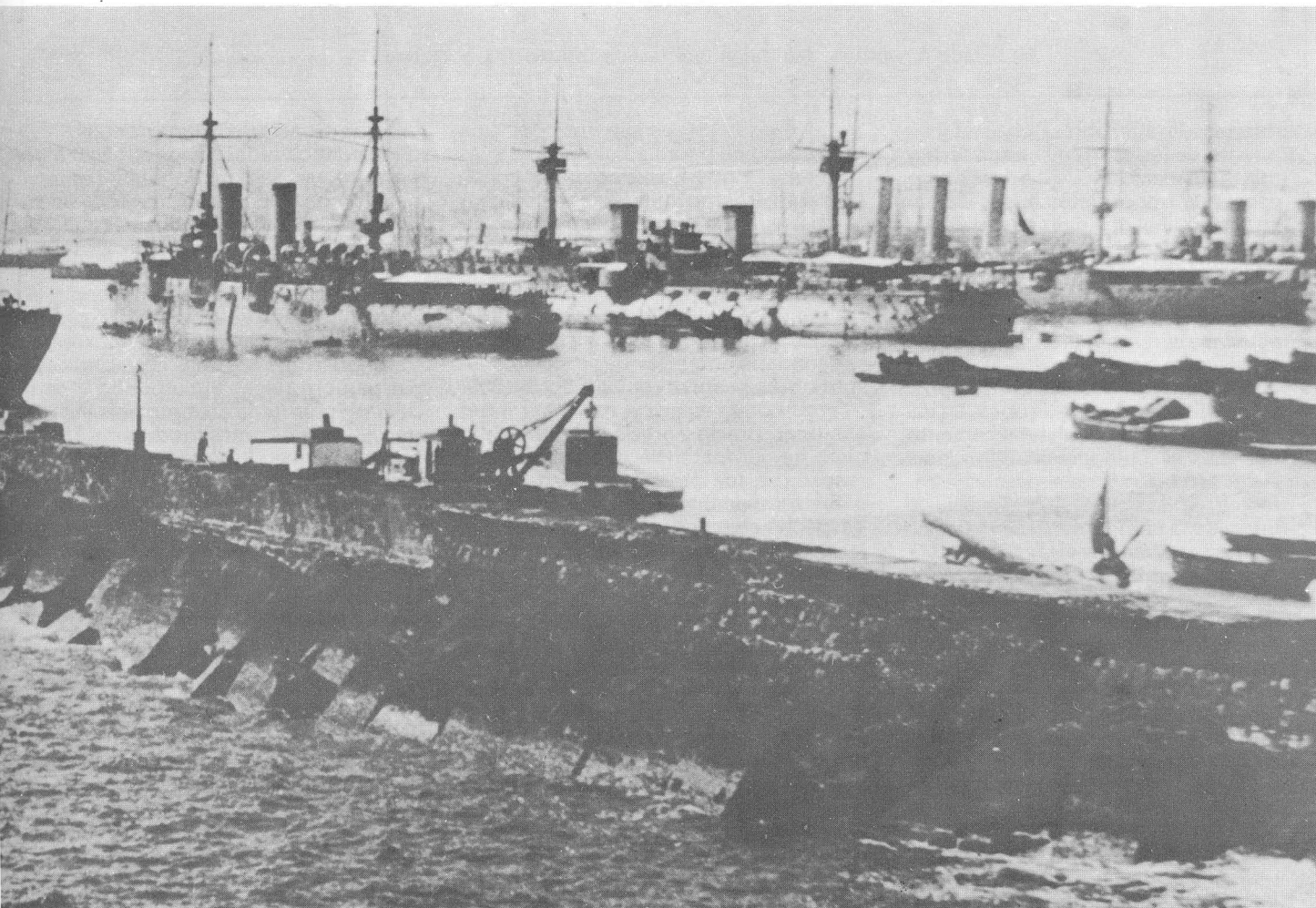
El precedente se repitió de forma continua. La Junta Consultiva no cedia en su empeño contra "...la tendencia de los particulares a pedir estas autorizaciones para ocupar las playas y los terrenos que más pueden interesar a las obras futuras del puerto" (14), al mismo tiempo que advertía sobre las consecuencias negativas para el futuro urbano de la zona portuaria. En la isla, en cambio, el puerto se entendía como cuestión vital para atraer capitales que impulsaran la descapitalizada economía insular. Con el paso del tiempo, la ausencia de una seria planificación de-

jaría su impronta en la zona y barrio portuarios, dominados por calles estrechas, limitados servicios y escasos espacios libres.

El resultado más inmediato de las concesiones —tanto en obras públicas como en las privadas— estuvo en el rápido crecimiento del tráfico marítimo, generándose con ello una intensa actividad marítima y comercial que posibilita el despegue portuario de fin de siglo.

Si consideramos la evolución general de la afluencia de vapores a la Bahía de la Luz desde el inicio de las obras hasta el comienzo de la primera guerra mundial (con la que se inicia el primero de los paréntesis de su historia), observamos una línea de crecimiento continuo que sólo es interrumpida por la Guerra de Cuba en 1898. (Ver gráfico 1). Pero un detenido análisis nos obliga a matizar un poco más la tónica de crecimiento general y distinguir algunas fases:

