

# LA NECESARIA CONSTRUCCIÓN DE UN PUERTO MARÍTIMO PARA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA COMO COMPLEMENTO A LOS DECRETOS DE PUERTOS FRANCOS (1852-1883)

*Sergio Solbes Ferri*

En sólo un cuarto de siglo ha adelantado más que en los tres siglos y medio que lleva el archipiélago conquistado (...); [pero todavía necesita] mejorar sus puertos, construir muelles cómodos y seguros, y activar la construcción de sus carreteras hasta que enlacen los pueblos interiores con el litoral.

Agustín Millares Torres, *Historia de la Gran Canaria* (1861, tomo II)

Entonces las lanas, los cereales, las maderas de construcción y las producciones todas que encierra el África en su abrazado seno, irán a Gran Canaria buscando la libertad de comercio. Entonces y solo entonces se palparán las numerosas ventajas que lleva consigo el puerto franco, que algunos se empeñan en negar, acaso porque ignoran que la libertad de comercio es una verdad sancionada y admitida por la ciencia económica.

Fernando León y Castillo en su artículo “Las Canarias”, 4 de mayo de 1869

El presente trabajo trata de incidir, mucho más que en las consecuencias de la aplicación de las franquicias contenidas en los Decretos de Puertos Francos para Canarias, en las complejas circunstancias habidas en torno al inicio de la construcción del puerto de La Luz en la isla de Gran Canaria. Se quiere de este modo traer a colación un elemento de discusión más de entre todos aquellos que pueden estar relacionados con la aplicación de la nueva fiscalidad en el archipiélago canario.

Hay que partir de la base de que el proyecto portuario se vio indiscutiblemente impulsado por la decisión liberalizadora adoptada por el gobierno de Bravo Murillo en 1852, con el consecuente impulso que debía experimentar el tráfico de escala en estas islas tras la concesión de las franquicias. Pero parece interesante profundizar un tanto en la reflexión acerca de cuál de los dos factores –las franquicias o las instalaciones portuarias, o si fue la combinación de ambas– incidió en mayor medida en la recuperación económica que experimenta la economía canaria, y en particular la de Gran Canaria, durante la segunda mitad del XIX.

Con el objeto de adelantar, y a su vez afianzar, mi posición en este debate, he querido dar inicio al texto reflejando la opinión del historiador Agustín Millares Torres y del político Fernando León y Castillo quienes, años después de los Decretos, manifestaban bien a las claras que, a su entender, todavía no se experimentaban realmente las ventajas y posibilidades que podía llegar a ofrecer el régimen de franquicias comerciales aseverando, además, que éstas tan sólo serían una realidad palpable cuando estuvieran realmente desarrolladas unas

instalaciones portuarias suficientes y adecuadas. En resumen, pretendo destacar que las concesiones gubernativas puertofranquistas, por sí mismas, podían significar muy poca cosa de no venir acompañadas de una serie de estímulos complementarios dirigidos hacia el incremento de la capacidad comercial del archipiélago. El problema es que no resulta tan sencilla la obtención de una exención fiscal del Estado como la dotación efectiva de unos fondos presupuestarios que permitan el desarrollo de toda la potencialidad que encierra la primera medida. Tanto es así que, en el caso particular del puerto de La Luz, esa segunda disposición –la dotación de caudales– va a seguir a la primera –la exención fiscal– con nada menos que treinta y un años de retraso, los que transcurren entre 1852 y 1883.

Abundando en la cuestión, se ha venido destacado tradicionalmente que, con la concesión de las franquicias, el Tesoro público no renunciaba en realidad a unos recursos fiscales significativos, pues los ingresos aduaneros se hallaban muy mermados como consecuencia de la situación de crisis y desgobierno que vive el archipiélago durante la primera mitad del XIX.<sup>1</sup> Resulta pertinente traer a colación el testimonio de José Díez Imbrechts, Intendente de la provincia en 1837, cuando informa de que, apenas nombrado, quiso saber cuántos buques guardacostas había para el resguardo marítimo:

mi sorpresa subió de punto al saber que no tenía uno sólo y desde luego me persuadí que los ingresos de sus rentas serían muy mezquinos. (...) Todos los informes y datos que he ido posteriormente adquiriendo han confirmado la exactitud de mi observación; el estado lamentable en que se halla el Tesoro de esta Provincia no es sino el efecto inevitable de la absoluta falta de resguardo marítimo.<sup>2</sup>

Sobran comentarios acerca de la solvencia y rentabilidad de las fuentes de ingreso de la Hacienda Pública en Canarias relacionadas con el tráfico marítimo en la etapa anterior a las reformas de 1852. Pero, es más, la aplicación del nuevo planteamiento fiscal canario trajo consigo compensaciones para el Erario con la sustitución de un sistema basado en los ingresos indirectos por uno alternativo basado en la imposición directa.<sup>3</sup> Si admitimos, por tanto, el hecho de que la construcción del puerto supone para el Estado un esfuerzo económico muy superior al que se ejerce con la supresión de unos reducidos ingresos aduaneros, comenzaremos a entender por qué tenemos que esperar hasta 1883 para ver cómo se emprender de modo decidido los trabajos portuarios.

Ahora bien, tampoco debemos rechazar de antemano la posibilidad de que, mientras tanto, dichas labores hubieran podido ser al menos iniciadas por la iniciativa privada. Es decir, debemos tomar en consideración la pregunta de si hubieran podido los propios grancanarios convertirse en impulsores alternativos de dichas infraestructuras por su cuenta y riesgo, caso de eternizarse la inoperancia del sector público. A estos efectos, parece existir un consenso historiográfico absoluto a la hora de admitir que no es posible tal supuesto. Los motivos aducidos se refieren especialmente a la ausencia durante esta etapa histórica de capitales suficientes en las islas y, en cualquier caso, de una burguesía autóctona emprendedora que tomara a su cargo la realización de los trabajos. Dado que éste es un problema que afecta a la práctica totalidad del Estado español durante este período histórico, no parece necesario insistir demasiado en ello. Lo que nos interesa destacar es que la situación socio-económica del archipiélago hacía imprescindible la necesidad de lograr la financiación de las obras por parte del Estado: “El puerto (...) tenía que venir de la mano de los poderes públicos”.<sup>4</sup>

Esta realidad de la dependencia absoluta con respecto del sector público se traduce, de acuerdo con los criterios de la época, en la necesidad de actuar cerca de los centros de

decisión política, desarrollando en ellos todo el influjo posible. Nos encontramos así con un tercer determinante a la hora de obtener la dotación presupuestaria que el archipiélago requiere, pues hay que contar con que, además de la lejanía con respecto a los centros de decisión y la menor influencia que por esta causa pueden ejercer los canarios sobre Madrid, tanto Tenerife como Gran Canaria van a competir legítimamente entre ellas por contar con la posibilidad de reservarse para sí la prestación en exclusiva de unos servicios portuarios necesariamente limitados. No se trata de una concesión que pudiera compartirse por lo que ambos enclaves van a tratar de oponerse al desarrollo de un puerto alternativo que pudiera competir con el propio. Asistimos de este modo a la puesta en escena de uno de los ingredientes básicos del llamado “pleito insular” que nos va a obligar a estar muy pendientes de la evolución de la coyuntura política, tanto nacional como regional, y de la actividad de los diferentes líderes políticos de Canarias en la capital del Estado.

En definitiva, queremos analizar los efectos prácticos derivados de una inicial decisión gubernativa emanada del poder central, como es el Decreto de Puertos Francos, sobre la mucho más compleja pero necesaria cumplimentación de dicha opción con la dotación de unas obras de infraestructura portuaria tan importantes que ninguna iniciativa particular puede desarrollar por sí misma y que, por causa de una lamentable pero inevitable competencia comercial entre islas, se constituye al tiempo como un grave problema económico, político e incluso social.

Los trabajos de investigación que giran alrededor de la cuestión del puerto de La Luz y de Las Palmas son ciertamente abundantes, buena prueba del interés que los habitantes de esta isla han mostrado siempre hacia lo que es su principal vía de comunicación con el exterior. No obstante, gran parte de estos trabajos concentran su atención en la actividad portuaria como tal, desarrollada por tanto a partir de 1883, por lo que tan sólo incluyen, si acaso, una pequeña reseña dedicada a la consecución de la licencia de obras y más raramente a su relación con la publicación de los Decretos de Puertos Francos.<sup>5</sup> Asimismo, otro número importante de títulos trata la cuestión portuaria dentro de un contexto de perspectivas más amplias, referidas habitualmente a la ciudad de Las Palmas en su conjunto.<sup>6</sup> Aunque la mayor parte de las obras citadas contienen referencias indirectas, tan sólo los trabajos de Quintana Navarro y Martín Galán se ocupan específicamente de la pugna por la obtención de la autorización y los fondos con los que iniciar las obras<sup>7</sup> y, por lo que se refiere a las disputas habidas con la concesión de la licencia, ambas son deudoras de un polémico trabajo publicado por la tipografía del *Diario de Las Palmas* en el año 1909.<sup>8</sup>

El estudio de la mencionada bibliografía se verá cumplimentado en este trabajo con el análisis, por una parte, de una serie de documentos hallados en el *Archivo de El Museo Canario* (AMC) referidos a la etapa anterior a la decisión de ubicar definitivamente las infraestructuras portuarias en La Luz y, por otra, a las noticias extraídas de las *Actas de las Sesiones Ordinarias y Extraordinarias* (ACT) que tuvieron lugar en el seno de la *Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas de Gran Canaria* entre los años 1864 y 1883. Existe, además, un trabajo en prensa en el que, basándome en las ya referidas Actas, he tratado de reflejar con cierto detalle el debate ocurrido en la sociedad canaria en torno a la localización de las futuras instalaciones portuarias en la bahía de Las Palmas (muelle de San Telmo) o en la bahía de Las Isletas (muelle de La Luz), al que se puede recurrir para ampliar esta cuestión.<sup>9</sup>

