

**JUAN DE LEÓN Y CASTILLO (1834-1912):  
INGENIERO Y POLÍTICO.  
APUNTES PARA UNA BIOGRAFÍA**

P O R

**JUAN FRANCISCO MARTÍN DEL CASTILLO**

1. INTRODUCCIÓN

A mediados del siglo pasado nació en esta ciudad de Las Palmas uno de los hombres que más ha contribuido a la historia de Canarias. Este hombre fue Juan de León y Castillo. Sus primeros pasos en la familia de los Leones, afincados en la villa de Telde, no dejaban lugar a dudas: estaba predestinado a cumplir con unas tareas de amplio espectro en este conjunto insular.

En este trabajo presentamos un esbozo general de esta vida, aún necesitada de un estudio completo y que le haga justicia en todos sus aspectos. Según lo proyectado, distribuímos la secuencia vital en dos grandes bloques: 1) Infancia y Juventud, y 2) Madurez.

2. INFANCIA Y JUVENTUD

2.1. *Infancia (1834-1850)*

Vino este preclaro hijo del Archipiélago a ver las luces de este mundo el día 2 de abril de 1834. Sabemos de ello por él

mismo y también por el libro 41 de bautismos de la «parroquia matriz» de Las Palmas de Gran Canaria, en el que está registrado su natalicio el día 4 de abril<sup>1</sup>. De sus primeros años, casi nada está documentado; sin embargo, podemos suponer que la primera infancia debió desenvolverse en un ambiente cordial y de sano clima. Ya en la escuela, y precisamente en la de Segunda Enseñanza, fundada y dirigida por el inolvidable Antonio López Botas<sup>2</sup>, prosiguió sus estudios, alcanzando notas de sobresaliente en varias asignaturas (por ejemplo, Matemáticas<sup>3</sup>). De su estancia en este establecimiento, de focalización krausista, guardaría buen recuerdo don Juan, y no sólo de sus compañeros y correrías, sino también de los afables profesores que le tutorizaron.

Este primer período, de 1834 a 1845, podemos decir que es de lo más apacible para el jovencísimo don Juan. Mas en 1850, acabados los estudios de Segunda Enseñanza, comienzan los verdaderos años de formación personal y profesional, cuando es enviado a Madrid para entrar en la Escuela Preparatoria de la de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos<sup>4</sup>.

De este breve intervalo, el futuro ingeniero nos relata la variopinta ralea de personajes que se topa en la capital del Reino<sup>5</sup>. Después de haber transitado media España en diligencia, salió a recibirle un tío suyo, que era militar en la villa;

---

*Abreviaturas:* A.H.P.L.P. = Archivo Histórico Provincial de Las Palmas; J.L.C. = (Fondo Documental) Juan de León y Castillo; leg. = legajo(s); doc. = documento(s); cc. = cuartillas

<sup>1</sup> Cfr. A.H.P.L.P./J.L.C., leg. 22, doc. 37 (certificado de nacimiento). También puede verse mi comunicación para el *X Coloquio de Historia Canario-Americana (1992)*, titulada «Juan de León y Castillo, ¿teldense?».

<sup>2</sup> Sobre la figura histórica de Antonio López Botas y, en general, sobre el grupo de estudiantes grancanarios egresados de la universidad de La Laguna que, con su fervor, hicieron engrandecer a la ciudad de Las Palmas, véase A.H.P.L.P./J.L.C., leg. 6, doc. 12, cc. 4-5ss. También puede leerse la obra de DOMINGO J. NAVARRO: *Recuerdos de un noventón*, Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1991, pp. 125-126 y ss.

<sup>3</sup> En general, fue muy buen estudiante, aprovechando al máximo todas las clases. Sus asignaturas favoritas eran, por este orden, Matemáticas y Filosofía.

<sup>4</sup> Cfr. A.H.P.L.P./J.L.C., leg. 6, doc. 12.