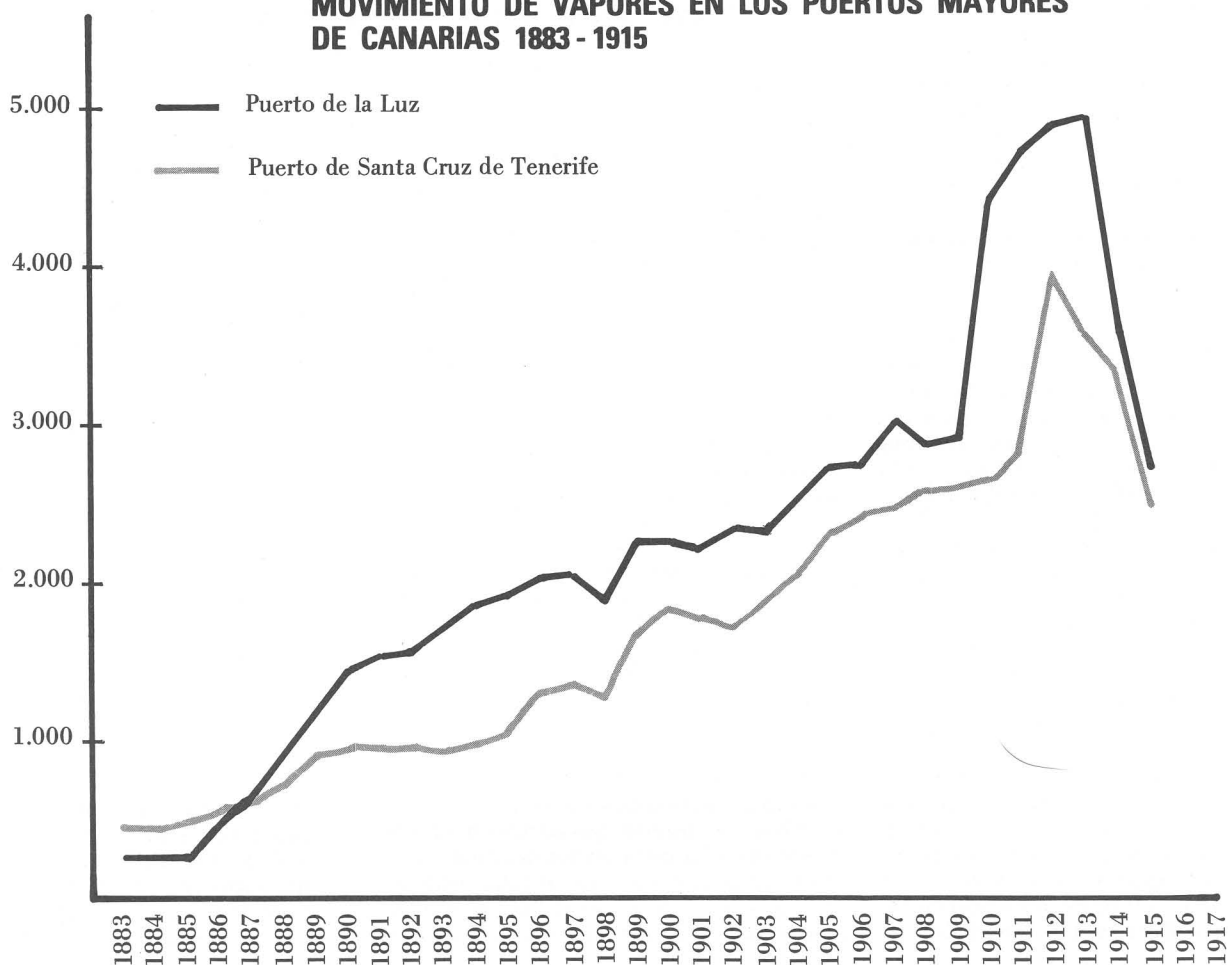
- 1) Entre 1885 y 1890 se produce el **despegue** portuario inicial al superar a Santa Cruz de Tenerife en el tráfico de vapores, hasta entonces primer puerto de las islas. Este despegue se articula en torno a la euforia del co-



Llegada a Las Palmas de la escuadra más numerosa que entrara en nuestro Puerto al mando del almirante Lazaga. 15 de Febrero de 1905

GRAFICO 1

MOVIMIENTO DE VAPORES EN LOS PUERTOS MAYORES DE CANARIAS 1883 - 1915



Fuente: Elaborado a partir de los datos que facilita RAMONELL Y OBRADOR, J.: **Proyecto de ampliación del Puerto de la Luz**. Tip. Diario. Las Palmas, 1917.

mienzo de sus obras, el establecimiento de las primeras casas carboneras, la elección de La Luz como escala de importantes líneas de navegación, y el decidido apoyo de los poderes locales al establecimiento de los negocios portuarios.

- 2) Entre 1891 y 1909 asistimos a la **consolidación** del puerto, coincidiendo esta fase con la generalización de los servicios —construcción de tinglados, talleres, varaderos...— y la posterior terminación de las obras en los muelles (1903), el establecimiento de nuevas compañías extranjeras —confirmación de la supremacía británica (**Wilson Sons, Cory Brothers**) e inicio de la competencia con firmas alemanas (**Woermann**)—, la generalización de las exportaciones de plátanos a los mercados europeos y la expansión de los negocios portuarios a otras esferas de la actividad económica.
- 3) Entre 1910 y 1913 el puerto —cada vez más dependiente del exterior— entra en una **fase prebélica** al reflejar su movimiento la acción de la competencia marítima y comercial en vísperas de la Gran Guerra. El fin de año de 1913 —con sus casi 5.000 vapores y su 1.163.856 toneladas de mercancías importadas— marca el fin de una etapa de crecimiento inin-

terrumpido, y el comienzo de una fase crítica para La Luz —y Canarias entera— que hizo descender considerablemente su tráfico hasta llegar casi a la paralización, etapa remondata muy a duras penas en los años veinte.

El éxito del rápido crecimiento del puerto, alcanzado en apenas un lustro y consolidado antes de que se terminaran sus obras, estuvo en su aprovechamiento como estación marítima internacional, gracias precisamente al alto nivel de competencia que alcanzó con respecto a los otros puertos del área, sobre todo en lo que se refiere al rápido despacho de carbón, agua y víveres, objetivos prioritarios de los buques de tránsito.

Como estación carbonera La Luz alcanzó pronto fama internacional, y la prensa local se encargó de ponerlo continuamente de manifiesto al reproducir los artículos de la prensa británica, francesa o italiana que comentaban las excelencias del nuevo puerto. El carbón que se importaba —siempre de Inglaterra a través de Liverpool, New Port, o más comúnmente de Cardiff— era el de mejor calidad para la navegación a vapor, ya que proporcionaba la mayor cantidad de calorías por tonelada. Hasta

la Gran Guerra existían grandes cantidades depositadas en los almacenes de tierra, pero las carboneras contaron pronto con gabarras o barcazas de su ministro que eran conducidas hasta el costado del buque por medio de remolcadores. De la rapidez de las operaciones de carga y estiba dependía en buena medida el éxito del puerto puesto que la mayoría de los vapores fondeaban apenas unas horas, las necesarias para hacer el carboneo y partir hacia el puerto de destino. Más del 80% de los vapores entrados durante 1886 lo hicieron con el firme propósito de abastecerse de carbón; de ahí que su despacho sea el mejor de los índices para observar el prodigioso despegue del puerto y su verdadero significado como estación naval (ver cuadro 1). Para corroborarlo, basta señalar la supremacía que adquirió el carbón en el movimiento general de mercancías (ver cuadro 2).

