

# EL PUERTO DE LA LUZ Y DE LAS PALMAS Y LA TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA DE LA CIUDAD

*Natalia Gara Solé Hernández*

## INTRODUCCIÓN. OBJETIVOS E HIPÓTESIS

El origen del Puerto de La Luz y de Las Palmas no nos queda tan lejano, ya que es a finales del siglo XIX cuando se comienza con la construcción del mismo después de muchas propuestas y algún intento; sin embargo, el área portuaria actual funcionaba como tal mucho tiempo antes, promovida, entre otras cosas, por la magnífica estructura geográfica del lugar y su buen abrigo. Es por ello que esta zona se usó como refugio natural o fondeadero por las numerosas embarcaciones a las que, en días de mal tiempo, les era imposible aproximarse o fondear en el Muelle de San Telmo por su mala ubicación geográfica y falta de abrigo para los buques. Así que, desde sus comienzos, el Puerto de La Luz y de Las Palmas no escaseó en actividades relacionadas con la función portuaria, desviando hacia esta nueva zona comercial todo tipo de labores relacionadas con el puerto, entre las que destacaban, en un principio, las de mayor dimensión física como son almacenes y depósitos de carbón.

Por lo tanto, para abordar esta comunicación, se intenta cumplir con algunos objetivos partiendo, principalmente, del análisis geográfico después de haber llevado a cabo la localización espacial de diversos elementos de análisis mediante la elaboración de planos, y para esta realización se ha de tratar diferentes temáticas como son la cronología de los acontecimientos, en este caso del número de proyectos nuevos, la nacionalidad de los peticionarios de dichos proyectos y las actividades desarrolladas en el puerto de pequeñas empresas localizadas en bajos de edificios.

Asimismo, y atendiendo a lo anterior, finalmente se parte de la hipótesis de trabajo siguiente: la ubicación geográfica del Puerto de La Luz y de Las Palmas contribuyó a la transformación urbanística de la ciudad con el surgimiento de pequeñas empresas relacionadas, directa o indirectamente, con la actividad portuaria de la zona.

## REFERENCIAS METODOLÓGICAS. PEQUEÑO RECORRIDO POR SU HISTORIA

El período elegido para la elaboración de esta comunicación ha sido de 1881 a 1941, es decir, desde el comienzo del Puerto de La Luz y de Las Palmas hasta finales de la Guerra Civil española. Aunque es cierto que dicho puerto empezó a construirse en 1883, unos años antes comenzaron a surgir proyectos de obras para la nueva zona portuaria, casi siempre para almacenes que ya contaban con oficinas en el casco urbano de Vegueta o ya estaban presentes en la isla con anterioridad.

Ya que el espacio de tiempo elegido abarca sesenta años, se consideró oportuno, para realizar un trabajo más detallado, dividir el período en tres partes: la primera de ellas de 1881 a 1900, puesto que el final del siglo XIX fue el precursor del Puerto de La Luz y el que recoge el punto álgido de su historia; en segundo lugar se propone de 1901 a 1920, ya que tuvo lugar la Primera Guerra Mundial y afectó profundamente al puerto dejándolo prácticamente

inactivo durante algunos años; y en tercer y último lugar, el período comprendido entre 1921 y 1941, donde podemos ver los efectos de la Guerra Civil española en el Puerto de La Luz y de Las Palmas y su ligera recuperación posterior a pesar del comienzo de la Segunda Guerra Mundial.

Se considera que diferenciar estos tres períodos es muy importante para poder hablar del Puerto de La Luz y de Las Palmas, ya que para un puerto que vive por y para el exterior estos hechos históricos influyeron negativamente en sus actividades.

Por otra parte, resultó conveniente separar la comunicación en dos apartados principales: por un lado se trata el número de proyectos nuevos existentes por año para el Puerto de La Luz y de Las Palmas, teniendo en cuenta hechos históricos como los momentos bélicos que afectaron gravemente al puerto; y por el otro, el número de actividades encontradas por año para el mismo puerto.

Estos datos consultados fueron obtenidos de dos fuentes principales: el Archivo Histórico Joaquín Blanco (Las Palmas) y el Archivo de Junta de Obras del Puerto. A estas dos fuentes hay que añadir la necesidad de consultar, en el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, la anterior numeración de las calles de la zona del puerto para una localización más exacta de las pequeñas empresas o proyectos.