<sup>5</sup> *Ibid.*

éste le acogió con cariño, pero no sin cierta dosis de buena disciplina, en una casa de pensionado, en la cual residían otros canarios. Es decir, en estas fechas muy poco difirió su vida de Madrid de la de Las Palmas, pues estaba rodeado de isleños.

No obstante, el tiempo es el mayor moldeador de los caracteres. Así, el joven grancanario prontamente se sacudió el polvo pelágico y rodó por las calles del vertiginoso Madrid, a medida que avanzaba en sus estudios de preparatoria. Una vez superada la entrada en la selecta Escuela de Ingenieros, fortísima donde las haya <sup>6</sup>, afrontamos una nueva etapa.

## 2.2. *Juventud (1851-1858)*

Estamos en 1851, con diecisiete años cumplidos, y don Juan se introduce de lleno en el mundo de la Ingeniería. Atrás iban quedando muchos complejos y frustraciones. El joven grancanario comprende que la suya es una oportunidad importante, y aprovecha al máximo sus estudios, obteniendo calificaciones que le aupán a ser distinguido con el «número uno» de su promoción. Pero, ¡fatalidad de la fortuna!, una dolencia pulmonar, agravada por la estancia en el seco Madrid, hace que vuelva para recuperarse a Gran Canaria <sup>7</sup>. Este tiempo, casi un año entero (de enero a septiembre de 1856), provoca que Juan de León y Castillo sea corrido del primer al tercer puesto de su promoción, en el año de finalización de sus estudios: 1858.

Un año antes es destinado a una Ayudantía de 2.<sup>a</sup> Clase en tierras del Alto Aragón (Jaca) <sup>8</sup>, de la que sabemos por las car-

<sup>6</sup> Cfr. MARIANO y JOSÉ LUIS PESET: *La Universidad Española (siglos XVIII y XIX). Despotismo ilustrado y revolución liberal*, Madrid: Taurus, 1974, pp. 451-453.

<sup>7</sup> Esta dolencia hizo, por ejemplo, que fuera dado por inútil para el Servicio en Filas; véase A.H.P.L.P./J.L.C., leg. 22, doc. 37 (certificados personales).

<sup>8</sup> Él mismo nos describe su trabajo en estas tierras a través de las cartas remitidas a su madre (datadas en 1857); cfr. A.H.P.L.P./J.L.C., leg. 15, doc. 3.

tas enviadas a su madre, doña María de la Concepción del Castillo Olivares. Otra muy distinta hubiera sido su suerte si no hubiera padecido esa enfermedad: pues al ser nombrado «número uno» de la promoción, habría pasado al menos cinco años de su vida en la Escuela de Ingenieros dedicados por completo a la enseñanza, norma preceptiva para todos aquellos «agraciados» con el *número uno*<sup>9</sup>.

Sin embargo, ya en 1858 está en las Islas el ingeniero, a las órdenes del ingeniero jefe Clavijo y Plo. De estas fechas y posteriores nos ocuparemos en el punto siguiente.

### 3. MADUREZ (1858-1912)

Es por estas décadas de efervescencia social y política cuando se da la mayor actividad profesional del ingeniero, exceptuando el período del Puerto de La Luz (1883-1903), del que hablaremos más adelante. También por este tiempo contrae matrimonio con doña María del Pino del Castillo Olivares (en septiembre de 1865), de la cual tuvo cuatro hijos<sup>10</sup>. Con todo, dentro de este último bloque, diferenciamos unas subetapas: *a*) Primeros proyectos (1858-1865), *b*) Etapa política, *c*) Puerto de La Luz, *d*) Retiro: olvido y frustración (1890-1912).

#### A) *Primeros proyectos (1858-1865)*

En este lapso de tiempo, tras su vuelta de la península, es cuando el ingeniero elabora y realiza más proyectos, y consecuentemente fructifica su ascenso en la escala profesional:

<sup>9</sup> En determinados momentos, esta regla resultó ser gravosa para los propios protagonistas, puesto que les impedía desarrollar una carrera profesional privada a corto plazo. Más de uno se zafó de esta norma, implícita o expresamente, para dedicarse de lleno a la empresa privada y poder alcanzar mayores ingresos económicos. Cfr. JOSÉ MAÑAS MARTÍNEZ, «Don Eduardo Saavadra y Moragas», en Asociación de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, *Conferencias*, 1983, s.f., s.l., pp. 25-49, esp. 33-4.