## INTRODUCCIÓN A LA COYUNTURA HISTÓRICA Y ECONÓMICA

Aunque la mayor parte de la centuria dieciochesca transcurre sin grandes modificaciones en lo económico, el archipiélago canario vive una etapa de transformación tras la obtención en 1772 de la aplicación de los Decretos de Libre Comercio con América a uno de sus puertos, concretamente al de Santa Cruz de Tenerife, disposición que queda refrendada por el nuevo Decreto de Libre Comercio publicado en 1778. Ello ofrece una ventaja de salida para el puerto tinerfeño, en un contexto en el que se produce la apertura del mercado de los recientemente constituidos Estados Unidos de América a la exportación de vinos canarios y, como contrapartida, a la importación de grano americano. La coyuntura resultaba propicia para el correcto desarrollo de un modelo económico que es clásico para Canarias durante el Antiguo Régimen y que se basa en la exportación de productos excedentarios de la tierra para intercambiarlos por manufacturas difíciles de obtener o imposibles de producir en el archipiélago. Mientras tanto, determinados cultivos locales no especializados se destinan al consumo regional (lo que permite la creación de una interrelación económica entre las distintas islas) y, finalmente, los eventuales excedentes, tanto de manufacturas como de productos primarios, se remiten a los mercados coloniales americanos para obtener un saldo comercial favorable en plata indiana, que posibilita la eventual adquisición de cualquier otra mercancía demandada por los canarios.<sup>10</sup>

Las dificultades bélicas del inicio del siglo XIX propiciaron un cierto relajamiento en la aplicación de su autoridad por parte del marco institucional vigente en cada una de sus diversas etapas lo que, paradójicamente, redundó en un cierto beneficio para la economía canaria por la eliminación de barreras arancelarias y su inserción plena en el escenario mercantil atlántico. Los productos exportados serían, durante estos años, los vinos y también la barrilla, en cantidad tal que cubrían perfectamente las importaciones manufactureras provenientes sobre todo de Inglaterra.

Sin embargo, entre 1820 y 1850, se produce una clara regresión de este modelo económico como consecuencia de la aplicación de una serie de medidas centralistas y uniformizadoras, tanto en materia fiscal como de política económica, que caracterizan al Estado liberal en su primera etapa de existencia y que se traducen, en el caso de Canarias en el final de la larga tradición en el reconocimiento de su especificidad económica que venía dándose desde el mismo siglo XVI.<sup>11</sup> En el instante en el que la Monarquía española trata de reafirmar su autoridad sobre todo el territorio nacional y, para este caso en concreto, con la aplicación de las medidas proteccionistas comprendidas en el Arancel de 1821, se inicia una etapa crítica para la economía canaria: retrocede la demanda exterior de los cultivos canarios, se desarticulan en consecuencia las relaciones comerciales con Inglaterra y, mientras tanto, la emancipación colonial reduce también la alternativa de embarque de vinos y aguardientes hacia Cuba y Puerto Rico con sus retornos en metálico. Se verifica un déficit comercial, en resumen, que debe traducirse o en la sustitución de importaciones por productos locales (una opción poco real debido a la ausencia de una alternativa industrial clara) o en la necesidad de asumir el drenaje constante del cada vez más escaso capital circulante. Tan sólo los productores locales de granos y los importadores de géneros provenientes de la península se ven beneficiados por este proceso, al quedar reservado el mercado insular para sus productos. Pero, aún más, el Arancel propio para Canarias establecido en el año 1831 incidió en esta tendencia al reducir aún más los derechos sobre los géneros peninsulares y liberalizar las exportaciones de frutos del país, para dirigir su carga impositiva sobre unas importaciones extranjeras que seguían siendo imprescindibles. Esta situación de desequilibrio se agrava si cabe con la aplicación en este territorio de las nuevas figuras fiscales contenidas en la reforma

fiscal de Mon-Santillán de 1845 que, manteniendo la tendencia descrita, no tiene en cuenta en absoluto los antiguos privilegios de Canarias y, frente a la antigua exención de alcabalas en el comercio al por menor, comienzan a aplicarse en las islas los mismos impuestos sobre el consumo y los tráficos internos que en el resto del territorio nacional.<sup>12</sup>

Esta serie de decisiones, determinan el inicio de una corriente emigratoria tal que mantuvo la población canaria estancada entre 1835 y 1857, a causa asimismo de la hambruna general de 1847 y la epidemia de cólera morbo desatada en Gran Canaria en 1851. Los poderes públicos no podían permanecer impasibles ante esta situación y éste es el contexto en el que se produce la publicación de los Decretos de Puertos Francos en julio de 1852. El gobierno consiente en suprimir prácticamente la Renta de Aduanas (salvo la contribución de un 1 por mil sobre la facturación de cualquier tipo de mercancías) y el Estanco sobre el Tabaco (perviviendo un moderado gravamen sobre la importación, elaboración y venta de este producto). A cambio, la provincia quedaba obligada a compensar al Tesoro Público por la cantidad que producían las rentas suprimidas con los ingresos derivados de las importaciones de granos y harinas extranjeras (regulados según el Arancel canario de 1831, que mantiene así la protección a la producción propia), el recargo del 2% sobre la contribución territorial y un más que significativo incremento del 50% sobre la contribución industrial y del comercio.<sup>13</sup> Asistimos de este modo al triunfo de la clase mercantil y propietaria de Canarias, frente a un sector agrario dirigido hacia el autoconsumo, un sector industrial prácticamente inexistente y unos intermediarios comerciales, mayormente catalanes y mallorquines, especializados en la importación hacia Canarias de productos peninsulares.<sup>14</sup> Es decir, las fuerzas vivas del archipiélago se manifiestan claramente partidarias de retornar al cultivo exportador y la actividad comercial frente a la agricultura de subsistencia y una industrialización que se estima improbable.

Una vez obtenida del gobierno central la concesión que teóricamente representa en mayor medida el sentir de la población insular, surge la segunda parte de la cuestión. Todas las ventajas ofrecidas a la importación y exportación de mercancías, ¿sobre qué productos de exportación e importación se aplican? ¿con quiénes se desarrollan los intercambios? y ¿en qué ubicación puede llevarse a efecto esta actividad? Y es que, las relaciones comerciales en que intervienen los canarios están rotas después de treinta años de un, nunca mejor dicho, aislamiento absoluto. En este sentido, he conseguido averiguar que en torno a 1820 el puerto de Las Palmas de Gran Canaria recibía 28 bergantines anuales: 15 de ellos dedicados a la pesca del salado y 13 al tráfico entre islas; es decir, dedicados al tráfico nacional o internacional, ninguno.<sup>15</sup> Tras este dato estremecedor, no dispongo de nueva información al respecto que sea anterior a los Decretos de Puertos Francos, pero podemos suponer que las cifras no variarían demasiado. Con posterioridad, he encontrado los valores del tráfico soportado por el puerto de Las Palmas referidos al quinquenio 1859, los cuáles nos indican que entraron en el puerto de Las Palmas una media de 450 barcos anuales.<sup>16</sup> El incremento frente a la cifra de 1820 es ciertamente manifiesto, sin embargo, no creo que una cifra que se traduce en poco más de un barco al día nos permita hablar de una actividad comercial desarrollada y sostenida en Gran Canaria. Es más, si descontamos los barcos costeros o de cabotaje –pues es evidente que las franquicias fueron concedidas para facilitar la escala en las islas de buques en tránsito, nacionales o extranjeros, de largo recorrido y de mayor calado–, el número de barcos de mediana importancia que recalaban en Gran Canaria sería de 117 al año, es decir, aproximadamente una visita cada tres días. Los siguientes datos de que dispongo pertenecen al quinquenio 1861-1864 y confirman los anteriores, con un ligero incremento en las cifras, pues nos indican que arribaron a puerto una media de 578,5 navíos anuales de los



cuáles, los de larga distancia, alcanzarían la cifra de 140 barcos al año (entre ellos, los movidos por la fuerza del vapor, que comienzan a representar una cuarta parte del total).<sup>17</sup>

La conclusión es muy clara: las franquicias contenidas en los Decretos de Puertos Francos atrajeron de inmediato el tráfico de cabotaje a Canarias, rompiendo de este modo una dinámica de crisis que afecta a casi toda la primera mitad del siglo XIX. La etapa comprendida aproximadamente entre 1850 y 1880 ha sido definida como la “primera expansión del nuevo modelo económico” y está basada en la exportación a Inglaterra del parásito de la cochinilla.<sup>18</sup> Este producto de exportación equilibró la balanza comercial con el exterior e inauguró más tarde una etapa de superávit, con sus bondadosas repercusiones sobre el conjunto de la economía canaria: las importaciones de cotonadas inglesas se incrementaron (provocando el desmantelamiento definitivo de la escasa oferta manufacturera local); la actividad comercial se reactivó; la población volvió a crecer en las comarcas ligadas al desarrollo del nuevo cultivo y en las zonas urbanas, contribuyendo a reducir en gran medida el flujo migratorio. El muelle de la ciudad de Las Palmas acababa de ser ampliado en 1856 hasta alcanzar una longitud de 108 metros para que pudiesen atracar simultáneamente hasta cinco embarcaciones de entre 10 y 12 toneladas,<sup>19</sup> pero la actividad ligada con la salida de la cochinilla no requería grandes instalaciones para llevar a cabo los embarques, pues podía servir para este fin cualquier rada más o menos habilitada a lo largo del perímetro de la isla, con el protagonismo en torno a esta función de los fuertes hombros de los cargadores.<sup>20</sup>

¿Era ésta la prosperidad con que estaban soñando los habitantes de la isla y la que ofrecían las franquicias comerciales otorgadas? Evidentemente no, como manifiestan a las claras los testimonios aducidos al inicio de este trabajo, porque la misma modernización económica y social que trajo consigo el ciclo de la cochinilla iba a contribuir a hacer cada vez más evidente la necesidad que tenía el archipiélago de aprovechar su localización estratégica con el desarrollo de infraestructuras portuarias adecuadas.