La investigación de estas fuentes comienza a partir del año 1881 y la finalización de la misma viene dada por la propia fuente en sí, ya que no todas las series consultadas terminan en los mismos años.

El número total de proyectos estudiados en estos Archivos para el período transcurrido de 1881 a 1941 es de 461, de los que se descartaron 279 para esta comunicación porque hacían referencia a proyectos de reformas, así que el número final de nuevas construcciones o instalaciones es de 182. De este número final, solo se cuenta con la dirección exacta de 30 proyectos, por lo que el resto no se podrá ubicar geográficamente. De todas formas, los representados espacialmente nos ayudarán a atisbar aquel momento en la historia del Puerto de La Luz y de Las Palmas.

Si volvemos la vista hacia atrás un momento, recordaremos que la primera de las temáticas de los objetivos que se proponía para su estudio era la cronología; pues bien, si establecemos una línea cronológica en la que representemos los tres intervalos temporales propuestos con anterioridad, tenemos que durante el primer espacio de tiempo, establecido de 1881 a 1900, se presenta el mayor número de proyectos de obras nuevos, debido a que coincide con los primeros años de existencia del puerto y este se conforma como tal. En este período, el año 1885 es el que más destaca contando con 11 proyectos nuevos, también será el año que más destaque en el resto de intervalos, puesto que este número de peticiones en proyectos no se volverá a repetir.

A partir de los siguientes intervalos establecidos, los períodos bélicos son los protagonistas puesto que perjudicaron a las nuevas construcciones en el Puerto de La Luz. El primer intervalo afectado en este aspecto discurre de 1901 a 1920, y en él aparece el primero de los tres momentos de carácter bélico que veremos a lo largo de estos sesenta años, de los que se ocupa esta comunicación: la Primera Guerra Mundial. Esta interrupción bélica afectó, negativa y gravemente, a muchos puertos internacionales en general y al Puerto de La Luz y de Las Palmas en particular, a pesar de la neutralidad de España frente a dicha guerra.

Durante el tiempo del conflicto desciende vertiginosamente el número de peticiones para nuevos proyectos de obras, llegando incluso a padecer cierta inactividad entre 1913-1914 y 1918-1920.

El segundo intervalo que se vio fuertemente perjudicado por motivos bélicos transcurre de 1921 a 1941 y en él hallamos el período de la Guerra Civil española, de 1936 a 1939, años en los que el país se sumió en la pobreza y hambruna, por lo que cesan por completo los proyectos de obras nuevos en el Puerto de La Luz. A pesar de la inexistencia de proyectos durante esos años, parece que la actividad portuaria comienza a recuperarse, ya que para el año 1941 se presentan las peticiones para 7 nuevos proyectos de obras, habiendo comenzado ya la Segunda Guerra Mundial.

Aún así, no vuelve a repetirse lo ocurrido a lo largo del primer intervalo de tiempo puesto que no se vio afectado por ningún conflicto beligerante, y mucho menos volveremos a ver lo acaecido en 1885 con la petición de 11 nuevos proyectos de obras.

#### LA FUNCIÓN DEL PUERTO DE LA LUZ. UN PUERTO MULTIFUNCIONAL

Con anterioridad a la última parte del siglo XIX, el puerto de la ciudad de Las Palmas estaba localizado en San Telmo, a pesar de que en la zona de La Isleta existía un puerto natural, el Puerto de La Luz, que se usaba como fondeadero desde hacía bastante tiempo. El puerto que se encontraba en San Telmo no cubría las expectativas de un puerto comercial y, pese a la existencia del fondeadero en La Isleta, no se construyó ningún puerto en esa zona por la lejanía que tenía con el centro de la ciudad, ya que esta se encontraba en la zona de Vegueta. Así que, con el aumento de las llegadas de embarcaciones a la isla y las condiciones en que se encontraba el antiguo Puerto de Las Palmas habitualmente durante el mal tiempo, se plantea la necesidad de construcción de un nuevo puerto que fuera capaz de acoger un mayor número de buques y que pudiera ofrecerles unos servicios portuarios en mejores condiciones.

Por este motivo, en 1856, se sugirió la construcción de un muelle auxiliar en el Puerto de La Luz ubicado en la bahía de Las Isletas, pues era un lugar muy apropiado para tal obra por su magnífica disposición geográfica. También se pensó que el hecho de que se había comenzado la realización de la carretera que unía el casco urbano de Las Palmas con el Puerto de La Luz en 1854, y que en 1852 se aprobó el Real Decreto de Puertos Francos para las Islas Canarias que potenciaría positivamente el comercio isleño, apoyarían favorablemente la propuesta de construcción de dicho muelle. De esta manera, el proyecto para la fabricación del nuevo muelle se aprobó en 1858, pero no llegó a ejecutarse.