<sup>10</sup> José, Luis, Germán (por el cual tenía un gran cariño) y Dolores.

pasa de 2.<sup>a</sup> a 1.<sup>a</sup> Ayudantía, de ésta a ingeniero, y así sucesivamente <sup>11</sup>.

1858-1862 son los guarismos de uno de los períodos más intensos de la Ingeniería Canaria, pues se acometen gran cantidad de obras, que el tiempo hacía ya —la verdad— urgentes. Carreteras de tercer y segundo orden, faros, fanales y, en general, señalizaciones marítimas perentorias para la navegación en las Islas Orientales <sup>12</sup>.

De esta primera etapa (1862) surge la idea de un puerto para la Bahía de las Isletas, que luego pasaría a llamarse, según nos relata Domingo J. Navarro en sus *Recuerdos de un noventón* <sup>13</sup>, de La Luz. Con anterioridad había sido pergeñado un diseño de Clavijo y Plo a finales del siglo XVIII, aunque sin éxito <sup>14</sup>.

Es conocido de la mayoría el pequeño roce habido entre hermanos por la idea original de una gran infraestructura portuaria para la ciudad de Las Palmas. Fernando León y Castillo siempre defendió que su artículo en *Las Canarias* (1863) fue el primer argumento en favor de la idea <sup>15</sup>; sin em-

<sup>11</sup> Ascensos por Real Orden, previo informe del Ministro de Fomento:  
— 1854, Aspirante 2.º (A.H.P.L.P./J.L.C., leg. 22, doc. 27).  
— 1858, Aspirante 1.º (A.H.P.L.P./J.L.C., leg. 22, doc. 28).  
— 1859, Ingeniero 2.º (A.H.P.L.P./J.L.C., leg. 22, doc. 29).  
— 1859, Ingeniero 1.º (A.H.P.L.P./J.L.C., leg. 22, doc. 30).  
— 1863, Ingeniero Jefe de 2.<sup>a</sup> Clase (A.H.P.L.P./J.L.C., leg. 22, doc. 31).  
— 1880, Ingeniero Jefe de 1.<sup>a</sup> Clase. (A.H.P.L.P./J.L.C., leg. 22, doc. 32).  
— 1891, Inspector General de 2.<sup>a</sup> Clase (A.H.P.L.P./J.L.C., leg. 22, doc. 33).

También puede verse, en el mismo fondo, el legajo 3, documentos 3 a 5 (certificaciones oficiales y credenciales de estudio, empleo y ascensos en el Cuerpo de Ingenieros del Estado).

<sup>12</sup> Sobre este importante volumen de obras, véase A.H.P.L.P./J.L.C., leg. 2, doc. 1 a 4; leg. 4, doc. 1 a 5, 7, 14, 19 y 21 (Faro de Lobos), 20, 22, 35 a 37; leg. 7, doc. 1 a 3; etc.

<sup>13</sup> *Op. cit.*

<sup>14</sup> Cfr. A.H.P.L.P./J.L.C., leg. 14, doc. 1(1) [= Párrafos del proyecto de Muelle de Clavijo]. También contienen lo mismo los siguientes legajos del citado Fondo Documental: leg. 6, doc. 9; leg. 18, doc. 1; leg. 25, doc. 2.

<sup>15</sup> Así lo atestiguan las palabras finales de sus memorias, tituladas *Mis tiempos* (Madrid: Hernando, 1921); hay reedición por parte del Cabildo Insular de Gran Canaria, fechada en 1978, en dos tomos.

bargo, revisada la documentación existente en el F. D. «Juan de León y Castillo», comprobamos que los primeros barruntos del ingeniero se remontan, como dijimos, al temprano 1862<sup>16</sup>. Sea como fuere, todo esto nos introduce en la segunda de las etapas.