Sin entrar a valorar, por el momento, las causas de la tardanza en el inicio de las obras, me gustaría concluir esta introducción al momento económico que vive Canarias en la segunda mitad del XIX ofreciendo, para realizar un ejercicio de contraposición, las cifras referidas al volumen de embarcaciones que iban a recalzar en Gran Canaria a partir del año en que comienza a construirse en La Luz un puerto marítimo propiamente dicho.<sup>21</sup>

Años	VAPORES			VELA			TOTAL	
	Número	%	Nº Índice	Número	%	Nº Índice	Buques	Nº Índice
1883-85	270	23,4	100	884	76,6	100	1.154	100
1886-90	951	51,7	353	888	48,3	100	1.840	159
1891-95	1.711	66,7	634	853	33,3	96	2.564	222
1896-00	2.102	69,0	779	944	31,0	107	3.046	264
1901-05	2.446	59,8	907	1.644	40,2	186	4.090	355
1906-10	3.189	63,0	1.183	1.876	37,0	212	5.066	439
1911-15	4.194	70,6	1.555	1.750	29,4	198	5.944	515

*Cuadro 1. Entrada de buques en el Puerto de La Luz (1883-1915): medias quinquenales.  
Fuente: Elaboración propia sobre los datos de Quintana Navarro (1985, p. 40).*

Los datos que aparecen en el cuadro 1 y la evolución al alza que nos muestra el gráfico 1, coinciden en señalar nos que el crecimiento del tráfico marítimo fue inmediato a partir de 1883. La navegación a vela tan sólo duplicó sus cifras entre esa fecha y el inicio de la Gran

Guerra, pero la llegada de buques de vapor se multiplica nada menos que por 15. Y así, frente a las cifras de la década de 1860, tenemos ahora los 1.500 buques que anualmente recalán en Gran Canaria en los años ochenta; los 2.500 habituales en la década de 1890; los 4.000 buques de la de 1900; y los 6.000 de los años previos al inicio de la conflagración mundial.

Entrada de buques en el Puerto de La Luz (1883-1915)

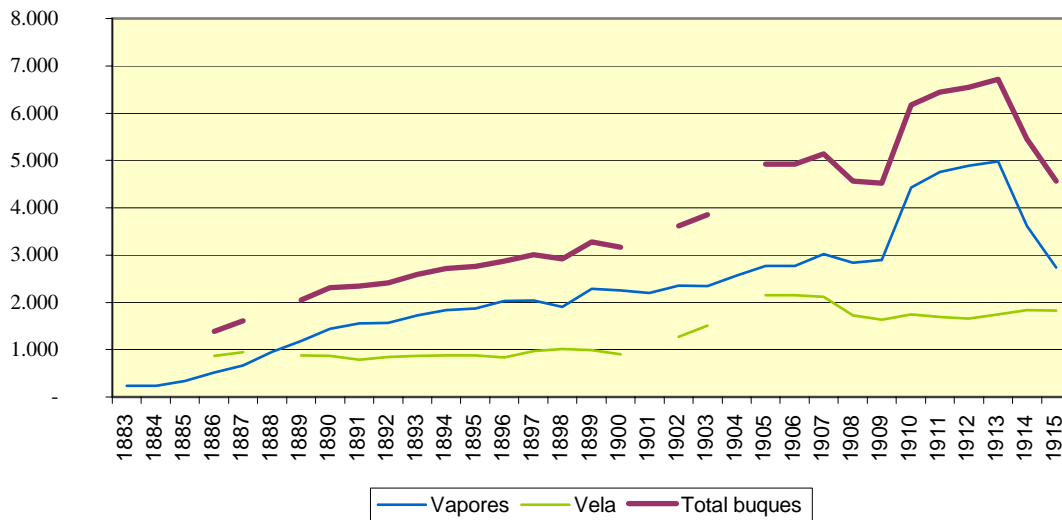


Gráfico 1. Fuente: Elaboración propia sobre los datos de Quintana Navarro (1985, p. 40)

Cierto es que el inicio de esta nueva etapa coincide con el deseo de los europeos de extender su influjo sobre el continente africano en el contexto de un nuevo Imperialismo internacional, junto con un espectacular incremento de los tráficos marítimos derivados del triunfo absoluto de la navegación a vapor, con cascos de acero y motores de hélice, que requieren instalaciones de carboneo en su ruta como las que podían configurarse en las Islas Canarias. Pero también resulta indiscutible que, sólo su coincidencia en el tiempo con el inicio de las labores en el Puerto de La Luz en la isla de Gran Canaria, propició su despegue como punto de escala para las embarcaciones que hacían la ruta hacia la próxima costa africana. Tal y como habían augurado Agustín Millares o Fernando León y Castillo.

La cuestión que surge entonces de modo prácticamente espontáneo es muy clara: ¿por qué tardó tanto tiempo en iniciarse la construcción de del Puerto de La Luz? Esta es la pregunta que deseamos responder en las líneas que siguen y, para ello, vamos a integrar nuestros argumentos o hipótesis en torno a cuatro momentos fundamentales. Existe una primera etapa, que se extiende entre 1852 y 1864, en la que destaca la continua indefinición en torno a la localización y la calificación de los proyectos portuarios. Le sigue una segunda etapa, que podemos localizar entre 1865 y 1876, en la que predominan las dificultades de financiación por problemas de tipo pecuniario. Podemos observar una tercera etapa, que situamos entre 1877 y 1880, en la que se imponen sobre el resto de los problemas ciertos inconvenientes de tipo político. Finalmente, todos estos obstáculos tienden a superarse con una rapidez inusitada desde el momento en que se inicia la década de 1880, lo que da paso a una cuarta etapa en la que asistimos de modo sucesivo a la concesión del proyecto, a la dotación del mismo, a la licitación de las obras y, por fin, al inicio de los trabajos en el puerto de La Luz durante el mes de febrero de 1883.

## 1ª ETAPA (1852-1864): INDEFINICIÓN EN TORNO A LA LOCALIZACIÓN Y LA CALIFICACIÓN DE LOS PROYECTOS

La actividad comercial en la isla de Gran Canaria se concentraba tradicionalmente en el llamado *Muelle de San Telmo*, situado en la bahía de Las Palmas, que era a mediados del XIX poco más que un pequeño malecón de piedra aún sin terminar. Su construcción venía proyectándose desde los tiempos de la ocupación francesa de la península, después de que Francisco Martínez de Escobar, del Cabildo General, decidiese instruirse en noviembre de 1808 sobre los medios y arbitrios necesarios para su inicio.<sup>22</sup> Tenemos constancia de que se desarrollaron algunas labores en este sentido desde el año 1811, cuando las Cortes de Cádiz decidieron habilitar diversos puertos de Canarias para el comercio con Europa y América. Este propósito fue recogido como decreto en 1822 por las Cortes del trienio liberal, más tarde abolido, restablecido en 1837 pero, en definitiva, no tuvo repercusiones en la práctica.<sup>23</sup> Durante esta etapa, tampoco se había conseguido avanzar mucho más en la vecina isla de Tenerife pero, en este caso, se contaba con la existencia previa de un muelle artificial con forma de martillo, proyectado y realizado entre 1741 y 1757 por el ingeniero militar Antonio de la Rivière y mejorado entre los años 1784 y 1787 con los arreglos de Andrés Amat de Tortosa.<sup>24</sup>

Una nueva etapa, más decisiva, es la que da inicio en el año 1847 con el nombramiento de Francisco Clavijo y Pló como Ingeniero Civil de la provincia y el desarrollo de sendos proyectos portuarios para ambas islas. Las labores fueron iniciadas durante el año 1849 y, aún antes de la concesión de las franquicias, el Real Decreto de 17 de diciembre de 1851 situaba a los puertos canarios bajo el cargo del Ministerio de Fomento, dotándolos con 100.000 reales anuales para mejorar sus instalaciones. La propia Real Orden de 3 de julio de 1852, que establece el nuevo régimen fiscal para Canarias, otorgaba la calificación de puertos de interés general tanto al de Santa Cruz como al de San Telmo en Las Palmas.<sup>25</sup> Dicha categoría tiene su importancia pues se traduce en la práctica en que el gobierno de la nación, estimando indisoluble la relación entre las franquicias y la creación de instalaciones portuarias en las islas, se hace expresamente cargo de sus gastos de mantenimiento y mejora a través del presupuesto nacional.

Se inicia, con dicha calificación y dotación, la etapa de ampliación del muelle de San Telmo destinada a dar cabida a los 450 barcos anuales del quinquenio 1859 o los 578 del quinquenio 1861-64. Sin embargo, es en este mismo período cuando el caso grancanario se complica, al generalizarse la opinión de que el espigón de San Telmo era una obra inútil o por lo menos insuficiente para las futuras necesidades de la isla. Comienza a discutirse en serio la alternativa de trasladar los trabajos hacia el Noreste, a la Bahía de Las Isletas, para todos mucho mejor dotada por la naturaleza para ofrecer los servicios portuarios, y construir allí un muelle alternativo que partiría de una zona próxima al Castillo de La Luz.<sup>26</sup> Esta actitud de duda no se produce mientras tanto en el caso de Santa Cruz, pese a la tradicional rivalidad que había sostenido este puerto con el de Garachico desde el momento de la conquista y, tras la inutilización de este último por la erupción de 1706, con el puerto de La Orotava (actual Puerto de la Cruz).<sup>27</sup>

No era, sin embargo, la primera vez que se estudiaba la alternativa del *Muelle de La Luz*. En 1785 había sido aprobado un proyecto al respecto, debido al capitán de la Real Armada Domingo de Nava y Porlier, pero nada se había hecho.<sup>28</sup> También se tiene constancia de la circulación entre 1842 y 1844 de un expediente promovido por D. Jerónimo Navarro para la construcción de un dique carenero en la zona, que el Ministro de Marina autorizó, con cesión



de terrenos y posibilidad de imponer gravámenes incluida. Sin embargo, el contrato quedó finalmente rescindido porque no se había hecho nada y, alrededor del año 1852, la Comandancia Militar de Marina continuaba buscando quien se hiciera cargo de las obras.<sup>29</sup>

Y es que, aunque la rada de Las Palmas (abierta al mar) era considerada por los naturales de la isla y los pilotos mucho menos adecuada como refugio natural que la bahía de Las Isletas (abrigada a los vientos, con bajas mareas y de magnífico fondeadero), la alternativa no estaba clara en estas fechas. La ciudad de Las Palmas no se extendía por aquel entonces más allá de los históricos barrios de Vegueta y San Telmo y a seis kilómetros de distancia en dirección norte se extendía la mencionada bahía donde no había más que:

un pedazo de muelle abandonado y unas cuantas chozas de pescadores. Sus aguas, casi siempre desiertas, solo eran surcadas de tarde en tarde por las quillas de nuestros pailebots pesqueros o de cabotaje (...) (o) para desembarcar por ella, a hombros de los marineros, el pasaje que venía a Gran Canaria o salía de ella, cuando las olas barrían el muelle de Las Palmas.<sup>30</sup>

El problema de la distancia con respecto a la ciudad podía considerarse una dificultad menor desde que en 1854 dio inicio la construcción de la carretera que une Las Palmas con La Luz, pero persistían otros muchos inconvenientes. Estaba el problema del abastecimiento de agua potable en este enclave, necesario no sólo para los trabajadores portuarios sino para la aguada de los buques en tránsito; se daba la circunstancia de que era el muelle de San Telmo el que poseía la declaración de interés general, lo que no implicaba que la pudiera transmitir a la construcción de Las Isletas; también podía darse el caso de que los habitantes de Las Palmas boicoteasen las nuevas instalaciones pensando que la lejanía del puerto iba a arruinar a la capital;<sup>31</sup> o que, construido el nuevo puerto, muchos barcos continuaran esperando a la calma para descargar en San Telmo y ahorrarse el desplazamiento.<sup>32</sup> Así pues, la alternativa del muelle de La Luz tenía inconvenientes objetivos, aunque nadie discutiese sus mejores condiciones naturales.

