

**UNA HORA MENOS EN CANARIAS:
APUNTE HISTÓRICO-JURÍDICO.**

**MANUEL ARANDA MENDÍAZ
EDUARDO GALVÁN RODRÍGUEZ**

El objetivo que persiguen las presentes líneas es sumamente modesto: el de ofrecer una pequeña anécdota que pretende que el lector ascienda a la categoría. Ciertamente, existen hechos asiduos a nuestra cotidianeidad que prácticamente pasan inadvertidos, pero que tienen y tuvieron consecuencias trascendentales tanto hoy como ayer.

Uno de estos hechos es el relativo al horario oficial vigente en las islas Canarias. Una realidad insoslayable con la que nos tropezamos varias veces al día y sobre cuyo origen y razón de ser pasamos por alto. ¿Por qué una hora menos? ¿Cuál es la razón que determina una hora de retraso en las islas Canarias respecto de la hora oficial que rige en el resto del Estado español? ¿No existían otras alternativas?¹.

1. LA HORA OFICIAL EN LA PENÍNSULA E ISLAS BALEARES.

La primera hora de nuestra historia nace con el nuevo siglo: San Sebastián, 22 de julio del año 1900. En esta fecha y lugar el Presidente del Consejo de Ministros, don Francisco Silvela, propone un proyecto de Real Decreto a la superior aprobación de la Reina Regente, Doña María Cristina².

La futura norma dispondría que el servicio de ferrocarriles, vapores y el de todas las dependencias del Estado se regulase con arreglo al tiempo solar

1. No es extraordinario el hecho de que algún pasajero de una línea aérea, en un vuelo que conecte las islas Canarias con la Península Ibérica –el trayecto más frecuentemente utilizado por los residentes en el archipiélago–, haya perdido su avión por la circunstancia desgraciada de un error al transmitirle la información de la hora local de salida del vuelo.

2. Toda la documentación analizada en el presente trabajo corresponde a un cuerpo documental que bajo el título «Expediente relativo a la hora oficial en las islas Canarias» custodia hoy el Archivo General de la Administración, con sede en Alcalá de Henares (Archivo General de la Administración, Sección Presidencia, Caja 5, Expediente 3.011).

medio del meridiano de Greenwich. En la amplia exposición que antecede al proyecto, el Presidente del Consejo explana detalladamente las razones de su propuesta y los inconvenientes derivados del sistema vigente hasta ese momento. Comenzando por los últimos, cabe mencionar los siguientes, a saber:

1) La existencia de diversas horas locales en la Península Ibérica. De este modo, la hora de Madrid era diferente a la que regía en las provincias más occidentales del territorio. Ello conllevaba serias dificultades para un mundo finisecular caracterizado por el esfuerzo en el desarrollo de las comunicaciones ferroviarias, marítimas y telegráficas. La elaboración de una guía o itinerario de línea férrea podía convertirse en una empresa hartamente complicada, cuánto más su consulta.

2) Las equivocaciones y errores a que conducía el uso de las expresiones mañana, tarde y noche, para designar las horas. Así, la expresión “las dos de la noche del sábado”, podía llevar a confundir entre las 02:00 horas del sábado y las 02:00 horas del domingo.

Ante estos inconvenientes se plantea la ineludible necesidad de adaptarse a los cambios tecnológicos impuestos por la implantación del ferrocarril, el desarrollo de la navegación y de las comunicaciones telegráficas. Esta realidad exige unificar los sistemas de medición del tiempo, eliminando las diversidades originadas por las diferentes localizaciones geográficas³.

Unidad y seguridad en el tráfico serán los dos vectores del nuevo cambio. Una adaptación que debieron afrontar la mayoría de los Estados y que tuvo lugar en torno a tres grandes fases, diversas según los territorios:

A) En un primer momento son sustituidas las horas locales por otras coincidentes con el meridiano del punto más importante de la región, sobre todo por necesidades de las empresas ferroviarias que hacen desaparecer las horas correspondientes en los diversos puntos de sus itinerarios. Acaece así el tránsito de la hora local a la hora regional.

B) Este proceso presenta un segundo avance más significativo en otras naciones. En ellas el cambio se opera respecto de todo el territorio del país, sustituyendo los antiguos modos horarios por una única hora nacional. Con ello, la marcha de los ferrocarriles sólo debe alterar su horario al paso de las fronteras nacionales y según los meridianos iniciales de cada uno de los Estados.