En 1861 se solicitó nuevamente la construcción de un puerto de refugio y abrigo en La Luz que fue aprobado en 1862, pero las obras comenzaron a retrasarse por diversos y variados motivos hasta quedar totalmente suspendidas.

A finales del siglo XIX se retomó la iniciativa y el político Fernando de León y Castillo, junto a otros representantes de esta isla, solicitaron un puerto de refugio, puesto que en ese momento las obras se llevarían a cabo por parte del Estado. Finalmente, en la Ley del 27 de abril de 1882 se incluyó el Puerto de Refugio de La Luz y el proyecto de las obras, que había sido encargado a Juan de León y Castillo la vez anterior, se ejecutó a lo largo de unos veinte años, entre 1883 y 1902.<sup>1</sup>

Por lo tanto, a finales del siglo XIX, los talleres y astilleros se establecían en tres puntos del litoral: entre el callejón de Munguía y la ermita de San Telmo; en la playa de San Telmo al abrigo del muelle en construcción; y en el Charcón de Arenales, inmediatamente tras el torreón militar de Santa Ana y el mencionado muelle. Pero esta actividad se desplaza, al comienzo del siglo XX, hacia el Puerto de La Luz.<sup>2</sup>

El Puerto de La Luz ha realizado desde su creación múltiples funciones, algunas de ellas reforzadas o menguadas con el paso del tiempo, convirtiéndose en un puerto multifuncional, rasgo éste que contribuye a darle un carácter de mayor complejidad. Así, el puerto ha sido siempre un *puerto comercial*, con un papel relevante tanto en el comercio exterior como en el cabotaje interinsular; un *puerto de pasaje*, por el que antes salían emigrantes y entraban turistas y por el que se ha canalizado, en épocas más recientes, el importante tráfico de pasajeros, tanto entre Canarias y la Península, como entre las islas; un *puerto pesquero*, por la proximidad del banco pesquero sahariano, que ha llevado a concentrar en su seno, desde finales del siglo XIX, la tradicional flota pesquera canaria y, a partir de los años cincuenta y sobre todo de los años sesenta, a convertirse en una importante base de operaciones de las flotas peninsulares y extranjeras (rusa y japonesa, fundamentalmente) que explotaban los recursos pesqueros del Atlántico noroccidental, y también, un *puerto militar*, en el que han repostado navíos de diversas flotas de guerra, función ésta que se reforzó a partir de la conversión del antiguo Muelle del Pino en Base Naval de la Armada Española.

Pero aún teniendo en cuenta todas estas importantes funciones, el Puerto de La Luz ha sido esencialmente un *puerto de escala internacional*, de tránsito para la navegación interoceánica.<sup>3</sup>

#### LAS ACTIVIDADES PREDOMINANTES EN EL PUERTO DE LA LUZ. OCUPACIÓN DEL ESPACIO POR LAS ACTIVIDADES

El número de actividades que se desplazaron desde la zona de Vegueta hasta La Isleta, o la generación de nuevas actividades que se desarrollaron en el Puerto de La Luz y de Las Palmas desde finales del siglo XIX como consecuencia de la nueva ubicación portuaria, fue tan variada que, para una exposición más clara de los datos consultados, se han clasificado de la siguiente manera:

- *Almacén*, incluye frigoríficos, depósitos de carbón y almacenes para todo tipo de material o producto.
- *Equipamiento*, hace referencia básicamente a escuelas y mercados.
- *Sanitario*, es todo lo referente a hospitales, balnearios y lo relacionado directamente con la salud e higiene.
- *Comercio*, engloba pequeñas tiendas que tienen a la venta artículos de uso frecuente y de tipo alimenticio.
- *Industria*, contiene fábricas de diversos productos o manufacturas, tabaqueras e industrias dedicadas a la salazón.

- *Hostelería*, incluye lo referente a bares, cafeterías, pensiones, hoteles, pero en el caso de proyectos nuevos solo contamos con una cantina en un kiosco.
- *Taller*, hace referencia por un lado a varaderos y astilleros, que son actividades más específicas del puerto y, por otro, a talleres de diferente índole.
- *Otros*, comprende garajes, explanadas y algunas oficinas.
- *No actividad*, son proyectos que no implican una actividad directamente, sino que hace alusión a solicitudes de terrenos o a la construcción de un dique, entre otros casos.