Este estado de incertidumbre comenzó a resolverse a finales del año 1856 cuando, por la Real Orden de 18 de noviembre, el Ministerio de Fomento disponía, a solicitud del gobernador de Canarias, que se procediera a la redacción de un proyecto para la construcción de un desembarcadero auxiliar en La Luz, complementario al de Las Palmas. Dicho proyecto fue desarrollado por el ingeniero Clavijo y Pló quien, a semejanza del de Santa Cruz, propuso la construcción de un dique en forma de martillo en el interior de la rada para garantizar el abrigo de la zona y otro muelle de tierra paralelo a la costa para el servicio de lanchas. El propio ingeniero nos justifica la necesidad de esta instalación:

La construcción de un muelle en la rada de La Luz, Isla de Gran Canaria, es una real y verdadera mejora para los intereses de esta Isla. Con aquella obra se evitarán los perjuicios que experimenta en la actualidad el comercio por no tener un puerto cómodo y seguro en el cual puedan hacerse las operaciones de carga y descarga en todas las épocas del año; pues si bien el citado muelle que hoy existe en el extremo norte de la población llena este servicio en los tiempos bonancibles, la circunstancia de estar situado en un punto de una costa enteramente desabrigada y además de poco fondo o aplacerado, hacen que sean muy frecuentes las mareas de fondo que imposibilitan absolutamente comunicar en tierra, obligando a los buques a fondearse a una gran distancia de ella.<sup>33</sup>

El proyecto fue aprobado en 1857 y dotado con un presupuesto de 3 millones de reales. Sin embargo, la decepción iba a sobrevenir muy pronto, pues la obra no quedó rematada por falta de licitadores que concurrieran a la subasta. Bien fuera por desconfianza en cuanto al cumplimiento de los plazos de entrega del dinero por parte del Estado, o bien por incapacidad técnica de los posibles candidatos, el caso es que este hecho supuso un primer y sonado fracaso para los defensores de la opción portuaria alternativa.

Es necesario esperar a 1861 para retomar la idea, nunca abandonada, de la construcción del muelle en La Luz. Surge en este caso a raíz de una propuesta apadrinada por el propio Ayuntamiento de la ciudad de Las Palmas que estaba basada en la posibilidad de costear por cuenta de este organismo público el 50% del valor de las obras, dejando para las arcas estatales la necesidad de financiar tan sólo la mitad restante. Como contrapartida por este esfuerzo económico, la corporación municipal solicitaba que el proyecto no se limitara a la realización de un simple desembarcadero complementario, como el previsto en el proyecto de Clavijo, sino que debía considerarse la posibilidad de construir en esta zona un verdadero puerto de estación, de abrigo y de refugio.<sup>34</sup> Es la primera ocasión en la que vemos utilizar esta nueva formulación tipológica, no demasiado definida, pero que trata de situar las obras en una vía intermedia entre su imposible calificación como “puerto de interés general” (que ya posee San Telmo) y la a todas luces insuficiente de “desembarcadero complementario”. Aceptando la oferta, el gobierno de la nación ordena por la Real Orden de 27 de agosto de 1861 la realización de un segundo proyecto para la zona, que se iba a encargar a un joven ingeniero del distrito de Las Palmas llamado Juan León y Castillo, quien pasaría a redactarlo con celeridad, para que fuera finalmente aprobado por el Ministerio de Fomento por Real Orden de 18 de junio de 1862. El ingeniero proponía, a igual coste que el anterior, una mayor longitud de muelle y una estructura que permitiese prolongar las obras en un futuro: el punto de arranque se situaba algo más al Noreste para obtener mayor espacio abrigado; se diseñaba la tan necesaria traída de las aguas desde una distancia de 7 kilómetros; y, para reducir costes, se suprimía por el momento el muelle de tierra, se disminuía el ancho del dique principal y se reducía el tramo con revestimiento de sillería. La modificación del proyecto de 1857 se justificaba por su autor del siguiente modo:

Con el desarrollo general de la riqueza pública, con 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 (...) es necesario tener un puerto abrigado en todos los tiempos para facilitar y asegurar las operaciones marítimas y para atraer a los navegantes hoy alejados de estas Islas por falta de puertos que merezcan este nombre.<sup>35</sup>

En esta segunda intentona sí se encontró rematador para las obras en la persona de Santiago Verdugo Massieu, por una cantidad de 3,9 millones de reales de vellón, y, de este modo, en marzo de 1863 se iniciaban oficialmente las labores de construcción del espigón de La Luz. Ello no implica que las labores del muelle de San Telmo quedasen condenadas al olvido. Simultáneamente, Juan León y Castillo había concluido un nuevo *Proyecto de un muelle de abrigo para la bahía de Las Palmas* que, aunque rechazado inicialmente por la prioridad dada a La Luz, una intensa presión popular lograría que fuera aprobado por la Real Orden de 12 de noviembre de 1864. Como se mantenía su condición de puerto de interés general, el Estado debía hacerse cargo del coste de sus obras por completo.<sup>36</sup>

La disputa en torno a la localización de las obras se había resuelto finalmente del modo más favorable posible para los intereses de Gran Canaria, pues qué mejor solución que

desarrollar ambas alternativas simultáneamente: un espigón en La Luz ampliable en un futuro y un muelle de abrigo para proteger la bahía de Las Palmas. Más confusa resultaba la cuestión relativa a la calificación de los trabajos, pues finalmente lucía la categoría de interés general una obra de menor calado en comparación con la que debía desarrollarse en la zona destinada en principio a desembarcadero complementario. Sin contar con el hecho de que tenía más perspectivas de futuro el proyecto financiado a medias por Estado y Ayuntamiento, que aquel que descansaba sobre el presupuesto nacional.

Todos estos proyectos no iban a ser en definitiva más que castillos en el aire. Pronto comenzó a observarse que una cosa era aprobar proyectos y otra financiarlos en la práctica. Finalmente pudo comprobarse que la solución adoptada, y especialmente el tiempo que había tardado en ser adoptada, había sido nefasta para Gran Canaria pues, mientras tanto, Tenerife había concluido hacía tiempo el primer tramo del muelle principal de Santa Cruz, en 1863 concluía su segundo tramo y ya estudiaba desde 1857 la posibilidad de construir un contramuelle para cerrar la bahía cuyo proyecto, realizado por Clavijo, quedó aprobado en 1864. De este modo, podía argüirse en este último caso la conveniencia de seguir ampliando las instalaciones de Tenerife por ser ésta:

la isla más central, la más rica, la más extensa, la más poblada y la de más comercio y movimiento marítimo de todas las del Archipiélago.<sup>37</sup>

## 2ª ETAPA (1865-1876): DIFICULTADES DE TIPO ECONÓMICO

Durante los años comprendidos en esta segunda etapa, España vive una coyuntura de inestabilidad política que se extiende desde los años previos a la Gloriosa Revolución de 1868, pasando por el Sexenio Democrático o Revolucionario y llegando hasta el conflicto civil que supone la tercera guerra con los carlistas. Todo este período presenta una clara uniformidad que afecta directamente a nuestro ámbito de análisis: las enormes dificultades económicas del Tesoro Público. Y así, aunque los problemas para la financiación de infraestructuras son una constante en la España del XIX, para el caso de los puertos canarios este argumento resulta especialmente convincente a partir del año 1865. Y es que, como consecuencia de la mencionada penuria presupuestaria, el desarrollo de los trabajos licitados en el archipiélago fue en realidad el siguiente:

- Las obras del contramuelle de Santa Cruz quedaron suspendidas en 1866 cuando, a solicitud del gobierno para que las instituciones locales aportaran fondos para la continuación de las labores, éstas ofrecieron la callada por respuesta.
- Las obras del muelle de San Telmo aprobadas en 1864 no se sacaron a pública subasta hasta 1867, se trabajó algo en ellas durante los dos años siguientes y, en 1870, quedaron rescindidas por falta de pagos por parte del Estado.
- Las obras del muelle de La Luz sufrieron continuados retrasos en los pagos, tanto los debidos por el Ayuntamiento como por el Estado, y así, aunque algunas labores se desarrollaron entre 1863 y 1872, en esta última fecha Verdugo rescindió el contrato habiendo podido disponer tan sólo del 20% del presupuesto inicialmente asignado.<sup>38</sup>

Se hace evidente por entonces el desasosiego que existe en la sociedad grancanaria en concreto por el retraso acumulado en la construcción del muelle de La Luz y por el mal estado en que iban quedando mientras tanto las instalaciones de San Telmo. El discurso de

inauguración del ejercicio de 1864, pronunciado por el Director de la Económica, Domingo José Navarro, es buena prueba de ello.<sup>39</sup> A raíz del mismo, la Sociedad Económica formó una Comisión Permanente de Vigilancia del Puerto,<sup>40</sup> cuya primera misión fue la de acudir a presionar al Jefe de la Sección de Fomento de la provincia para reactivar los trabajos, pero éste respondió sencillamente que se estaba a la espera de recibir el dinero que la Tesorería Provincial había presupuestado y que, mientras tanto, no se podía hacer nada. La comisión se trasladó entonces a Santa Cruz de Tenerife para dialogar con el Gobernador Provincial, que intentó tranquilizarles confirmando que las obras tenían asignada una partida de 6.000 reales de vellón que serían abonados tan pronto como hubiera ingresos disponibles.<sup>41</sup> Pero, tanto el informe del Secretario de la Económica sobre el ejercicio de 1865, como el discurso del Director para la inauguración del ejercicio de 1866, nos confirman que el problema subsistía.<sup>42</sup> A partir de 1868, tras los sucesos que derribaron la Monarquía de Isabel II, el Ayuntamiento denunciaba además su incapacidad para disponer libremente de sus fondos al verse obligado a esperar a que concluyesen las elecciones a Cortes Generales y se formase el nuevo gobierno de la nación, que tampoco financiaría nada hasta estar formalmente constituido.<sup>43</sup> Las noticias en este sentido, lamentablemente, se convierten en algo cotidiano mientras las obras continúan detenidas.