También la aguada y el aprovisionamiento de víveres eran servicios fundamentales para el tránsito de buques. Ya hemos comentado la mejora que supuso para el puerto las obras de conducción y depósito de agua. En un principio sus servicios se realizaban a base de aljibes flotantes que generalmente surtían los buques con rapidez y efica-

cia. Era la época de **Luz Reina, María Reina y Luisa**, tres aljibes que en 1887 disponían de una capacidad conjunta de "130 pipas de agua potable de excelente calidad" y, por entonces, a razón de 2,75 pesetas la pipa de agua puesta a bordo (unos 450 litros) (15). En la primera década del siglo XX el servicio aparece considerablemente ampliado con una compañía general regentada por la **Grand Canary Coaling**, y de la que formaban parte, además de ella, **Miller, Blandy Brothers, Salvador Cuyás, José Torrén y Francisco Gonçalves** (16).

En cuanto a los víveres, los periódicos de Liverpool daban cumplida cuenta de las ventajas isleñas al escribir cosas como éstas: "Podemos asegurar sin temor de equivocarnos que en ningún punto del Globo se compran verduras de toda clase y carne fresca tan baratas ni tan buenas como en las Islas Canarias. Con tales ventajas conviene a los grandes vapores de pasaje entrar en un puerto donde se obtienen frutos de toda especie por casi el valor que cuesta su conducción, y donde se compran huevos, carnes de vaca y carnero, manteca y hielo aun más baratos que en Inglaterra" (17). La progresiva construcción en el litoral portuario de depósitos de víveres, almacenes de frutas y verduras, frigoríficos y viveros contribuyó en gran medida a la facilidad del suministro, sobre todo, en las "grandes partidas" que cargaban los legendarios vapores italianos de **La Veloce** dedicados a canalizar la emigración desde Génova y Nápoles hacia Buenos Aires y Montevideo con escala en nuestro puerto.

CUADRO 1

CARBON MINERAL SUMINISTRADO POR LOS DEPOSITOS DEL PUERTO DE LA LUZ, 1881 - 1892

Años	Toneladas
1881	300
1882	3.500
1883	4.500
1884	6.700
1885	18.390
1886	38.827
1887	69.361
1888	128.173
1889	157.437
1890	192.738
1891	205.177
1892	206.378

Fuente: Información periódica de **El Liberal**.

LOS NEGOCIOS Y SU EXPANSION

Con su consolidación como estación de avituallamiento, numerosas navieras escogen La Luz como escala en sus viajes de larga travesía y comienza la irrupción de las "industrias del puerto" (18).

A las compañías españolas con escala fija en el Puerto de La Luz desde 1881 —**Compañía Trasatlántica y Compañía**

de Navegación e Industria, ambas de Barcelona—, se les suman ahora otras menores que también se dedican a la actividad comercial con América y a más pequeña escala con la costa africana, como las catalanas **E. Pi y C.^a y Roca y C.^a**, la gaditana **Pinillo Saens y C.^a**, o la **Compañía Bilbaína de Ibarra**. Pero entre 1886 y 1889 la bandera española apenas aporta un 15% escaso del total de los vapores entrados. Era el momento en que la bandera y pabellón británicos do-

CUADRO 2

MOVIMIENTO DE MERCANCIAS POR EL PUERTO DE LA LUZ, 1910 - 1914 MERCANCIAS DESEMBARCADAS

Años	CARGA GENERAL		MADERAS		CARBON		TOTALES	
	Toneladas	%	Toneladas	%	Toneladas	%	Toneladas	%
1910	199.210	21,4	24.592	2,6	706.475	75,9	930.277	100
1911	216.755	20,2	31.464	2,9	822.231	76,8	1.070.450	100
1912	231.916	21,8	39.845	3,7	791.985	74,5	1.063.746	100
1913	209.111	19,5	35.369	3,3	828.376	77,2	1.072.856	100
1914	168.126	20,2	28.842	3,5	636.523	76,3	833.491	100

MERCANCIAS EMBARCADAS

Años	CARGA GENERAL		MADERAS		PLATANOS PAPAS Y TOMATES		TOTALES	
	Toneladas	%	Toneladas	%	Toneladas	%	Toneladas	%
1910	7.560	9,2	2.022	2,5	72.120	88,3	81.702	100
1911	8.489	10,0	2.426	2,8	74.240	87,2	85.155	100
1912	4.980	6,0	1.950	2,3	76.320	91,7	83.250	100
1913	6.560	7,7	1.607	1,9	76.902	90,3	85.069	100
1914	6.192	7,0	1.226	1,4	80.309	91,5	87.727	100

Fuente: Elaboración a partir de los datos contenidos en **El Puerto de Las Palmas de Gran Canaria. Datos estadísticos**. Tip. Diario. Las Palmas, 1916.

minaban ampliamente los mares. Las navieras **The British and African Steam Navigation Company** y **The African Steamship Company**, asociadas y consignadas a la poderosa **Elder Dempster** de Jones, organizaban hasta nueve expediciones mensuales que, desde Liverpool, Hamburgo y Plymouth, se dirigían a Senegal y Góree haciendo escala en La Luz. Sus buques, que aquí se conocieron como "los paquetes", canalizaban el fruto —fundamentalmente aceites— de la penetración británica en el área a través de las agencias comerciales repartidas a lo largo de la costa occidental africana (19). Junto a ellas otras compañías británicas —como la **Forwood Brothers**—, alemanas —como la **Woermann Linie**—, francesas —como la **N. Paquet y C.^a** de Marsella—, e italianas —como **La Veloce**—, optaron por la escala en Las Palmas para sus líneas de tráfico fijo entre Europa y África o América.

A partir del carboneo y las consignaciones las compañías extendieron sus actividades, sobre todo entre 1890 y 1910. En efecto, en creciente fase expansiva, los negocios extranjeros —siempre los británicos en el liderato— ramificaron sus intereses y se insertaron en la casi totalidad de los sectores económicos. Establecieron los mecanismos para facilitar las transacciones comerciales a larga distancia a través de sucursales bancarias (**Bank of British West Africa**) o actuando como propios bancos (**Miller**); se convirtieron en comisionistas, agentes o delegados de prestigiosas compañías de seguros internacionales (**Lloyd, London Assurance Company...**); canalizaron las primeras experiencias de la industria turística en Canarias, controlando la infraestructura hotelera (Alfred L. Jones y la cadena de sus cuatro hoteles, con el **Santa Catalina** a la cabeza); actuaron como grandes almacenistas dedicados a la importación de todo tipo de mercancías, desde maderas y abonos (**Elder Dempster**) hasta los mínimos productos de consumo doméstico (**Miller**); y, sobre todo, aprovechando el flete en los viajes de regreso, primero difundieron (de nuevo Alfred L. Jones), y después exportaron en gran escala (**Yeowards Brothers**), los productos alternativos a la crisis agrícola, y en especial los plátanos, llegando incluso a convertirse en grandes propietarios (**Elder & Fyffe**).