3. «El desarrollo continuo y feliz de las líneas férreas y de navegación, creando rápida facilidad en las comunicaciones, y la casi supresión del tiempo en las efectuadas por corrientes eléctricas, de tal modo han reducido las distancias, aproximando los momentos de ejecución de gran número de hechos, que han llegado a exigir una variación radical en el modo de contar el tiempo, unificando todo lo posible las diferencias originadas por las posiciones geográficas de los diversos puntos de la Tierra».

C) Las ventajas evidentes de este segundo sistema propician un avance en el mismo sentido. Ahora se trata de alcanzar un horario internacional con meridiano inicial único. Así se lograría implantar una medida común del tiempo en todos los puntos del planeta.

Para lograr este objetivo, sobre todo desde el año 1891, se celebran numerosas conferencias internacionales de carácter científico y diplomático de las que son fruto los acuerdos de Venecia, Roma y Washington que sientan las bases del futuro sistema.

El nuevo método horario parte de un presupuesto básico: la necesidad de mantener la unidad día y su división en veinticuatro horas de igual valor en tiempo medio. Para llegar al objetivo propuesto, manteniendo esta base, se impone una solución consistente en que se considerará a la Tierra dividida en veinticuatro meridianos, equivalentes entre sí y separados por distancias de quince grados. Estos son los husos horarios, cuya implantación, en aras de conseguir el fin propuesto, debía generalizarse.

Con este propósito, el Presidente del Consejo de Ministros expone a la Reina Regente, además de lo dicho, varios argumentos en favor de la extensión de dicho sistema a España, basados fundamentalmente en el hecho de que otros países así lo han verificado. De este modo rige en Inglaterra y Escocia desde el año 1848; en Suecia desde 1879; en Austria, Hungría y Turquía occidental desde 1891; en Bélgica y Holanda desde 1892; Alemania del Norte e Italia desde 1893; Suiza y Dinamarca desde 1894 y Noruega en el año siguiente. Faltan únicamente por incorporarse los Estados de Francia, España, Portugal, Rusia y Grecia.

Pero este sistema no sólo se extiende por Europa, sino que también lo hace por los Estados Unidos de América, Canadá, Australia, India inglesa, Japón. Incluso, en muchos de estos países, la aplicación de la hora única no sólo afecta al servicio de ferrocarriles y telégrafos, sino que comprende a todos los usos cotidianos de la vida.

Sin embargo, aún queda por solventar lo referido al segundo inconveniente más arriba expuesto. La solución consistirá en establecer un cuadrante de veinticuatro horas para cada día, sustituyéndose las doce que según el sistema anterior constituían la segunda parte del día por las correspondientes consecutivas. Además, para el primer instante del día que comienza se aplica la hora cero, mientras que para el último momento del día que termina se utiliza el número veinticuatro⁴.

4. «Por ello, el intervalo de tiempo comprendido entre media noche y la primera hora del día, debe decirse y escribirse desde 0h 1' á 0h 59', mientras al finalizar el día, su última hora pasa de las 23h 59' a la hora 24, que es la que debe escribirse en el lugar correspondiente de las esferas, no haciéndolo del 0 por estar virtualmente comprendida su designación».

Estos razonamientos, según parece, convencieron a S.M. quien, en virtud del Real Decreto de fecha 26 de julio de 1900 (Gaceta del 28) dispone que el servicio de los ferrocarriles, Correos, Telégrafos, Teléfonos y líneas de vapores de la Península e islas Baleares, así como el de los Ministerios, Tribunales y oficinas públicas, se regulará con arreglo al tiempo solar medio del meridiano de Greenwich, llamado vulgarmente tiempo de la Europa occidental (art. 1). En el resto del articulado recoge lo propuesto por el Presidente de su Consejo de Ministros, declarando la omisión de las palabras mañana, tarde y noche para designar las horas (arts. 2, 3 y 4).

Finalmente encomienda a los Ministros de Obras Públicas y Gobernación que dicten las disposiciones de detalle necesarias para el mejor cumplimiento del Decreto (art. 6), ordenando que entre en vigor con fecha de 1 de enero de 1901 (Art. 5)⁵. El Real Decreto es comunicado por Real orden del día siguiente a los Ministros de la Gobernación, Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas.