Tras la renuncia de Verdugo en 1872, la Económica nombró una nueva comisión,<sup>44</sup> en la que participaba el propio ingeniero Juan León y Castillo, con dos propósitos claramente definidos: en primer lugar, procurar la conservación del material depositado en La Luz para evitar que se estropeará o fuera incluso robado y contar así con la posibilidad de hallar licitadores interesados cuando, en un futuro supuestamente próximo, se sacasen de nuevo las obras a remate; y, en segundo lugar, proponer cualquier fórmula de urgencia que permitiese la continuación de las obras. Dentro de este segundo propósito se encuentra el intento ensayado con la oportuna presentación al gobierno de la recién restaurada Monarquía de Alfonso XII, a finales de diciembre de 1874, de un nuevo proyecto, también redactado por Juan León y Castillo, para rematar los trabajos del modo más sencillo y económico posible, partiendo de la idea de finalizar el dique de abrigo y desembarco previsto tan sólo en su primer tramo (269 metros sobre los 401 iniciales).<sup>45</sup> Todo este esfuerzo se vino abajo con la recepción, meses más tarde, de un comunicado del Director General de Obras Públicas en el que manifestaba ser por entonces imposible acceder a la continuación de las obras del Puerto de La Luz por el mal estado de las finanzas estatales consecuencia de la guerra civil.<sup>46</sup> Las dificultades económicas todavía no habían finalizado con el inicio de la Restauración.

Así pues, debía asumirse en este punto el fracaso de todas las acciones emprendidas hasta entonces para la dotación portuaria de Gran Canaria: Juan León y Castillo había redactados tres proyectos diferentes (uno para San Telmo y dos para La Luz) y ninguno de ellos se había visto desarrollado en la debida forma. En consecuencia, se extiende una ola de pesimismo, o realismo si se prefiere, en torno a la posibilidad de poder contemplar algún día la actividad de un puerto moderno en la isla. Muchas de las personas cuyo pensamiento conocemos tienden, durante esta etapa, a modificar sus planteamientos en el sentido de renunciar al sueño aparentemente utópico de construir un puerto en La Luz, para centrar sus esfuerzos y capacidades en un objetivo más a corto plazo como es el de concluir, de modo prioritario y urgente, el Muelle de San Telmo. Con ello parece que retrocedemos de algún modo a los planteamientos de indefinición propios de la etapa anterior. Tal y como justificaba Juan León y Castillo en 1891, con referencia a estos años:

los recursos que podía disponerse eran mezquinos. La localidad, por la legislación entonces vigente, había de contribuir con el 50% del presupuesto de la obra y, con tales

antecedentes, se comprende que hubiera sido ridículo pensar en el Puerto de La Luz como puerto de refugio.<sup>47</sup>

### 3ª ETAPA (1877-1880): DIFICULTADES DE TIPO POLÍTICO

La necesidad, por una parte, de contar con un cierto influjo político cerca de los centros de decisión con el fin de obtener la financiación buscada; la ruptura del antiguo modelo económico basado en la complementariedad de las producciones isleñas, por otra; y la pugna por captar los servicios portuarios en exclusiva provocó, como ya señalamos anteriormente, que las islas de Tenerife y Gran Canaria fueran convirtiéndose progresivamente en entidades competidoras entre sí. En consecuencia, las élites políticas de ambos espacios insulares, lucharon desde los inicios de la Restauración por ejercer el máximo influjo cerca de la Corte de Madrid, tanto con el fin obtener financiación para sus infraestructuras portuarias, como para tratar de impedirlo en el territorio vecino. Esta rivalidad, tan lamentable como ineludible ante la evolución de la coyuntura histórica, tiende a agudizarse además conforme la crisis económica nacional va quedando atrás y comienza a ser factible de nuevo la posibilidad de obtener fondos públicos con los que sufragar las obras.

El puerto de Santa Cruz de Tenerife, pese a haber atravesado el mismo ciclo de dificultades presupuestarias que los de Gran Canaria, seguía siendo entonces la principal instalación portuaria del archipiélago. Unido a ello, el predominio del partido conservador de Cánovas hasta 1881, propiciaba el hecho de que la balanza de las dotaciones continuara inclinándose hacia Tenerife durante esta primera etapa de la Restauración. Sólo el posterior ascenso al poder de los liberales de Sagasta provocó un cambio en la coyuntura, posibilitando el inicio de una etapa mucho más favorable para las aspiraciones de Gran Canaria.

En el contexto de estos años difíciles que todavía aguardaban a los grancanarios, se produjo un importante debate en el seno de su sociedad, cuyos principales argumentos y consideraciones fueron utilizados de modo interesado por los partidarios del político Fernando para desprestigiar la imagen del ingeniero Juan cuando, a finales de siglo, se produjo la ruptura de relaciones entre los hermanos León y Castillo.<sup>48</sup> La polémica parte de la presentación en 1877 de un conocido alegato de Manuel González, director de la Económica, en favor de la continuidad de las obras en el Puerto de La Luz.<sup>49</sup> A ella sigue la solicitud de la Económica a diferentes personalidades e instituciones de Gran Canaria para que definiesen su postura con respecto a la futura localización del puerto.<sup>50</sup> El diputado Antonio de Quintana y Llanera, la Junta de Comercio, Pedro del Castillo y Westerling (Comandante de Marina y presidente de la Confraternidad de San Telmo), el Ayuntamiento de Las Palmas y el propio censor de la Económica, Domingo J. Navarro, se mostraron partidarios de procurar que fueran las obras de la bahía de La Luz las que gozasen de la calificación de puerto de refugio de interés general, para que el Estado financiase los trabajos de construcción del muelle previsto, más un segundo contramuelle que debía partir de la punta de Santa Catalina para generar un importante espacio marítimo completamente protegido y al abrigo del oleaje.<sup>51</sup> La sorpresa surgió cuando, frente a esta aparente unanimidad, el a la sazón Ingeniero Jefe de la provincia Juan León y Castillo calificó la propuesta de “irrealizable”.<sup>52</sup>

Tras una tensa espera, el debate fue reabierto en noviembre de 1879, cuando pudo conocerse el informe previamente solicitado al ingeniero, en el que éste reiteraba su opción por la continuación del Muelle de San Telmo. Y la temperatura subió de grado cuando, en abril de 1880, Domingo J. Navarro modificaba repentinamente su postura inicial para formular una propuesta diferente a los socios de la Económica que posteriormente hizo valer



para que fuera aprobada por mayoría y se convirtiera por tanto en oficial para esta institución. Dicha resolución sería la siguiente:

la Sociedad debe empeñarse en que el Ecxmo. Ayuntamiento solicite la continuación de las obras del muelle de Las Palmas comprometiéndose a pagar el 50% en diez plazos anuales.<sup>53</sup> Mientras tanto, y con respecto al proyecto de La Luz, tan sólo se añadía en el texto este misterioso anexo: es esta una cuestión que no debe tratarse en público porque se aventuraría su éxito si se llegase a divulgar.<sup>54</sup>

Extraña decisión, y no sólo en su segunda parte, sino también en la primera, porque admite la posibilidad de financiar entre gobierno y municipio las obras que hasta entonces mantenían la calificación de interés general, es decir, se renunciaba a un proyecto y se decidía financiar por mitad el que gozaba al parecer de menor aceptación. Algunas fechas más tarde, ante la presión ejercida por los disconformes, Navarro se vio obligado a justificar ante los socios de la Económica la postura adoptada tanto por Juan León y Castillo como por él mismo, alegando que se trataba de la solución más apropiada para la coyuntura política que se estaba atravesando en aquel momento.<sup>55</sup>

Resultaría ilustrativo conocer hasta qué punto tenían estos personajes acceso a una información digamos “reservada”. El caso es que su extraña actitud se entiende mejor si se la relaciona con la inmediata publicación de la Ley Nacional de Puertos de 7 de mayo de 1880. En ella no se incluía a ninguno de los dos puertos de Gran Canaria entre los de “interés general” para la nación, lo que dejaba a ambas alternativas fuera de la posibilidad de obtener financiación pública por parte del Estado. Por el contrario, el puerto de Santa Cruz de Tenerife sí había quedado incluido entre ellos, gracias a las gestiones de Feliciano Pérez Zamora, consejero de Estado, con lo que se abría la posibilidad de retomar en este caso el proyecto de Clavijo y Pló de 1864, abandonado en 1866, que tan sólo tendría que ser adaptado a las actuales circunstancias por el propio Juan León y Castillo, labor que desarrolló el ingeniero con presteza pues su nuevo proyecto quedó aprobado el 18 de junio de 1881.<sup>56</sup> La alarma que generó esta decisión discriminatoria entre los grancanarios motivó la inmediata reunión del Ayuntamiento, la Sociedad Económica, el Círculo Mercantil y la Comandancia de Marina, a la que acudió Juan León y Castillo para anunciar que su postura no se había modificado con ella:

Tengo una opinión fija y completamente segura sobre los muelles de Canaria, es a saber: que no se debe pensar en el presente más que en el muelle de Las Palmas, y que esa rada tiene las mejores condiciones para proporcionar un espacio abrigado (...) las obras resistirían muy bien y resultarían económicas.<sup>57</sup>

Estos son los argumentos utilizados en el trabajo publicado en 1909 por los redactores del periódico *Diario de Las Palmas* para acusar al ingeniero de falta de visión y de haber estado a punto de impedir la realización del anhelado proyecto de La Luz. Este testimonio ha tenido cierto ascendiente sobre la tradición historiográfica posterior, contribuyendo a ensombrecer la actuación y la figura de Juan León y Castillo. Los defensores del ingeniero se acogen a la idea de que sus argumentos en favor de San Telmo deben circunscribirse exclusivamente al bienio 1879-1880, cuando no se disponía ni de fondos ni de influencias suficientes para abordar la construcción del Puerto de La Luz,<sup>58</sup> destacando asimismo que las misteriosas palabras que aparecen al final del testimonio de la Económica demuestran que sí se estaba negociando en favor de La Luz, aunque de espaldas a Tenerife.<sup>59</sup>

La documentación del Archivo de El Museo Canario nos ha convencido de la solidez de este doble argumento, a la vez que nos amplía la información necesaria para entender las verdaderas intenciones del ingeniero. Al parecer, y según se desprende de la lectura de un informe secreto remitido en 1879 a la Económica, sería él mismo quién había diseñado una estrategia muy definida para conseguir que las obras del puerto de La Luz corrieran completamente por cuenta del Estado por la vía de obtener su calificación como “puerto de refugio”:

Y así, como para que un puerto sea de interés general es preciso que detrás de él haya un continente, para que sea de refugio lo que necesita es que tenga delante un mar tempestuoso sin tierras próximas y en un derrotero muy frecuentado. (...) La necesidad de un puerto de refugio en estas Islas es una necesidad (...) ¿Cuál de los puertos de esta Provincia está más indicado para que con menos sacrificio pueda la nación darle todas las condiciones necesarias al objeto? No cabe duda que es el de La Luz.

Lo que sucede es que no estaba completamente seguro de si resultaba oportuno apostar fuerte para obtener dicha declaración en aquel entonces. Parecía más convencido en cambio de mantenerse a la expectativa, confiando en la llegada de tiempos mejores. Este es el motivo por el que solicitaba discreción a los miembros de la Económica que leyesen su propuesta, pues tenían que entender que, desde su cargo de Ingeniero Jefe de la provincia de Canarias, no podía ni debía mostrar una mayor inclinación por Gran Canaria frente a otras islas. Mientras tanto, atendiendo a la presión que estaban ejerciendo los vecinos y comerciantes de Las Palmas como consecuencia de los daños que la erosión marina estaba causando en edificaciones y astilleros de San Telmo,<sup>60</sup> sugería la conveniencia de no abandonar dichas obras y tratar de concluir lo más rápidamente posible este desembarcadero. Con este fin, la opción más inteligente sería la de solicitar al Gobierno la continuación del antiguo proyecto, con la novedad de comprometerse el Ayuntamiento a abonar el 50% del presupuesto, caudal que se podría recaudar sin dificultad mediante los arbitrios que la Junta de Comercio debía crear.<sup>61</sup> Así, se conseguiría financiar las obras de San Telmo para beneficiar a corto plazo al comercio de esta ciudad, mientras que el proyecto de La Luz quedaría a la espera de la ocasión en que pudiera lograrse que el Estado lo financiara al 100% con la declaración de “puerto de refugio”, pudiendo argumentar entonces que sus instalaciones se diseñaban para la navegación nacional e internacional en general. Este último planteamiento, sin embargo, no podía salir a la luz mientras la influencia política de Tenerife en Madrid fuera superior a la de Gran Canaria:

Para hacer comprender esta grandiosa idea al Gobierno de nuestra Nación no era el año de 1879 el más propicio, pues entonces ocupaba el poder el partido conservador, en el cual tenía influencias poderosas la Isla de Tenerife, como lo demostró al año siguiente haciendo incluir el Puerto de Santa Cruz en el plan de los del Estado según la nueva ley de puertos, en la cual sólo figuraron 6 o 7 puertos más. Había que esperar a mejores tiempos, es decir, a que ocupase el poder público el partido liberal, en que la influencia de Don Fernando León y Castillo era decisiva.<sup>62</sup>

Parece evidente que, pese a la campaña desatada en su contra por el *Diario*, los argumentos en defensa de Juan León y Castillo expuestos por Hernández Gutiérrez, Martín Galán y nuestras propias aportaciones, deben contribuir a modificar las valoraciones que se suscitaron sobre su persona. Como él mismo indicó, si no fue más explícito en su momento, fue para no dar publicidad a su proyecto pues:

creía entonces que la sola anunciación había de dar la alarma a nuestros enemigos los de Tenerife, que verían en ello la estocada mortal de su supremacía marítima.<sup>63</sup> Tanta discreción se volvería finalmente en su contra.

#### 4ª ETAPA (1881-1883): LA SUPERACIÓN DE LAS DIFICULTADES SEÑALADAS Y EL LOGRO DE LA CONCESIÓN DE LAS OBRAS

Ha resultado a la postre muy afortunada la definición que los redactores del *Diario* dieron a la Ley de Puertos de 1880 como: “un mal que produjo muchos bienes”.<sup>64</sup> La exclusión de Gran Canaria de las posibilidades que dicha ley ofrecía fue un bálsamo que templó los excitados ánimos a nivel interno y contribuyó a extender la idea de que era imprescindible la unidad de todos los grancanarios en el objetivo común.

De entrada, en una misiva remitida desde Madrid por Fernando León y Castillo al Ayuntamiento de Las Palmas durante el verano de 1880 le hacía partícipe de que, en aquellas circunstancias, resultaba de todo punto imposible reclamar contra la ley. Sin embargo, también comunicaba la noticia de que había obtenido la promesa del ministro del ramo de subsanar en un futuro inmediato el problema de la exclusión de Gran Canaria y, como compensación, la concesión de 60.000 pesetas para la rápida terminación de las obras del muelle de San Telmo por administración directa, esto es, sin la necesidad de recurrir a licitadores externos.<sup>65</sup> Aunque hubo que soportar todavía un pequeño retraso, la Real Orden de 20 de abril de 1881, ordenaba efectivamente la formación de la Junta de Obras del Puerto de Las Palmas que debía hacerse cargo de los trabajos a desarrollar en el viejo muelle con este dinero.

Para entonces la coyuntura política ya había cambiado. Un par de meses antes, en febrero de 1881, Fernando León y Castillo había tomado posesión de su cargo como Ministro de Ultramar dentro del nuevo gobierno liberal de Sagasta e inmediatamente se dedicaba a promover las reivindicaciones de Gran Canaria. La propuesta concreta, que el Subgobernador de la provincia presentó oficialmente al gobierno de la nación, proponía, en primer lugar y tal como había quedado pactado, la declaración de La Luz como puerto de refugio y, en segundo lugar, que fuera aprobado el nuevo proyecto de Juan León y Castillo para la prolongación del dique ya principiado hasta la altura del castillo de Santa Catalina junto con el inicio de un contramuelle que partiese de este último punto para prolongarse hasta formar con la cabeza del otro la entrada del puerto. Serían 1.250 metros de longitud correspondientes al primer dique y 650 metros para el segundo, lo que ofrecería 190 hectáreas de superficie portuaria, con un coste estimado de unos 3 millones, no ya de reales, sino de pesetas.<sup>66</sup>

Y, efectivamente, por la Real Orden de 25 de abril de 1881 se declara “puerto de refugio” al de La Luz y se otorgan sobre la marcha 200.000 pesetas para reiniciar las obras abandonadas en 1872, ajustándose por el momento al proyecto de 1874 y utilizando el material allí acumulado que la Económica se había empeñado en proteger, como vimos anteriormente.<sup>67</sup> A finales de ese mismo año, entraban en servicio el segundo y tercer embarcadero del muelle de La Luz. Mientras tanto, Juan León y Castillo, junto con su colaborador Juan Cirilo Moreno, terminaba el que sería tercer proyecto para La Luz, con los planteamientos anteriormente descritos, que sería aprobado por Real Orden de 3 de marzo de 1882. Con la sanción por parte del Senado el 27 de abril de 1882 de la ley que declara oficialmente puerto de refugio a La Luz concluye el proceso que hemos venido siguiendo, obteniendo finalmente una inversión pública para las obras cercana a los 8,7 millones de pesetas, una cantidad superior incluso a la esperada.

En primera instancia, no hubo licitadores para la obra en la subasta verificada en junio de ese año por lo que, antes de proceder a una nueva licitación, fue necesario lograr el acuerdo previo de los poderes locales con comerciantes vinculados a casas extranjeras, acuerdos que también tienen su miga, aunque no hacen al caso que estamos tratando. Resulta sobradamente conocido que fue la casa Swanston y Compañía de Londres, con la mediación de la casa Miller a través de su socio Juan Baustista Ripoché y el apoderado de este último Néstor de la Torre, quienes se comprometieron finalmente al desarrollo de las obras. Todo ello quedó sancionado por la Real Orden de 4 de enero de 1883, así que el día 26 de febrero de 1883 se inauguraban las obras en la Bahía de Las Isletas. En agosto de 1884 se habían completado las obras financiadas con las 200.000 pesetas de 1881 y, en ese momento, se disolvió la Junta de Obras entregando a Swanton los materiales y el dinero sobrantes. Este es el instante en el que el Puerto de La Luz comienza su desarrollo a pasos agigantados mientras presta de modo simultáneo importantes servicios a la sociedad y la economía de la isla. Veinte años más tarde, el día 11 de agosto de 1902, la empresa constructora entregaba al Estado el último tramo de las obras.<sup>68</sup>

Y no sólo se culminaba con éxito la construcción del puerto de La Luz sino que, mientras todo esto sucedía y gracias al empeño personal de Juan León y Castillo, se mantenían en vigor los trabajos de San Telmo con las 60.000 pesetas obtenidas en 1880. Por ello, al constituirse en 1905 la nueva Junta de Puertos que debía encargarse del mantenimiento y mejora de las instalaciones, ésta fue denominada Junta del Puerto de La Luz y de Las Palmas, en clara referencia a su obligación de ocuparse también por mantener con esmero la más antigua de las infraestructuras portuarias de la isla.