Las primeras actividades desplazadas a la nueva zona del Puerto de La Luz fueron todas aquellas relacionadas con almacenes, depósitos, talleres y garajes o explanadas, sobre todo a finales del siglo XIX y a manos de entidades extranjeras, principalmente de origen británico.

Conforme transcurre el tiempo y las funciones iniciales se desarrollan, surgen otras actividades a principios del siglo XX como consecuencia del flujo económico y poblacional que generan las primeras; estas derivan en la instalación de actividades de tipo hostelero y sanitario por un lado, y por otro el establecimiento de escuelas y mercados a cargo de peticionarios de origen canario o peninsular. Ambas iniciativas pretenden cubrir el alto índice poblacional que aumenta en el Puerto de La Luz y de Las Palmas.

A partir de los años veinte del pasado siglo, comienzan a ser abundantes los proyectos relacionados con fábricas, tabaqueras o industrias dedicadas a la salazón, en los que también predomina la nacionalidad española.

Muchas de estas actividades son las que generan la aparición de pequeñas empresas localizadas, casi siempre, en bajos de edificios; y, haciendo referencia a su emplazamiento, podemos atenernos a dos zonas cercanas entre sí, una de ellas se trata del área portuaria, donde se instalaron las actividades de almacenaje básicamente, siendo también el mismo espacio elegido por la mayoría de peticionarios de origen extranjero, mientras que el resto de actividades se distribuyen a lo largo de la zona de Santa Catalina y la Playa de Las Canteras.

#### TRANSFORMACIÓN DEL TEJIDO URBANO DE LA CIUDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. EXPANSIÓN DEL CASCO URBANO

Este desplazamiento de actividades y rápido crecimiento poblacional de la zona del Puerto de La Luz a finales del siglo XIX contribuyó a la generación de dos centros de población muy diferentes entre sí; por un lado el casco urbano por excelencia situado en Vegueta, y por otro un centro poblacional que crecía a ritmos asombrosos en las inmediaciones del nuevo puerto en La Isleta. Este hecho no permitió la elaboración del planeamiento de Laureano Arroyo propuesto para la cohesión de ambos centros urbanísticos a finales del siglo XIX; y ya, en el siglo XX, el Plan de Ordenación Urbana encargado a Miguel Martín Fernández de la Torre no pudo dar una respuesta coherente a la estructura social que se había formado entre Vegueta y el Puerto de La Luz, con la generación de los barrios de Alcaravaneras, Santa Catalina y Arenales.

Por lo que, frente a las propuestas de perfil ordenado y manzanas rectangulares de Laureano Arroyo y Miguel Martín Fernández de la Torre, surgió un núcleo poblacional

desordenado urbanísticamente pero configurado alrededor del Puerto de La Luz, puesto que será una población que vive de cara al mar. Esto da lugar a la estructura edificatoria escogida, donde la planta baja estaba dedicada al negocio y las restantes a la vivienda; y a que la distribución de empresas de mayor índole dieron forma a la ubicación de proyectos con carácter más “familiar”, sin tener en cuenta ningún plan u ordenanza que les obligara a construir de forma determinada.

## CONCLUSIONES

Una vez obtenidos los datos para el estudio y elaborados con ellos los planos para la realización del análisis geográfico de las temáticas planteadas en los objetivos, siendo estas la cronología, la nacionalidad y las actividades desarrolladas en bajos de edificios de la zona portuaria, se obtuvieron unos resultados que permiten presentar el siguiente conjunto de conclusiones sobre la configuración de dicho puerto:

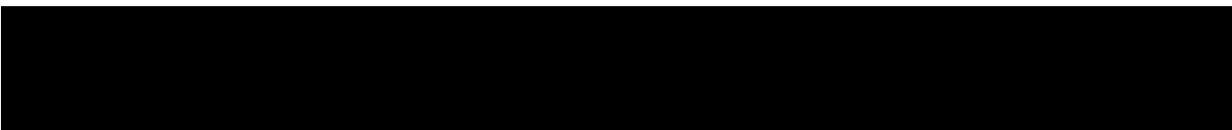
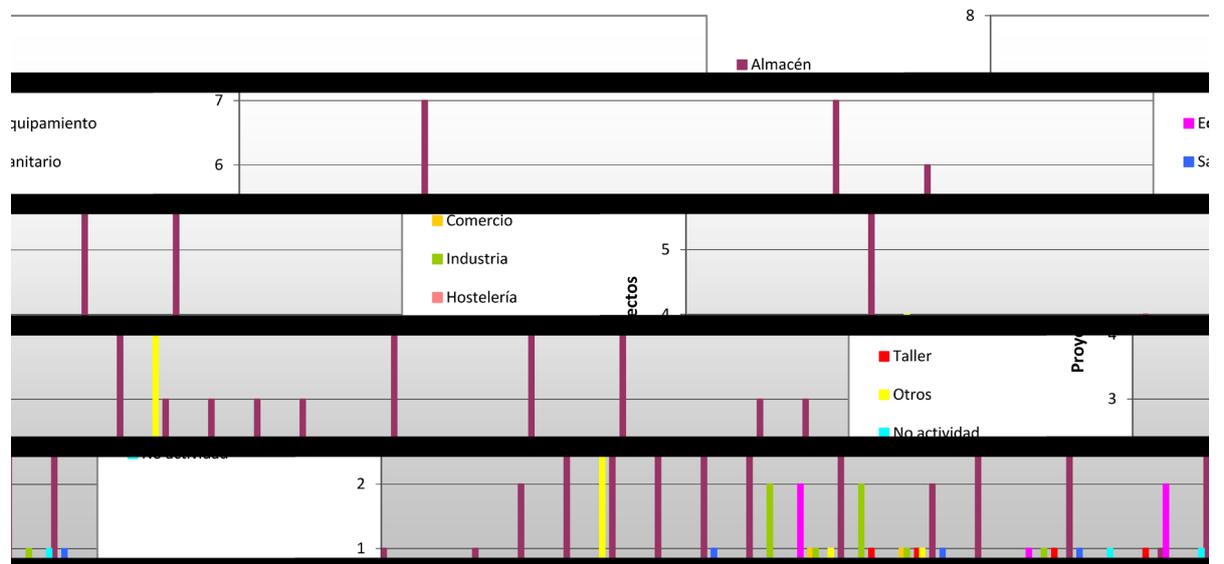
En lo referente al número de nuevos proyectos de obras y al tipo de actividades, se interpreta que el Puerto de La Luz y de Las Palmas fomentó la migración poblacional hacia el noreste de la isla y el rápido crecimiento de la misma, tanto demográfica como urbanísticamente; y, por otro lado, promovió la heterogeneidad de actividades en los alrededores del nuevo enclave económico y comercial.

Atendiendo a la nacionalidad de las entidades que realizan propuestas para el Puerto de La Luz, se ha podido comprobar que el mayor número de peticionarios de nuevos proyectos de obras o instalaciones es de origen español, y no extranjero como se había podido creer en el pasado, refiriéndonos siempre a empresas pequeñas localizadas en la planta baja de edificios.

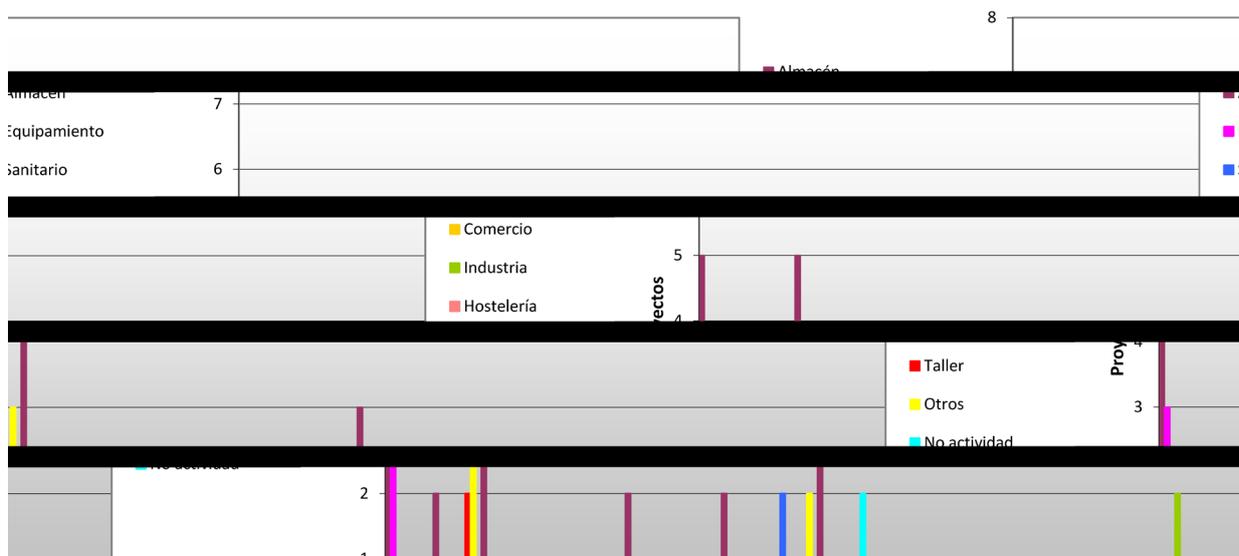
A modo de conclusión final se expone que el emplazamiento geográfico del Puerto de La Luz y de Las Palmas y su desarrollo comercial y económico fue primordial para la actual distribución urbanística de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.