Otros trabajos han insistido en estos amplios fenómenos (20), sin embargo interesa aquí destacar cómo, desde el puerto y a partir de él, las compañías extranjeras vincularon los diversos sectores de la economía insular e impulsaron una dinámica de crecimiento sujeta al dictado del mercado internacional.

Ciertamente, el puerto era el feudo preferido del capital foráneo; a sus vientos ondeaban ahora las banderas británicas izadas en los mástiles de los buques, consignatarias y agencias, y los visitantes eran recibidos con el expresivo "Welcome to Canary Islands". Pero la inversión extranjera también actuó como acicate para lanzar a los negocios

portuarios a una serie de capitales insulares que hasta entonces no habían tenido la oportunidad de traspasar la frontera del reducido comercio orientado al abastecimiento local.

No sólo la **Miller** y la **Elder** trasladaron sus oficinas y almacenes principales desde Triana a Santa Catalina. Allí se establecieron también Salvador Cuyás y Prat y Miguel Curbelo Espino; otros comerciantes siguieron operando desde la central en Triana, pero sus actividades se extendieron hacia el recinto portuario, como las firmas **Vda. de D. Tomás Bosch y Sastre** e **Hijos de Juan Rodríguez González**, todos ellos principales exponentes de capitales comerciales forjados o consolidados en la primera época de despegue portuario. Junto a ellos lo

hicieron también los hermanos Antúnez, los hermanos De la Torre, Ignacio Cantero Molet, Rosendo Ramos Franch, Andrés Macías Macías, y otros muchos. Allí construyeron almacenes, tinglados, astilleros y muelles particulares, que luego explotaron y generaron beneficios para sus negocios, generalmente de tipo familiar. De una casa como la de los Bosch surgieron otros nombres con capacidad propia en la primera década de siglo, como los de Juan Bosch y Sintes, Cástor Gómez Navarro, y Juan Bordes Claverie. No todos eran nacidos en las islas, o descendientes de isleños, pero sus capitales y sus intereses sí lo eran, estaban plenamente naturalizados y, en conjunto, todos ellos se pueden considerar como "comerciantes canarios".

CUADRO 3 COMPAÑÍAS CON LINEAS DE VAPORES CON ESCALAS FIJAS EN EL PUERTO DE LA LUZ EN 1909

Fuente: A. TORRES JUAN Y R. ENRIQUEZ PADRON:
Anuario Comercial de Gran Canaria. Lanzarote y Fuerteventura
Tip. Diario - Las Palmas 1909

CONSIGNATARIAS	COMPAÑÍAS DE NAVEGACION
A) EXTRANJERAS	
ELDER DEMPSTER Y C. ^a	The British and African Steam Navigation Co. Africam Steamship Company Elder Dempster Shipping Ltd. Cía. de Correos Interinsulares Canarios
WOERMANN LINIE	Woermann Linie Hamburg-America Linie Hamburg-Bremen-Afrika Linie Deutsche Ost Africa Linie Kosmos Linie Servicio Italo-Spagnolo
MILLER Y C. ^a	Union Castle Line Mala Real Inglesa Transportes Marítimos Austro-Americana Lloyd Italiano Rennie Line Bucknall Line Lampport & Holt
GRAND CANARY COALING	La Veloce Houlder Line Mac Iver Line Argentine Cargo Line
BLANDY BROTHERS Y C. ^a	Navigazione Generale Italiana V. Lund y Sons Bullard King y C. ^a
OTTO THORESEN	Otto Thoresen
YEOWARD BROTHERS	Yeoward Brothers
B) ESPAÑOLAS	
M. CURBELO Y C. ^a	Compañía Trasatlántica
VIUDA DE TOMAS BOSCH	Navegación e Industria
JUAN BORDES CLAVERIE	Pinillos, Izquierdo y C. ^a , S. en C.

Algunas de estas familias tenían ya una larga tradición comercial en el tráfico de cabotaje entre las islas, e incluso en el comercio americano, como armadores de pequeños veleros. A ello se sumó ahora el contacto con los británicos que les aportaron nuevas técnicas para regentar y expandir sus negocios. Con la extensión de las líneas de navegación, las consignaciones abrieron el camino de sus actividades portuarias: Cuyás no sólo se hizo con los servicios de pequeñas líneas catalanas, sino que desde 1885 consignaba los vapores de **La Veloce** y tuvo que afrontar tres años después el desastre del **Sud-América**; los Bosch se encargaban de las líneas de **Rius y Torres, Navegación e Industria** y de la **Casa Millán**; los Curbelo alcanzaron su apogeo con la **Compañía Trasatlántica** y **Pinillos** abrió el camino para la irrupción del primer Bordes. Pero también supieron diversificar sus actividades a otros campos y funcionaban, a la vez, como armadores, almacenistas, exportadores, aseguradores, contratistas, transportistas, comisionistas y hasta banqueros (21).

De este modo se puede decir que el puerto abrió el camino para conformar y consolidar una burguesía comercial autóctona que actuaba a remolque de la iniciativa e inversion extranjeras. No podía llevar el timón de la economía, por su relativa fragilidad y su escasa capacidad inicial frente a las agencias que operaban desde Liverpool, Londres, Hamburgo o Marsella; por ello se facilitó el camino al capital foráneo y se consumió la "extraversión" de nuestra economía. Pero, en conjunto, aportaron un enorme caudal de energías al crear auténticas sagas comerciales que conectaron con otros sectores de Barcelona y Cádiz, integraron consejos de administración de sucursales bancarias y entidades aseguradoras, dispusieron de agentes en Londres y otras plazas extranjeras, actuaron como cónsules de países europeos y americanos, desplegaron múltiples influencias en las instancias locales al ostentar cargos en Ayuntamiento, Cámara de Comercio y otros organismos y sociedades insulares, y lograron a corto plazo para Las Palmas y su puerto la hegemonía mercantil en el conjunto del Archipiélago.

El surgimiento de estos negocios y las expectativas que originaron hizo crear en aquellos años una "mentalidad de progreso" convenientemente reflejada en libros, publicística y prensa de la época. Mentalidad que se entiende sólo a partir de la dinámica portuaria, sobre todo si imaginamos la impresión que supuso para el coetáneo observar un desierto de arena convertido tan rápidamente en escenario de una intensa actividad marítima y comercial.