Se había cerrado el círculo virtuoso que eliminaba todos los errores cometidos anteriormente: hubo una opción clara y decidida por La Luz como puerto de refugio; se obtuvo la financiación estatal de las obras; y consiguió ejercerse sobre el gobierno de la nación una influencia mayor de la que Tenerife pudo oponer. De este modo, en 1887, las instalaciones de La Luz superaban a las de Santa Cruz en cuanto al número de buques recibidos.

¿Qué había sucedido mientras tanto con el proyecto aprobado en 1881 para la ampliación del puerto de Santa Cruz? Pues sencillamente que los trámites para iniciar el desarrollo del mismo quedaron retenidos al año siguiente por falta de fondos y, aunque más tarde fuera utilizado como base para la subasta de las obras (verificada en octubre de 1884 después de iniciadas las obras de La Luz), contaría para su desarrollo con un presupuesto cercano a los 4,35 millones de pesetas, la mitad que el grancanario. Cioranescu comenta con sorna cómo el presupuesto para las obras en Tenerife se agotó repentinamente en febrero de 1882 y se hizo necesario despedir a ochenta obreros del muelle:

La opinión santacrucera proponía a estas miserias otra explicación: se oponía a la realización del proyecto don Fernando de León y Castillo, enemigo de Santa Cruz de Tenerife (...) y acérrimo defensor del Puerto de La Luz en la isla vecina. Se partía de la idea, común de dos, de que las Islas no dan de comer para todos y el corolario que exige que la comida debe ser para uno sólo.<sup>69</sup> Como ya anunciábamos, la coyuntura política y de inversiones había dado un giro de 180 grados: desde 1881 la cara era para Gran Canaria y la cruz para Tenerife.

## EPÍLOGO

Poco tiempo después del inicio de la construcción del Puerto de La Luz la ciudad de Las Palmas desbordaba sus límites tradicionales y se proyectaba claramente en dirección hacia la bahía de Las Isletas.<sup>70</sup> El puerto adquiría protagonismo como revulsivo en una coyuntura teóricamente regresiva para la economía canaria ya que, el cambio ocurrido en el contexto internacional con la “depresión de los precios” de 1873 junto al descubrimiento de los colorantes artificiales, causaron la ruina de los exportadores de cochinilla. Sin embargo, en este caso, pese a lo que podía esperarse de una economía tan dependiente de sus exportaciones, la recuperación fue rápida, partiendo de una reconversión agraria eficaz (plátanos, tomates y papas), con la senda industrializadora que adoptan entonces los sectores de la pesca y el tabaco y, sobre todo, en virtud del papel que comienza a ejercer el archipiélago como puerto de escala en el contexto del tráfico internacional de buques y mercancías.

En definitiva, las concesiones puertofranquistas, más unas infraestructuras portuarias adecuadas, sí que consiguieron potenciar al máximo las posibilidades económicas derivadas de la renta de situación propia del archipiélago canario. Las islas se convirtieron en estación de carboneo y aguada, obteniendo con ello varias ventajas: conexión con intermediarios financieros y facilidades en las operaciones de descuento y giro; embarques garantizados para el comercio de exportación y rebajas en el coste de los fletes; desarrollo de actividades urbanas dirigidas al comercio de tránsito agregadas a las de ámbito interno; etcétera. Los costes del desarrollo del nuevo modelo económico repercutieron, eso sí, sobre las economías campesinas tradicionales y, especialmente, en la ruptura de la articulación de una economía complementaria entre islas, lo que convirtió en competidores y rivales a los distintos ámbitos insulares alrededor de una misma oferta de bienes y servicios. En esta coyuntura, tan sólo podemos destacar, para concluir, que los grancanarios habían utilizado sus bazas del modo más conveniente posible para sus propios intereses.



## FUENTES DOCUMENTALES

### ARCHIVO DE EL MUSEO CANARIO (AMC)

Fondo General.

Documentos manuscritos:

- *Oficios sobre la construcción de un muelle (1808.Noviembre.11 – 1808.Noviembre.14)*
- *Puerto de refugio de La Luz. Antecedentes acerca de su proyecto, remate y ejecución hasta la fecha (incluye siete documentos diferentes).*
- *Lista de los buques construidos en este astillero de Las Palmas de 1820 a la fecha actual [1869]*
- *Entrada de buques en el puerto de Las Palmas en el quinquenio [1861-1865] [s.d.]*
- *Relación de buques (1855-1859).*
- *Expediente sobre la construcción de un carenero en el Puerto de La Luz promovido por don Jerónimo Navarro.*
- *Anotaciones diversas referentes al tráfico marítimo y al puerto.*

Sueltos impresos:

- *Proyecto de reglamento de la empresa o compañía para el establecimiento de un barco de vapor destinado a pasajeros [sic], correspondencia y tráfico entre Santa Cruz y Cádiz...[Santa Cruz de Tenerife], 1837.*

### ARCHIVO DE LA REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS DE LAS PALMAS

Actas de las sesiones Ordinarias y Extraordinarias (ACT).

- *Tomo I (1864-1872)*
- *Tomo II (1873-1884)*
- *Tomo III (1885-1895)*

## BIBLIOGRAFÍA

- ASCANIO Y POGGIO, A. de (1986), *El régimen jurídico de los puertos francos de Canarias y la CEE: sobre el pasado, hacia el futuro*, Las Palmas de Gran Canaria.
- BERGASA, O. y GONZÁLEZ VIÉITEZ, A. (1969), *Desarrollo y subdesarrollo de la economía canaria*, Madrid, Guadiana.
- BOURGON TINAO, L. P. (1982), *Los puertos francos y el régimen especial de Canarias*, Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local.
- BURRIEL DE ORUETA, E. L. (1974), *El Puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria*, Las Palmas de Gran Canaria, Centro de Investigación Económica y Social de la Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria (CIES).
- CIORANESCU, A. (1993), *Historia del puerto de Santa Cruz de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife, Viceconsejería de Cultura y Deportes.
- CIRILO MORENO, J. (1947), *De los puertos de La Luz y de Las Palmas y otras historias*, Las Palmas, Gabinete Literario.
- DELGADO AGUIAR, G. (1991): “El comercio exterior en el Puerto de La Luz”, en *VIII Coloquio de Historia Canario-Americana (1988)*, Las Palmas de Gran Canaria, Caja Insular de Ahorros, Cabildo Insular de Gran Canaria.

- DISCURSO del Presidente Accidental de la Económica D. Juan Melián y Caballero, en la sesión pública de 19 de enero de 1879, Las Palmas de Gran Canaria, Imprenta La Verdad.
- FERRERA JIMÉNEZ, J. F. (1988), *Historia del Puerto de la Luz y de Las Palmas*, Las Palmas de Gran Canaria, autor.
- GARCÍA, P. (1997), *Santa Cruz, el primer puerto: una historia del puerto de Santa Cruz*, Santa Cruz de Tenerife, Idea.
- GARCÍA del ROSARIO, C. (1981), *Historia de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas (1776-1900)*, Valencia, Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas.
- GARCÍA DE VEGUETA, L. (1981), *Breve historia del Puerto de la Luz*, Las Palmas de Gran Canaria, Banco de Santander.
- GUIMERÁ PERAZA, M. (1989), *Los puertos francos en el siglo XIX: textos*, Santa Cruz de Tenerife, Federación de Comercio de Tenerife.
- “Sabino Berthelot y los puertos francos”, en *Homenaje a Sabino Berthelot en el centenario de su fallecimiento, 1880-1980*, La Laguna, Instituto de Estudios Canarios.
- HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, A. S. (1991), *El Puerto de La Luz en la obra de Juan de León y Castillo*, Las Palmas Gran Canaria, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- MACÍAS HERNÁNDEZ A. y RODRÍGUEZ MARTÍN (1995), “La economía contemporánea, 1820-1990”, en A. de BÉTHENCOURT MASSIEU (ed.): *Historia de Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. (1987), “Canarias, 1800-1870. Fiscalidad y revolución burguesa”, *Hacienda Pública Española*, 108-109, pp. 327-340.
- MARTÍN GALÁN, F. (2001), *Las Palmas, ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución*, Las Palmas de Gran Canaria, Fundación Puertos de Las Palmas.
- MAURICIO SUBIRANA, S. (1994), *La franquicia sobre el consumo en Canarias: análisis histórico y régimen actual*, Madrid, Marcial Pons.
- MEDINA SANABRIA, J. (1996), *Isleta, Puerto de la Luz: raíces*, Las Palmas de Gran Canaria. Gráficas Yeray.
- MILLARES TORRES, A. (1861), *Historia de la Gran Canaria*, tomo II, Las Palmas de Gran Canaria, Imprenta de M. Collina.
- MIRANDA GUERRA, J. (1975), *Los puertos francos de Canarias y otros estudios*, s. l. s. n.
- MORALES LEZCANO, V. y QUINTANA NAVARRO, F. (1985), “La Luz, puerto de escala internacional: 1852-1902”, en *V Coloquio de Historia Canario-Americana / Coloquio Internacional de Historia Marítima* (1982), Las Palmas Gran Canaria, Mancomunidad de Cabildos.
- OJEDA QUINTANA, J. J. (1983), *La Hacienda en Canarias desde 1800 a 1927*, Las Palmas Gran Canaria, Real Sociedad Económica de Amigos del País.
- O'SHANAHAN, A. (1997), *La Luz, puerta de Canarias: una historia del Puerto de La Luz y de Las Palmas*, Santa Cruz de Tenerife, Idea.
- EL PUERTO de La Luz en Gran Canaria* (1909), Las Palmas de Gran Canaria, Tipografía del “Diario”.
- (1985a), *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de la Luz: 1883-1913*, Madrid, Confederación Española de Cajas de Ahorros.

QUINTANA NAVARRO, F. (1985b), *Pequeña historia del Puerto de Refugio de La Luz*, Las Palmas de Gran Canaria, Mancomunidad de Cabildos.