Tipos de actividad, 1881 - 1900

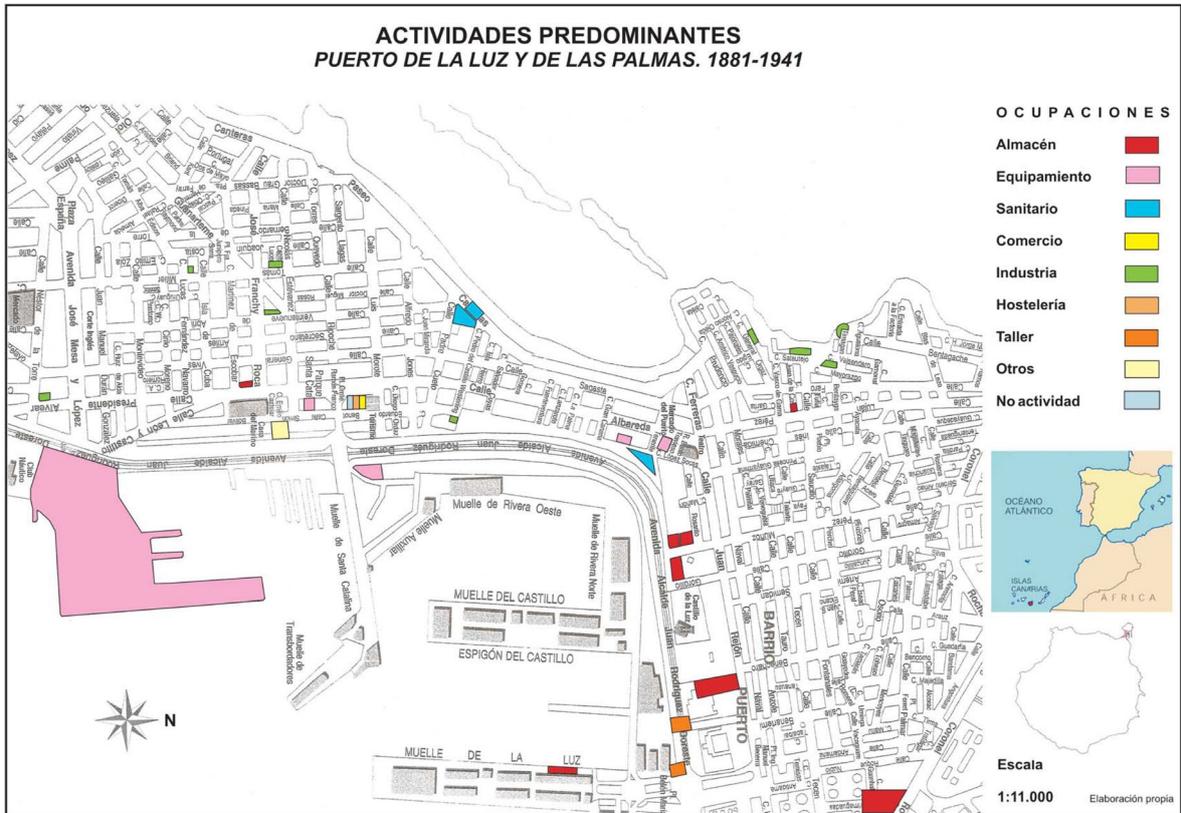


Tipos de actividad, 1901 - 1920

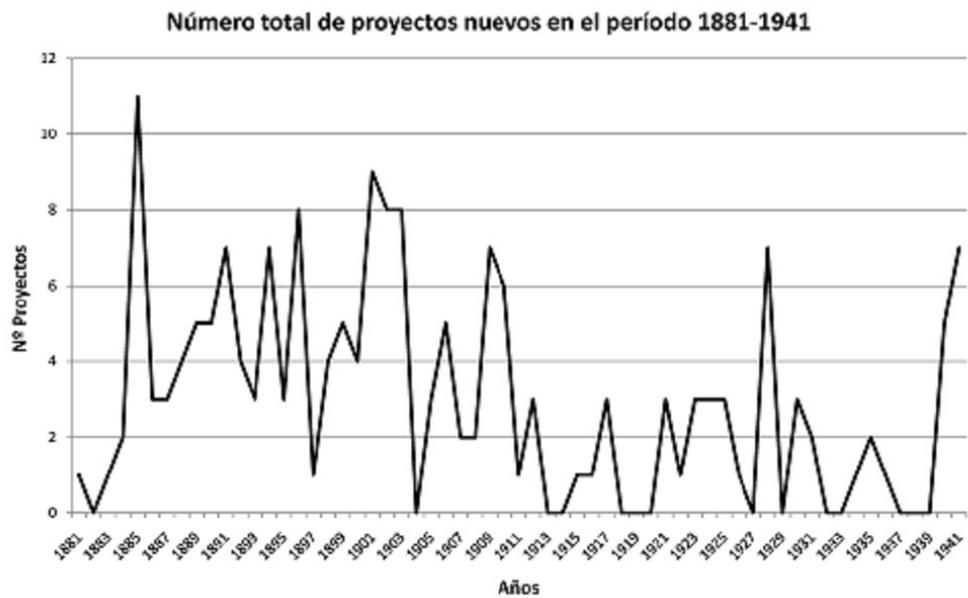




**Tipos de actividad, 1921 - 1941**







Elaboración propia.

Fuente: Archivo Histórico Provincial Joaquín Blanco y Archivo de Junta de Obras del Puerto.

## BIBLIOGRAFÍA

- CABRERA ARMAS, Luis Gabriel; SUÁREZ BOSA, Miguel: “El impacto del desarrollo portuario en el mundo urbano: Canarias, 1870-1914”, *XXVI Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social*, Ponta Delgada (Ilhas Açores), 17 y 18 de noviembre de 2006.
- MARTÍN GALÁN, Fernando: *El mar, la ciudad y el urbanismo: vivir el litoral en las ciudades históricas de Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria: Autoridad Portuaria de Las Palmas, 2007.
- “La ciudad de Las Palmas: trama urbana. Evolución. Situación presente”, *III Coloquio de Historia Canario-Americana, 1978*, Las Palmas de Gran Canaria: Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, 1980.
- PÉREZ GARCÍA, José Miguel: *El Puerto de La Luz*. [En línea] <http://www.mgar.net/lpm.htm> [Consulta: agosto 2008].