2. ¿CUÁL ES LA HORA OFICIAL VIGENTE EN LAS ISLAS CANARIAS?

El Decreto, tal y como aparece redactado, presenta un grave inconveniente: se olvida de las islas Canarias. Esta preterición será detectada por el principal interesado, y afectado por el buen estado de las comunicaciones con el archipiélago canario, es decir, el Imperio británico.

Con fecha de 9 de agosto de 1921 tiene entrada en la Subsecretaría de la Presidencia del Consejo de Ministros un escrito remitido por el Director General de Navegación y Pesca Marítima, integrado en el Ministerio de Marina, con el siguiente literal:

“El Almirantazgo inglés pregunta si en las islas Canarias se ha establecido la hora oficial que les corresponde según el sistema aceptado en los husos horarios, o sea, la que corresponde al meridiano situado 15 grados al Oeste del de Greenwich.

En este Ministerio sólo se tiene noticia del Real Decreto de esa Presidencia de 26 de Julio de 1900 que establece la hora oficial en la Península e Islas Baleares, *pero nada sabe de lo ordenado para las islas Canarias*, por lo que le ruego a V.E. se sirva comunicarme con urgencia la hora vigente en dichas islas para los servicios oficiales en ellas establecidos, a fin de poder contestar inmediatamente la pregunta del Almirantazgo inglés.

De Real orden comunicada por el Sr. Ministro de Marina lo digo a V.E. para su conoci-

5. En el expediente del Archivo General de la Administración se custodia el manuscrito con la firma original de la Reina Regente y el refrendo correspondiente del Presidente del Consejo de Ministros.

miento y efectos.— Dios guarde a V.E. muchos años.— Madrid 4 de agosto de 1921. El Director General¹⁶.

Al día siguiente, 10 de agosto, la Presidencia del Consejo de Ministros solicita un informe sobre esta cuestión al Director General del Instituto Geográfico y Estadístico, encareciéndole que lo evacúe “dentro de la brevedad posible, dada la urgencia con que se reclama”.

Este último organismo evacúa este trámite doce días más tarde. En efecto, con fecha de 22 de agosto de 1921, el Instituto Geográfico y Estadístico afirma que “la hora legal lleva en dichas islas, situadas en el huso 23, un retraso de 60 minutos con respecto a la hora de la Península, *si bien no ha sido impuesta su implantación de un modo oficial, como por Real Decreto de 26 de julio se hizo para la Península y Baleares*”¹⁷.

Un día más tarde este informe es trasladado desde la Presidencia del Consejo de Ministros al Ministro de Marina. Este departamento cae en la cuenta de que el documento emitido por el Instituto Geográfico y Estadístico no resuelve la cuestión planteada por el Almirantazgo inglés, puesto que no determina cuál deba ser la hora oficial vigente en las islas Canarias, sino que sólo se limita a decir exactamente lo contrario, es decir, que no se ha implantado el horario de modo oficial. Por este motivo, el Director General de Navegación y Pesca Marítima requiere de nuevo a la Presidencia del Consejo de Ministros, con fecha de 6 de septiembre, para que manifieste “cuál es la hora vigente en dichas islas para los servicios oficiales en ellas establecidos”.

6. La negrita es nuestra.

Es preciso señalar que el Almirantazgo inglés había mostrado ya con anterioridad su interés por lo que atuviese a la navegación marítima en el archipiélago canario. En concreto, su Oficina Hidrológica había emitido informes sobre los faros de las islas en los años 1864 y 1865. Además, los Lores Comisionados del Almirantazgo suscribieron en el año 1852 un contrato de paquebotes de vapor de la compañía *African Steamship Company*, amén de la realización de importantes esfuerzos en orden a la exploración de la costa africana desde Canarias (cfr. QUINTANA NAVARRO, F.: *Informes consulares británicos sobre Canarias (1856-1914)*, 2 vols., Las Palmas de Gran Canaria, 1992, pp. 32, 44, 126 y 982).