### B) *Etapas políticas*

Aquí hay que hablar inexorablemente del bipolarismo social de la Restauración en las Islas Canarias y, por supuesto, del monopolio político del Partido Liberal, por lo menos en el costado oriental del Archipiélago<sup>17</sup>.

Los estudios de la profesora Noreña Salto han venido a confirmar estas tesis, puesto que, en lo esencial, siguen siendo insustituibles. La bipolarización se obró merced a la fuerte divergencia social, económica y educativa de las capas populares y las acomodadas. El sistema social se fragmentaba literalmente en dos parcelas: de un lado, los privilegiados, poseedores de los medios de producción y poder, así como de los mecanismos de reproducción de las formas y las costumbres (la educación o, en expresión de la época, la «instrucción pública»); y, de otro, la mayoría popular, de abigarrada composición, pero que, en general, respondía con gestos conformistas al modelo implantado.

Esta bipolarización social condujo a un monopolio en las tareas políticas, dado el minoritario acceso a este sector. Con todo, la idea inicial, pensada para el amplio territorio peninsular, de una fuerza liberal enfrentada a un bloque conserva-

<sup>16</sup> Algunos historiadores, entre ellos el profesor Sebastián Hernández, refieren que puede incluso remontarse a 1861. Lo cual es, ciertamente, razonable, puesto que hay bocetos fechados en aquel año [A.H.P.L.P./J.L.C., leg. 6, doc. 9(1)]. A pesar de ello, la idea empezó a tomar forma a partir del año siguiente.

<sup>17</sup> Véanse MARÍA TERESA NOREÑA SALTO: *Canarias: Política y Sociedad durante la Restauración*, Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1977, 2 tomos; JOSÉ MIGUEL PÉREZ GARCÍA: *La situación política y social de las Canarias Orientales durante la etapa isabelina*, Madrid: Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas, 1989.

dor pronto chocó contra el ejemplarismo político de León y Castillo (Fernando), verdadero «abanderado» de la política canaria en Madrid. Tal fue su predicamento y éxito electoral que aglutinó, en torno suyo, a lo mejor de la parca clase política de las Islas, e incluso llegó a introducir en las filas del liberalismo a personajes ajenos en principio a las doctrinas liberales, pero que eran, por su talento y méritos, acreedores a un puesto de diputado electo (por ejemplo, Villalba Hervás<sup>18</sup>, o Luis Morote).

En fin, el ingeniero se consagró, en el aspecto político, a engrandecer el ámbito del Partido Liberal a través de la gestión local. No obstante, no puede decirse que se ausentaran los problemas de su mandato, ya que tuvo que apechar con bastantes luchas intestinas de las distintas facciones del Partido, que es como decir de las personalidades que en él se aliñaban. Unas por otras, al final abandonó la fuerza política, no tanto para evitar el roce con su hermano por la cuestión del Puerto y la anécdota de las estatuas como por el progresivo deterioro de su persona en el seno del Partido, donde recibió, según parece, duras críticas a su «intransigencia».

Resumiendo, la aportación política de don Juan hay que medirla en términos de gestión; otra cosa muy diferente es su particular ideario político, al cual hemos dedicado un amplio estudio<sup>19</sup>. Como organizador de la agrupación, nos resta decir, fue un gran personaje, animando y dirigiendo iniciativas; todo ello, claro está, debido a sus cualidades innatas de «ecónomo» y bien ordenado.

### C) *Puerto de La Luz (1883-1903)*

El puerto, ahora lo entendemos además, como una pieza de ingeniería única en su día. Cuando el ingeniero Juan de León y Castillo lo proyectó estaba escribiendo a con-

<sup>18</sup> Acera de este personaje, cfr. JUAN DEL CASTILLO: *Villalba Hervás entre la Capital y la Villa*, Santa Cruz de Tenerife: Goya Ed., 1988.