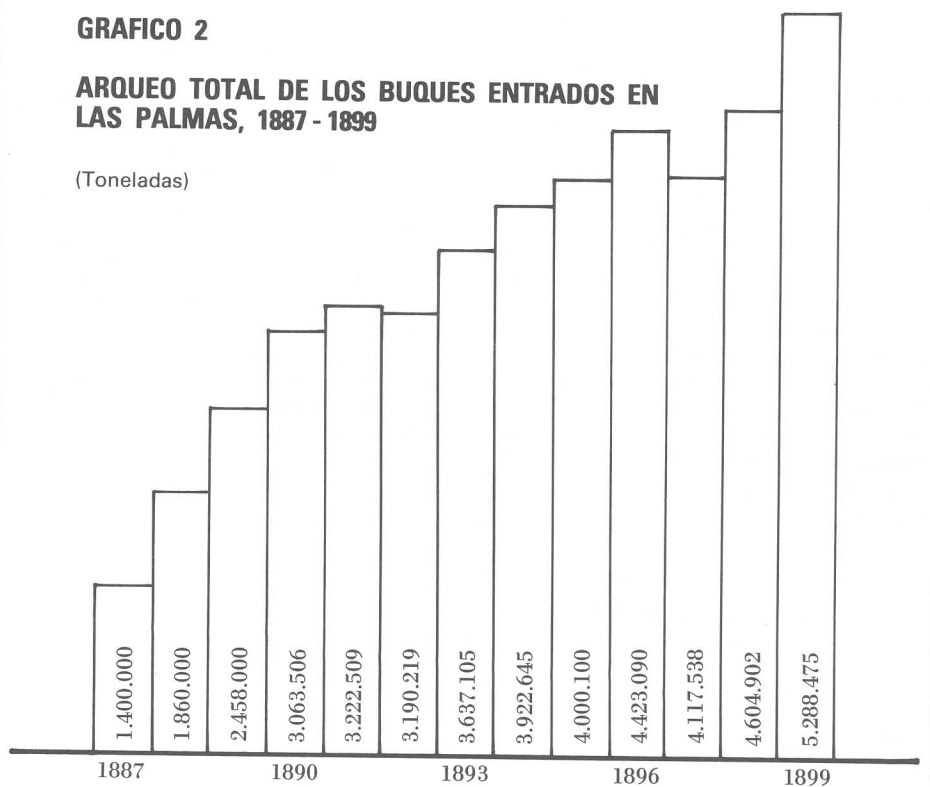
ALGUNAS CONSIDERACIONES FINALES

Los decretos de puertos francos de 1852 proporcionaban al Archipiélago el marco propicio para su proyección económica; treinta años después, la construcción del Puerto de Refugio suponía dotar a la isla del instrumento preciso

GRAFICO 2

ARQUEO TOTAL DE LOS BUQUES ENTRADOS EN LAS PALMAS, 1887 - 1899

(Toneladas)



Elaborado a partir de los datos que facilita MOROTE, L. en **La Tierra de los Guanartemes**, p. 49.

para realizar esa proyección. Hasta entonces, Gran Canaria no pudo comprobar el resultado de las medidas liberalizadoras en toda su dimensión, y desde entonces se multiplicaron sus efectos sobre las diversas actividades productivas. El puerto fue el origen de múltiples procesos de transformación; sus resultados se extendieron desde el crecimiento urbano hasta la cosmopolitización de la cultura y los hábitos sociales. Entrar en los detalles de estos cambios alargaría en exceso el presente artículo; sin embargo, algunos aspectos parciales merecen ser tenidos en consideración.

El rápido despegue portuario obligó pronto a modernizar y extender sus servicios, pero en esta cuestión se dejó sentir —desde el primer momento— la carencia de una seria planificación. Hasta que se crea la **Junta de Obras del Puerto** en 1905, el Estado y el Ayuntamiento poco hicieron para ofrecer unos servicios de acuerdo con la creciente demanda del tráfico marítimo y el aumento de población en el barrio portuario; hasta entonces, los logros se habían centrado en la elevación a primera clase de la **Dirección de Sanidad Marítima**, la construcción en Gando de un Lazareto sucio, la dotación de una mínima señalización marítima, y el empalme del cable telegráfico que nos unía a Europa y África. En el interior del recinto portua-

rio todo se dejó en manos de la iniciativa privada, y no hubo hasta bien entrado el siglo XX un estudio minucioso de la zona litoral y de los servicios públicos necesarios.

La iniciativa privada acometió la construcción de tinglados, varaderos, almacenes, talleres y toda la infraestructura comercial que beneficiaba directamente al Puerto. Pero el barrio portuario sufrió las peores consecuencias del progresivo abandono de los poderes públicos; ya a comienzos de siglo **La Mañana** denunciaba de forma elocuente esta situación: "Desde que se deja el Jardín de San Telmo hasta que se llega al Puerto de la Luz, todo lo que se ve denuncia a gritos un estado de incuria, de suciedad, de falta de agua, de carencia de policía, de hábitos sociales, de pulcritud, de amor a lo bello, de interés siquiera, por hacerle agradable la estancia al extranjero..." (22), al mismo tiempo que se extendía en las pésimas condiciones higiénicas de "...aquellos vecinos de Las Palmas, confinados en chozas de madera o piedra seca, en comunicación casi inmediata unas con otras, sin letrinas, sin aire para respirar, durmiendo todos en reducidísimo espacio y en comunidad con animales, costándoles un trabajo enorme conseguir un cántaro de agua..." (23). Eran los resultados inmediatos de un crecimiento sin frenos.

Por otra parte, se hace preciso señalar las indudables consecuencias políticas que tuvo el puerto para el futuro del Archipiélago. Casi todos los protagonistas del "despegue portuario" estaban comprometidos en la "política del Bloque", y el puerto fue también un instrumento a su servicio. Hemos apuntado en otra ocasión que "el Puerto de Refugio constituyó un importante factor para el "consenso social" que sirvió de base al dominio ejercido sobre la vida insular por el sistema caciquil de obediencia "leonina" (24). Su concesión abrió el camino al "engrandecimiento de la Gran Canaria" y, a la larga, entroncó directamente con la política divisionista de comienzos del siglo XX (25), gracias a la pujanza de la burguesía grancanaria, a la "traslación del eje mercantil de Santa Cruz a Las Palmas" (26), y a la hegemonía marítima alcan-

zada por el puerto de La Luz en el conjunto del Archipiélago (ver cuadro IV). Desde que en 1887 el puerto de La Luz supera al de Santa Cruz en la entrada de vapores, la publicística local encontró en la "aritmética de los números" la principal razón para dotar a Las Palmas de sus propias instituciones. Desde entonces, los puertos mayores del Archipiélago se han convertido en interesante capítulo del llamado "pleito insular", con su indudable repercusión hasta épocas más actuales.