Para la relación entre Canarias e Inglaterra, *vid.*, a título ejemplificativo, RUMEU DE ARMAS, A.: *Piraterías y ataques navales a las islas Canarias*, Madrid, 1947-1950; MORALES LEZCANO, V.: *Relaciones mercantiles entre Inglaterra y los archipiélagos del Atlántico ibérico. Su estructura y su historia (1503-1783)*, La Laguna, 1970; NADAL FARRERAS, J.: «Dependencia y subdesarrollo: el caso canario. Notas sobre las relaciones comerciales entre Gran Bretaña y las islas Canarias, 1809-1914», en *Hacienda Pública Española*, 38 (1976), pp. 157-169; MILLARES CANTERO, A.: «Reflexiones acerca del comercio exterior canario y la burguesía mercantil isleña (1778-1852)», en *V Coloquio de Historia Canario-Americana (1982)*, Madrid, 1985, tomo IV, pp. 679-837; MARTÍN HERNÁNDEZ, U.: *Tenerife y el expansionismo ultramarino europeo*, Santa Cruz de Tenerife, 1988; GUIMERÁ RAVINA, A.: *La Casa Hamilton. Una empresa británica en Canarias, 1837-1987*, Santa Cruz de Tenerife, 1989; MORALES LEZCANO, V.: *Los ingleses en Canarias*, Madrid, 1992.

7. La negrita es nuestra.

Ante este hecho, la Subsecretaría de Presidencia da traslado al Gobernador civil de la provincia de Canarias para que informe sobre el particular. Éste contesta, primero mediante telegrama, que “a juicio autoridades y presidentes corporaciones oficiales consultados y en opinión este gobierno la hora oficial en este archipiélago debe ser la meridiana del mismo, que es la que actualmente rige, pues otra, según creencia general, perturbaría la vida oficial”. Además, con fecha 10 de noviembre, remite un informe para señalar que “en estas islas, la hora oficial porque se rigen los diferentes servicios públicos del Estado y del Municipio es la correspondiente al huso en que se encuentra y, por lo tanto, una hora menos que en Greenwich”.

Mientras tanto, la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima continúa la labor de indagación por su propia iniciativa e interroga a los Comandantes de Marina de Tenerife y de Gran Canaria. La respuesta dista mucho de concordar con la ofrecida por el Gobernador civil.

Respecto de la isla de Tenerife, afirma que “se usa por todos la hora oficial, que corresponde al huso horario correspondiente, o sea, una hora menos que la del meridiano de Greenwich, excepto las oficinas de Telégrafos, que usan la hora de Greenwich”. En cuanto a la isla de Gran Canaria, la situación se presenta algo más complicada. En la capital insular, Las Palmas, “el Gobierno Militar, la Comandancia de Marina, la Oficina de Correos y el público, en general, usan la hora del meridiano de la Ciudad; el Ayuntamiento se rige por el reloj de la Catedral, único público, que marcha de una manera caprichosa; las Oficinas de Telégrafos usan la hora de Greenwich; y, por último, en el puerto de la Luz arreglan la hora al meridiano de Las Palmas por señal de bandera y bola que hace el cañonero guardacostas cuando está fondeado en el puerto”.

El estado de cosas a que conduce todo ello no puede ser más confuso y desesperanzado. Basta leer las expresiones del escrito de fecha 29 de octubre que remite estos informes a la Subsecretaría de Presidencia: “Ante esta confusión horaria, esta Dirección General no sabe cómo contestar a la pregunta del Almirantazgo inglés, y se limita a llamar la atención de la Presidencia del Consejo de Ministros para los efectos que estime oportunos”.

Ante ello, el 17 de noviembre la Presidencia del Consejo de Ministros vuelve a dirigirse al Instituto Geográfico y Estadístico para que, en vista de las nuevas manifestaciones del Ministerio de Marina, amplíe su informe anterior.

El Instituto Geográfico y Estadístico emite un nuevo documento el día 3 de diciembre. En él ahonda en el análisis de la confusa situación que se vive en el archipiélago en torno a esta materia. Añade a las informaciones anteriores una emitida por el Servicio Meteorológico que afirma que “las horas de observación para las islas Canarias están ajustadas al tiempo medio local, el cual difiere de 5 ó 6 minutos del huso correspondiente, que es una hora menos respecto a la de Greenwich”.