SALES FABRELLAS DE IBARROLA, F. de (1911), *El Puerto Franco de Las Palmas de Gran Canaria en 1910. Datos estadísticos de navegación, comercio exterior, tránsito, trasbordos y recaudación*, Las Palmas, Tipografía del "Diario".

SOLBES FERRI, S. (2003), "El debate en torno a la cuestión portuaria en el seno de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas (1864-1883)", en LUXÁN MELÉNDEZ, S. de y LAFORET, J. J. (edts), *La economía canaria en la segunda mitad del siglo XIX*, Las Palmas de Gran Canaria, *Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria*, pp. 191-220.

SOLBES FERRI, S. y S. DE LUXÁN (1998), "El factor histórico en la configuración de la empresa industrial canaria", en *Revista de Estudios Regionales* nº 50, pp. 187-220.

SUÁREZ FALCÓN, J. (1952), *El Puerto de la Luz y los hermanos León y Castillo*, Las Palmas de Gran Canaria, Tipografía Alzola.

## NOTAS

- <sup>1</sup> Macías (1987, pp. 333-334).
- <sup>2</sup> El caso fue denunciado ante la Secretaría de Hacienda y propuesto el establecimiento de un buque de resguardo movido por la energía del vapor que llenase este objeto y mejorase además las comunicaciones entre islas. Sería gestionado como empresa comercial y su ejecución contaría con un presupuesto de 20.000 pesos fuertes. Desconocemos, sin embargo, los resultados prácticos que tuvo el mencionado proyecto (AMC, Fondo General, Suelos Impresos, *Proyecto de reglamento (...)*; Santa Cruz de Tenerife a 10 de febrero de 1837).
- <sup>3</sup> Esta cuestión, que posteriormente ampliaré, puede consultarse en Macías (1987, pp. 336-37).
- <sup>4</sup> Quintana Navarro (1985, p. 21).
- <sup>5</sup> Serían los casos de Burriel de Orueta (1974, pp. 8-10), Ferrera Jiménez (1988, pp. 28-40), Morales Lezcano y Quintana Navarro (1985), Quintana Navarro (1985<sup>a</sup>, pp. 19-24) o Sales Fabrellas de Ibarrola (1911).
- <sup>6</sup> Serían los casos de Cirilo Moreno (1947), García de Vegueta (1981), Hernández Gutiérrez (1991), Martín Galán (1984 y 2000), Medina Sanabria (1996, pp. 59-65), O'Shanahan (1997) o Suárez Falcón (1952).
- <sup>7</sup> Quintana Navarro (1985b) y Martín Galán (2001), esta última obra completada con la información extraída de los *Libros de Actas del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria*.
- <sup>8</sup> *EL PUERTO...* (1909).
- <sup>9</sup> Solbes (2003).
- <sup>10</sup> Este modelo teórico ha sido desarrollado en diferentes estudios por Macías (1987) y viene siendo generalmente admitido por la historiografía canaria.
- <sup>11</sup> La especificidad fiscal del archipiélago canario, reconocida desde el mismo momento en que se pone fin a la conquista, es un asunto bien conocido y que aparece claramente manifestado en todos los trabajos que han tratado esta cuestión con detenimiento. Véase en este sentido las obras de Bergasa y González Viéitez (1969), Ojeda Quintana (1983), Macías (1987) y Mauricio (1994).
- <sup>12</sup> Las noticias en torno a la coyuntura económica de Canarias durante la primera mitad del siglo XIX han sido extraídas de Macías Hernández y Rodríguez Martín (1995, pp. 371-391).
- <sup>13</sup> Argumentación expuesta por J. Miranda Guerra. Citado por Mauricio (1994, p. 23).
- <sup>14</sup> Sobre la posible o imposible existencia de un sector industrial en Canarias véase Solbes y Luxán (1998).
- <sup>15</sup> AMC, Fondo General, Documentos manuscritos, *Lista de buques (...)*
- <sup>16</sup> AMC, Fondo General, Documentos manuscritos, *Entrada de buques (...)*
- <sup>17</sup> AMC, Fondo General, Documentos manuscritos, *Relación de buques (...)*
- <sup>18</sup> Macías Hernández y Rodríguez Martín (1995, pp. 391-398).
- <sup>19</sup> AMC, Fondo General, Documentos manuscritos, *Anotaciones diversas (...)*

- <sup>20</sup> Agradezco la sugerencia que en este sentido me hizo personalmente el profesor Antonio de Béthencourt Massieu durante el desarrollo de los *XV Coloquios de Historia Canario-Americana*.
- <sup>21</sup> A partir de esta fecha disponemos de las cifras de Burriel de Orueta (1974) y Quintana Navarro (1985<sup>a</sup>, p. 40).
- <sup>22</sup> AMC, Fondo General, Documentos manuscritos, *Oficios sobre la construcción (...)*
- <sup>23</sup> Datos tomados de Medina Sanabria (1996, p. 60).
- <sup>24</sup> Noticias extraídas de Cioranescu (1993) y García (1997).
- <sup>25</sup> Martín Galán (2001, pp. 251-253).
- <sup>26</sup> Martín Galán (2001, p. 282).
- <sup>27</sup> Cioranescu (1993, p. 29).
- <sup>28</sup> Martín Galán (2001, p. 198).
- <sup>29</sup> El primer documento está firmado en Santa Cruz de Tenerife el 11 de julio de 1842 y el segundo el 6 de abril de 1844. AMC, Fondo General, Documentos Manuscritos, *Expediente sobre la construcción (...)*.
- <sup>30</sup> Citado por Burriel de Orueta (1974, p. 8).
- <sup>31</sup> Burriel de Orueta (1974, p. 8).
- <sup>32</sup> Es lo que temía Juan León y Castillo entre otros. Testimonio recogido de *EL PUERTO...* (1909, p. 24).
- <sup>33</sup> AMC, Fondo General, Documentos manuscritos, *Puerto de Refugio de La Luz*, 1.
- <sup>34</sup> Citado por Quintana Navarro (1985b, pp. 18-19).
- <sup>35</sup> AMC, Fondo General, Documentos manuscritos, *Puerto de Refugio de La Luz*, 2.
- <sup>36</sup> Martín Galán (2001, pp. 283-84). ACT. I (1861-1872), ses., 20/11/1864, f. 94-95.
- <sup>37</sup> García (1997, p. 28).
- <sup>38</sup> Martín Galán (2001, pp. 282-284 y 287-288).
- <sup>39</sup> Para ampliar las circunstancias referidas a la actitud que en este debate sostuvo la *Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas* véase Solbes (2003).
- <sup>40</sup> ACT. I (1861-1872), ses., 12/3/1865, f. 99.
- <sup>41</sup> ACT. I (1861-1872), ses., 5/11/1865, f. 109-110.
- <sup>42</sup> ACT. I (1861-1872), ses., 28/1/1866, f. 119-120 y 123-124.
- <sup>43</sup> ACT. I (1861-1872), ses., 28/5/1869, f. 241.
- <sup>44</sup> ACT. II (1873-1884), ses., 13/1/1873, f. 1.



- <sup>45</sup> ACT. II (1873-1884), ses., 6/12/1874, f. 91.
- <sup>46</sup> ACT. II (1873-1884), ses., 26/4/1875, f. 121.
- <sup>47</sup> AMC, Fondo General, Documentos manuscritos, *Puerto de Refugio de La Luz*, 8.
- <sup>48</sup> La argumentación más interesada en favor del político Fernando es la que se encuentra en *EL PUERTO...* (1909).
- <sup>49</sup> ACT. II (1873-1884), ses., 9/2/1877, f. 179.
- <sup>50</sup> ACT. II (1873-1884), ses., 6/5/1877, f. 199.
- <sup>51</sup> Esta unánime opinión de los interesados en la campaña propuesto de La Luz, y no las discrepancias posteriores, fue la que quiso transmitir el director de la Económica Amaranto Martínez de Escobar en su discurso de inauguración correspondiente al ejercicio de 1893, quince años después. “Discurso del Sr. Director D. Amaranto Martínez de Escobar” de 15 de enero de 1893; ACT. III (1885-18/8/1895), ses. f. 238-40.
- <sup>52</sup> *EL PUERTO...* (1909, pp. 23-25).
- <sup>53</sup> ACT. II (1873-1884), ses., 24/4/1880, f. 288-289.
- <sup>54</sup> ACT. II (1873-1884), ses., 24/4/1880, f. 288-289.
- <sup>55</sup> ACT. II (1873-1884), ses., 3/5/1880, f. 292. Para ampliar este debate véase Solbes (en prensa).
- <sup>56</sup> Noticias extraídas de Cioranescu (1993) y García (1997).
- <sup>57</sup> ACT. II (1873-1884), ses., 7/5/1880, f. 295.
- <sup>58</sup> Hernández Gutiérrez (1991, pp. 44-45).
- <sup>59</sup> Hernández Gutiérrez (1991, p. 45).
- <sup>60</sup> Martín Galán (2001, p. 284).
- <sup>61</sup> AMC, Fondo General, Documentos manuscritos, *Puerto de Refugio de La Luz*, 4.
- <sup>62</sup> AMC, Fondo General, Documentos manuscritos, *Puerto de Refugio de La Luz*, 8.
- <sup>63</sup> AMC, Fondo General, Documentos manuscritos, *Puerto de Refugio de La Luz*, 8.
- <sup>64</sup> *EL PUERTO...* (1909, pp. 25-26). También adoptado por Quintana Navarro (1985<sup>a</sup>, p. 23).
- <sup>65</sup> ACT. II (1873-1884), ses., 2/7/1880, f. 310.
- <sup>66</sup> AMC, Fondo General, Documentos manuscritos, *Puerto de Refugio de La Luz*, 6.
- <sup>67</sup> ACT. II (1873-1884), ses., 3/6/1881, f. 364-65. 5) Real Orden de 25 de abril de 1881 ordenando la redacción de un puerto de refugio en el de La Luz y basándose en la Memoria de Obras Públicas de 1 de junio de 1879, se procede a corregir la ley de 7 de mayo de 1880.
- <sup>68</sup> Noticias extraídas fundamentalmente de *EL PUERTO...* (1909, pp. 52-54).

<sup>69</sup> Cioranescu (1993, p. 78).

<sup>70</sup> Martín Galán (2001, p. 262).