En definitiva, el puerto de La Luz —con la distancia que nos proporciona sus 100 años de vida— se inscribe como hito trascendental en la contemporaneidad de las islas y nos sitúa ante procesos clave de nuestra dinámica histórica más reciente.

CUADRO 4

VAPORES FONDEADOS EN LOS PUERTOS CANARIOS DURANTE 1889

Puerto	Vapores	Porcentaje
La Luz, en Las Palmas	1.180	47,0
Santa Cruz de Tenerife	911	36,2
Santa Cruz de La Palma	104	4,1
Puerto de Cabras	99	3,9
Arrecife de Lanzarote	79	3,1
San Sebastián de la Gomera	69	2,7
Valverde	69	2,7

Fuente: Revista Comercial, núm. 83, 1 de Enero de 1890.

NOTAS:

- (1) Sobre los avatares de los dos primeros proyectos de muelle en la Bahía de la Luz, Cfr. MORALES LEZCANO, V. y QUINTANA NAVARRO, F. *El puerto de La Luz, punto de escala internacional, 1852-1903*. Comunicación leída en el "Coloquio de Historia Marítima Internacional". Las Palmas, 1982. En ella nos hemos apoyado para la redacción del presente artículo.
- (2) Cfr. NOREÑA SALTO, M.T.: *Canarias: política y sociedad durante la Restauración*, 1977. Tomo I pp. 68-71. Desmedida es la valoración que se hace en la publicación en homenaje a Fernando León y Castillo, *El puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria*, Tip. "Diario", Las Palmas, 1909.
- (3) MORALES LEZCANO, V. y QUINTANA NAVARRO, F., cit.
- (4) Cfr. "De la primera grúa y del primer buzo" en CIRILO MORENO, J.: *De los Puertos de La Luz y Las Palmas y otras historias*. Edic. Gabinete Literario, Las Palmas, 1947.
- (5) BRITO, O.: *Historia del movimiento obrero canario*. Edit. Popular, 1980. pp. 73-132.
- (6) Los sucesivos proyectos de *Variación del dique exterior de abrigo* (1888), *Variación del muelle de Santa Catalina* (1895), *Reforma de Variación del dique de Abrigo* (1897) y *Reforma de Variación del Muelle de Santa Catalina* (1899) consiguieron: a) para el Dique, aumentar su sección transversal y reforzar su

- construcción y b) para el Muelle de Santa Catalina, reformar su base de cimentación y sustituir remate y tramo final en curva por otro recto. En general, las reformas redundaron en la mejora técnica del proyecto.
- (7) *Dictamen de la Sección 4.ª de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, reunida el 27 de enero de 1887*, donde se considera el recurso presentado. (A)rchivo del (M)inisterio de (O)bras (P)úblicas, Madrid.
- (8) *Ibidem*.
- (9) *Ibidem*.
- (10) *Examen de la contabilidad de las obras del Puerto de Refugio a partir del 1.º de Junio de 1891 en que comienza a regir el contrato*. Se refiere al contrato firmado entre la **Swanston y C.ª** y Juan León y Castillo, por el que el Ingeniero se hacía cargo de la dirección de las obras del puerto. (A)rchivo (H)istórico (P)rovincial de (L)as (P)almas. Fondo (J)uan (L) León y (C)astillo. Leg. 3, exp. 10.
- (11) Memoria descriptiva del *Proyecto de un muelle de abrigo y de desembarco en el Puerto de la Luz*, por Juan León y Castillo, 30, septiembre, 1861. AHPLP, Fondo JLC, leg. 8, exp. 1.
- (12) Cfr. "Las Casas Carboneras establecidas en el Puerto de la Luz" en *España Nueva* abril, 1934, pp. XIV, XV y XXIX. También el artículo de MILLARES CANTERO, A. "Las Casas Carboneras del Puerto de la Luz" en *El Eco de Canarias* 28, octubre, 1979.

- (13) Cfr. la Memoria *Orígenes del Puerto de Refugio de la Luz en Las Palmas de Gran Canaria*, 1909. AHPLP Fondo JLC, leg. 14, exp. 1. De esta Memoria se publica una reseña en la selección de textos del presente número.
- (14) Dictamen de la Sección 4.ª de la J.C. de C,C y P. AMOP.
- (15) Información que facilita quincenalmente la *Revista Comercial*, órgano del **Círculo Mercantil de Las Palmas**.
- (16) Cfr. TORRES JUAN, A. y ENRIQUEZ PADRON, R.: *Anuario Comercial de Gran Canaria*, Las Palmas, 1908, y ediciones posteriores.
- (17) Artículo aparecido en *The Journal of Commerce* reproducido en *El Liberal*, n.º 688, 20, junio, 1890.
- (18) Cfr. MOROTE, L.: "Las cinco industrias del Puerto" en *La Mañana* n.º 1676, 14, diciembre, 1909 y *La tierra de los Guantemes*. Se reprodu. en la selección de textos de este número.
- (19) Sobre la historia pasada de la **Elder Dempster**, Cfr. la monografía de DAVIES, P.N.: *The Trade Makers. Elder Dempster in West Africa, 1852-1972*. London, 1973, y la recensión que de ella hace MORALES LEZCANO en estas páginas. Con motivo de la adquisición del edificio de la Compañía británica, es ahora el momento propicio para dotar al futuro "Museo Marítimo" de fondos y colecciones dispersas sobre la historia de nuestro puerto
- (20) Me refiero a los trabajos de MORALES LEZCANO, V.: *León y Castillo, Embajador: 1887-1918*, "Inversiones inglesas en Canarias durante el siglo XIX" y "Capitalismo industrial e inversiones extranjeras en Canarias (1850-1945)"; a los de MILLARES CANTERO, A.: *Aproximación a una fenomenología de la Restauración en la isla de Gran Canaria*, "Las Casas Carboneras..." y "Sobre el papel de las compañías imperialistas en Gran Canaria"; y a los de HERRERA PIQUE, A.: *La Ciudad de Las Palmas. Noticia histórica de su urbanización y "La colonia inglesa en Gran Canaria"*.
- (21) Por ejemplo, la casa *Vda. de Tomás Bosch y Sastre* se anuncia, a comienzos de siglo, como: "Casa naviera dedicada á toda clase de operaciones mercantiles, desde el año 1863 en que se estableció en Las Palmas. Consignataria de las siguientes líneas de vapores: **Sociedad de Navegación e Industria, Antonio Millán, Sociedad Anónima de Navegación Transatlántica, Rius y Torres**, de Barcelona. Importadora por cuenta propia de diversos artículos nacionales y extranjeros. Exportadora de frutos. Contratista de Obras Públicas. Comisiones, Representaciones y Tránsitos". Y también como: "Almacenistas de cereales, legumbres y otros granos. Depósito de alcoholes, petróleos, aguardientes y otros artículos". Cfr. PEREZ, A.S. y ENRIQUEZ PADRON, R.: *Anuario Comercial de Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura*. Las Palmas, 1910 y 1911.
- (22) Cfr. *La Mañana*, n.º 161, 26, julio, 1904.
- (23) *Ibidem*. N.º 351, 26, abril, 1905.
- (24) Cfr. MORALES LEZCANO, V. y QUINTANA NAVARRO, F. cit.
- (25) Cfr. PEREZ GARZON, J.S.: "La cuestión canaria a principios del siglo XX: Publicística e intereses económicos" en *Anuario de Estudios Atlánticos*, n.º 24, 1978, pp. 229-251.
- (26) Idea admitida desde que MORALES LEZCANO la apuntara en sus trabajos citados, y sobre la que es preciso insistir por su indudable trascendencia.