A juicio del organismo geográfico, el desorden que reina en este ramo tiene su origen en el hecho de “no haberse implantado todavía una hora oficial que rija de modo obligatorio para todos los servicios”. Como consecuencia de ello, “los diferentes servicios emplean horas distintas y aun ésta cambia de una a otra isla”.

Para solucionar todos estos graves inconvenientes, el informe propone a la Presidencia del Consejo de Ministros que dicte una disposición para el archipiélago canario análoga al Real Decreto de 26 de julio de 1900 que implantó de modo obligatorio una hora oficial para la Península e islas Baleares.

Pero el problema ahora radica en determinar, en elegir entre las distintas horas posibles. Las alternativas en la materia, siempre a juicio del Instituto Geográfico y Estadístico, eran dos, a saber:

1) Establecer como hora oficial la correspondiente al huso horario 23, es decir, una hora en retraso con relación a la Península, ejecutando con esta elección el convenio internacional de los husos.

2) Otra opción, que “juzga este Ministerio más conveniente”⁸ consistiría en que la hora oficial en las islas Canarias fuese la misma que la peninsular. Esta última elección, constituyendo una excepción al sistema de husos horarios, es más plausible, según el informe, puesto que, además de no representar el único caso en el mundo, con ella se incluirían “en un huso único extensos territorios con gobierno e intereses comunes”.

Con fecha de 19 de diciembre, y dado que el asunto afecta a todos los Departamentos ministeriales, la Presidencia del Consejo de Ministros decide recabar informe de los mismos antes de que el Consejo resuelva. El texto evacuado por la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, un mes más tarde, reitera los extremos señalados en escritos anteriores, añadiendo que “el Almirantazgo inglés insiste en preguntar cuál es la hora que oficialmente rige en las islas Canarias y todavía no se le ha contestado”⁹.

Así llegamos a la hora final de nuestra historia, señalada por un Real Decreto firmado por el Rey Don Alfonso XIII en Palacio con fecha de 11 de febrero de 1922. Esta norma dispone que “se regulará con arreglo al tiempo solar medio que les corresponde por su situación geográfica en el huso horario que se indica, el servicio de los Gobiernos civil y militar, Tribunales, Correos, Telégrafos, Teléfonos, líneas de vapores y demás transportes y ofi-

8. El Ministerio en el que estaría incardinado el Instituto, según consta de escrito posterior del expediente, sería el de Instrucción.

9. Por lo que hace al resto de los Departamentos ministeriales, desconocemos el contenido de sus respectivos informes al no obrar en el expediente.

cinas públicas en las islas Canarias”¹⁰. Con esta disposición, el Gobierno opta por elegir la primera solución entre las dos propuestas por el Ministerio de Instrucción.

El texto del Decreto corresponde literalmente con el presentado por el Presidente del Gobierno, don Antonio Maura y Montaner, a la firma del Rey¹¹. En su exposición de motivos, el Presidente del Consejo de Ministros destaca las utilidades derivadas del sistema de horario internacional regido conforme al convenio de los husos y acogido por el Real Decreto de 26 de julio de 1900.

Por esta razón, “y como la especial situación geográfica en que se encuentran (las islas Canarias) no justifica el que constituyendo una excepción se vean privadas de las ventajas inherentes a la implantación de un sistema universalmente aceptado e implantado ya en la Península e islas Baleares”, el Consejo impone como hora oficial en el archipiélago canario la correspondiente a su situación geográfica en el huso horario veintitrés, o sea, “con una hora de retraso en relación con la de la Península e islas Baleares”. Al fin, el Almirantazgo inglés obtuvo respuesta a su consulta. Y los habitantes del archipiélago, con carácter oficial y desde el uno de marzo de 1922, ganamos una hora menos.

10. *Gaceta de Madrid*, 12 de febrero de 1922, pp. 593-594.

También fue transcrito literalmente, sin más comentario, en el diario *La Provincia*, 24 de febrero de 1922, nº 4.687, p. 1.

Por otra parte, reseñemos que en el expediente del Archivo General de la Administración se custodia el manuscrito con la firma original del Monarca y el refrendo correspondiente del Presidente del Consejo de Ministros.

11. En el documento figura por error: «SEÑOR: Díguese V.M. firmar el adjunto Decreto dictando reglas para el régimen horario en las islas Baleares».