- QUINTANA NAVARRO, Francisco: *Pequeña historia del Puerto de Refugio de La Luz*, colección “Guagua”, Las Palmas de Gran Canaria: Excma. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas, núm. 60, 1985.
- “El Puerto de La Luz, 1883-1983: un prototipo de puerto de escala internacional”, *Boletín Millares Carló*, Las Palmas de Gran Canaria, núm. 15, 1996, pp. 187-195.
- TOBAL CONESA, Tòfol: “El terciario portuario como indicador de innovación”, *Scripta Nova*, Barcelona, número extraordinario dedicado al *II Coloquio Internacional de Geocrítica*, núm. 69 (66), 1 de agosto de 2000.

## NOTAS

- <sup>1</sup> Según la cronología usada por José Miguel Pérez García, en su artículo “El Puerto de La Luz” ubicado en <http://www.mgar.net/lpm.htm>
- <sup>2</sup> MARTÍN GALÁN, Fernando: *El mar, la ciudad y el urbanismo: vivir el litoral en las ciudades históricas de Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria: Autoridad Portuaria de Las Palmas, 2007, p. 60.
- <sup>3</sup> QUINTANA NAVARRO, Francisco: “El Puerto de La Luz, 1883-1983: un prototipo de puerto de escala internacional”, *Boletín Millares Carló*, Las Palmas de Gran Canaria, núm. 15, 1996, pp. 187-195.