TABLA CRONOLOGICA DEL PUERTO DE LA LUZ ENTRE 1852 Y 1913

FRANCISCO QUINTANA NAVARRO

I) PERIODO 1852-1880:

Desde la dotación a Canarias de su régimen de Puertos Francos, comienza a gestarse la idea de un puerto en condiciones en la Bahía de las Isletas. Sin embargo, hasta 1880, los proyectos que se realizan tropiezan con numerosos obstáculos y no salen adelante: son los años de la frustración de los proyectos prematuros.

II) PERIODO 1881-1883:

Años de la concesión del Puerto de Refugio: numerosos decretos y disposiciones hacen realidad el viejo anhelo.

III) PERIODO 1884-1902:

Es el periodo de construcción del puerto y, simultáneamente, el de su despegue y su conversión en estación carbonera como escala de las líneas internacionales. Su desarrollo es paralelo a la dotación de los adelantos modernos a la ciudad: tranvía, teléfono, electricidad.

IV) PERIODO 1903-1913:

Consolidación del Puerto y dotación de una estructura propia: la creación de la Junta de Obras del puerto. Comienza a sentirse la insuficiencia del puerto con motivo de la creciente afluencia del tráfico marítimo en vísperas de la Gran Guerra.

I) PERIODO 1852 - 1880

- 1852
11 Julio: *La Administración Bravo Murillo otorga el régimen de Puertos Francos a los de Canarias.*
- 1856
18 Novbre: Real Orden disponiendo el estudio de "un proyecto de las obras que el comercio reclama en el puerto de La Luz".
- 1858
15 Febre.: Real Orden aprobando el proyecto del Puerto de La Luz que había redactado el Ing.º Clavijo y Pló.
- 30 Junio: Subastadas las obras, no se rematan por falta de licitadores.
- 1861
27 Julio: En Exposición dirigida a la Reina, el Ayuntamiento de Las Palmas se compromete a sufragar el 50% de las obras del Puerto.
- 27 Agosto: Orden disponiendo la revisión y reforma del proyecto del Puerto.
- 1862
18 Junio: Real Orden aprobando el "Proyecto de un muelle de abrigo y desembarco para el Puerto de la Luz", obra del Ing.º Juan León y Castillo.
- 1 Agosto: Se subastan las obras. Obtiene la contrata Federico Verdugo Massieu, que cede sus derechos a su hermano Santiago Verdugo.
- 1863
9 Marzo: Comienzan las obras del Puerto de la Luz. Durante su desarrollo, la característica general es la irregularidad, con continuas paralizaciones.
- 1865
17 Agosto: Se aprueba la cesión de la contrata a favor de Antonio Matos Moreno.
- 1866
14 Julio: Problemas técnicos obligan a reformar las obras proyectadas. El Ayuntamiento no libra sus compromisos económicos con el Puerto: las obras se retrasan en su ejecución.
- 1869: *Apertura del Canal de Suez. Se acelera la renovación de la vela por el vapor.*

- 1871
15 Agosto: Tras varias prórrogas para la terminación de las obras, el contratista solicita la rescisión de la contrata.
- 1872
9 Junio: Real Orden declarando rescindida la contrata de las obras del Puerto de la Luz.
- 1874-79: Desde Canarias se elevan diversas peticiones solicitando la continuación de las obras. En la isla, la cuestión se centra en la conveniencia o no de abandonar el muelle de Las Palmas y centrar toda la atención en el Puerto de la Luz.
- 1880: *Se produce el cambio del casco de hierro por el de acero. Introducción de motores modernos que reducen el consumo de carbón. Resultado de todo ello, aumenta la competitividad del vapor sobre la vela al lograr una mayor capacidad de transporte.*
- 1880
7 Mayo: Ley General de Puertos que clasifica al de Las Palmas como "de interés local". Fuerte protesta en Gran Canaria.
- 21 Junio: Real Orden disponiendo remitir 61.000 Ptas. para continuar las obras del Muelle de Las Palmas. Anuncio de que se subsanaría el error de la Ley de Puertos.
- 9 Dicbre.: El Subgobernador de Canarias incoa Expediente para la declaración de La Luz como "puerto de refugio".

II) PERIODO 1881 - 83

- 1881
8 Febrero: *Dimisión del gobierno Cánovas y subida al poder de los liberales de Sagasta. Fernando León y Castillo ocupa el Ministerio de Ultramar.*
- 1881
20 Abril: Real Orden disponiendo la creación de la Junta de Obras de los Puertos de Las Palmas y de La Luz.
- 25 Abril: Real Orden mandando estudiar con urgencia el proyecto de un puerto de refugio en La Luz.
- 3 Mayo: Se aprueba la reforma del muelle de La Luz que se había iniciado en 1863. La Junta de Obras se encargaría de su administración y para los efectos se consigna una ayuda de 200.000 ptas.
- 1 Julio: *Queda constituida en Barcelona la Compañía Trasatlántica Española.*
- 26 Agosto: Real Orden disponiendo la escala de los Correos Trasatlánticos con destino a América en el puerto de Las Palmas. La línea quedaría inaugurada por el vapor "España" poco tiempo después. Júbilo en Las Palmas y fuerte oposición en Santa Cruz de Tenerife.
- 23 Novbre.: El Ing.º Juan León y Castillo remite a Madrid el "Proyecto del puerto de refugio de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria".
- 1882
3 Marzo: Real Orden aprobando el proyecto del puerto de refugio.
- 27 Abril: Ley declarando "puerto de refugio" al de La Luz.
- 28 Abril: Se dispone que las obras de La Luz sean a cargo del Estado. La Junta de Obras se encargaría del muelle de Las Palmas.

- 28 Junio: Se realiza la subasta para la adquisición de las obras del Puerto de la Luz. Queda desierta por falta de licitadores.
- 10 Agosto: Real Orden disponiendo se proceda a nueva subasta.
- 28 Septbre.: Se realiza la nueva subasta: la Swanston & Cía London ofrece la mejor proposición por 7.983.060,35 ptas. frente a los 8.150.000 ptas. ofertados por Francisco Turnes y Bautista.
- 1883
4 Enero: Real Orden desestimando el recurso de reposición presentado por Turnes. La contrata queda adjudicada a Swanston & Cía.
- 10 Enero: Se firma la contrata para la realización de las obras.
- 26 Febrero: Comienzan las obras del Puerto de Refugio.
- 1883: *Se inaugura el Cable Telegráfico Cádiz-Canarias. Las comunicaciones exteriores de las islas se amplían considerablemente.*
- III) PERIODO 1883 - 1902**
- 1884: Mientras comienza la delimitación de las obras del puerto, Alfred L. Jones establece **Gran Canary Coaling, Elder Dempster y Bank of British West Africa**: primeros síntomas de penetración extranjera tras los "pioneros".
- 1885: Tres reales órdenes resuelven los problemas de Expropiación de terrenos para la construcción del puerto.
- 8 Octubre: Primera concesión a un particular en la zona litoral del puerto: autorización a D. Juan Houghton Romero para construir terraplén y almacén de carbón.
- 1886
15 Enero: Se aprueba la consolidación del talud exterior del muelle de arranque de La Luz: primer aumento de obras.
- 10 Agosto: Se aprueba el aumento de obras para el servicio de conducción y depósito de agua potable para el abastecimiento del puerto.
- Octubre: *Fernando León y Castillo es nombrado Ministro de Gobernación.*
- 1887
22 Septbre.: Real Orden autorizando la contratación de los vapores correos interinsulares. En la posterior subasta, el servicio es adjudicado a **Elder Dempster**.
- 1888
6 Enero: Se aprueba el proyecto de variación del Dique exterior de abrigo.
- Junio: *Queda constituida en Las Palmas la sociedad **Canary Islands**, con gerencia en Londres. Objetivo inmediato: la construcción del Hotel Santa Catalina.*
- Agosto: Llega al puerto de La Luz el vapor "León y Castillo" que inaugura el servicio de correos vapores interinsulares.
- 1889
28 Marzo: Recepción definitiva de las obras de conducción y depósito de agua con destino al servicio del puerto.
- 16 Septbre.: Recepción definitiva de los primeros 168 metros construidos en el Muelle de Santa Catalina.
- 1890
1 Octubre: *El tranvía Las Palmas-Puerto realiza su primer recorrido. Durante el año, también se subasta el establecimiento de una red telefónica, haciéndose con su servicio **Miller**.*
- 1891
23 Octubre: Juan León y Castillo se hace cargo de la dirección de las obras del puerto contratado por la **Swanston y C.^a**. El Dique alcanza 434 metros.
- 1891: *Ruptura entre los hermanos León y Castillo. Juan, el ingeniero, abandona la dirección en las islas del Partido Liberal.*
- 1893: Se entregan 250 metros de nuevas obras en el Dique Exterior de abrigo.
- 1894: Inauguración de las líneas regulares de la **Yeoward Bros** entre Liverpool y los puertos canarios: se inicia la exportación de plátanos.
- 1895
29 Novbre: Se aprueba el proyecto de variación del muelle transversal de Santa Catalina.
- 1897
15 Julio: Se aprueba el proyecto de Reforma de variación del Dique exterior de abrigo.
- 1898: *Guerra hispano-norteamericana de Cuba, de leves repercusiones en el tráfico portuario.*
- 1899
9 Junio: Se aprueba el proyecto de Reforma de variación del Muelle transversal de Santa Catalina.
- 10 Junio: *Se inaugura el servicio de alumbrado eléctrico en Las Palmas.*
- 1900
6 Marzo: *Ley sobre confirmación y ampliación de las franquicias al Archipiélago Canario.*
- Julio: Se inicia el estudio del Anteproyecto de ensanche del Puerto de la Luz, sin terminarse aún las obras proyectadas en 1882.
- 1902
11 Agosto: Se efectúa la entrega oficial de las obras. El puerto de refugio de La Luz queda terminado y entregado a Obras Públicas.
- IV) PERIODO 1903 - 1913**
- 1903
4 Febrero: Real Orden modificando la terminación del muelle de Santa Catalina: el tramo final curvo se sustituye por otro recto.
- 31 Mayo: *Constitución en Las Palmas del Partido Local Canario. En él ocupan cargos directivos hombres relacionados con las actividades portuarias. Se acrecienta la lucha por la división de la provincia.*
- 1905
6 Junio: Real Orden creando la **Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas**.
- 7 Dicbre.: Sesión de constitución de la **Junta de Obras**.
- 1906
15 Enero: Equiparación de la **Junta de Obras** a las de las capitales de provincia. Disposiciones posteriores amplían su composición.
- 1907
Abril: Se entregan a la **Junta de Obras** los Puertos de La Luz y Las Palmas.
- 1910
Julio: La Junta de Obras emite dictamen favorable a la ampliación del Puerto de la Luz.
- 1911
25 Septbre.: El ingeniero director del Puerto, Eugenio Suárez Galván, redacta el Proyecto de Ampliación del Puerto de la Luz.
- 1912
11 Julio: *Ley de creación de los Cabildos Insulares.*
- 1913
31 Dicbre.: Se logra la cota máxima de registro de buques y tonelaje alcanzados por el Puerto de la Luz: en vísperas de la Primera Guerra Mundial.