<sup>19</sup> Véase nuestra Memoria de Licenciatura (1992), *Ciencia y Política en el Pensamiento de Juan de León y Castillo*, de próxima aparición, editada por el Cabildo Insular de Gran Canaria.

ciencia una página en la historia de la ingeniería española; una página que, aunque amparada por la vanguardia británica, redactaba con su propio ingenio<sup>20</sup>.

La obra de la bahía de las Isletas es la gran realización profesional y política de Juan de León y Castillo. No merece otro juicio un empeño de veinte años de duración, y bastantes más de gestación<sup>21</sup>. Ya hemos relatado, someramente, el recorrido histórico de esta obra hasta su licitación definitiva por las compañías inglesas de los Swanston<sup>22</sup>. Ahora pasaremos a describir esta importante infraestructura atendiendo, en lo principal, a los detalles de su construcción y a los métodos verificados en ella.

A primera vista, pudiera considerarse al Puerto de Refugio de La Luz como la simple ejecución de un proyecto sin más; no obstante, habida cuenta del sistema empleado y el instrumental dispuesto, las cosas han de cambiar de valoración.

En primer lugar, el método es de una factura insólita en tierras hispanas, y sólo había sido puesto en práctica en contados puntos de la geografía británica. Sus artífices son los señores William Parkes y John Dixon, aunque, en verdad, el inventor es el primero de los citados. En reducida cuenta, el método, que en España recibió el apelativo de «paramentos verticales», suponía un gran ahorro de mano de obra y también de inversión en material. Este ahorro, conseguido gracias a la utilización de grandes máquinas para la elaboración de los prismas del dique exterior y gigantescas grúas para su co-

<sup>20</sup> A. SEBASTIÁN HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ: *El Puerto de La Luz en la obra de Juan de León y Castillo*, Las Palmas: Escuela Universitaria Politécnica (U.L.P.G.C.), 1991, p. 5.

<sup>21</sup> Cfr. FRANCISCO QUINTANA NAVARRO, *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz (1883-1913)*, Las Palmas: C.I.E.S. (Cuadernos Canarios de las Ciencias Sociales, núm. 19), 1985; FERNANDO MARTÍN GALÁN: «1852-1883: Antecedentes del Puerto de Refugio de La Luz», en *Aguayro*, núm. 146 (mayo-abril 1983), pp. 4-9.

<sup>22</sup> Sobre las relaciones entre don Juan y la compañía Swanston, remitimos directamente al A.H.P.L.P./J.L.C., leg. 3, doc. 15 a 25. Además, el profesor SEBASTIÁN HERNÁNDEZ, *op. cit.*, reproduce como apéndice (pp. 127ss.) el contrato entre el ingeniero y la casa inglesa.

recta alineación en el agua <sup>23</sup>, fue uno de los principales motores que indujeron al ingeniero León y Castillo a proponerlo como óptimo.

Otra de las virtudes de este nuevo sistema es la ausencia de juntas entre los bloques, así como, en el terreno de la física de fluidos, de la disposición de los prismas en hilera con un gran hueco lineal para dejar entrar el agua y poder evitar su poder erosionador con el constante choque. Sin embargo, dos problemas de riesgo se cernían sobre la obra: uno, la total falta de juntas obliga, por un lado, a la perfecta ejecución de los cubos para su posterior encaje, el cual, con el paso del tiempo, cede y puede ocasionar peligrosos descascarillamientos superficiales, dejando a la luz el corazón del prisma. Pero hay un segundo riesgo, y éste de mayor alcance: cuando estos bloques, erosionados en las aristas, comienzan a moverse de su disposición inicial y, finalmente, son atacados por el flujo intermitente de agua y aire comprimido en el interior de la hilera puede producirse una auténtica explosión de los bloques, cayendo hacia adelante <sup>24</sup>.

De todo esto era consciente el ingeniero grancanario. En cuanto al primer problema, argumentaba que no era difícilmente subsanable, si se presentaba, con unas inyecciones de argamasa en los intersticios más problemáticos. De hecho, en la entrega oficial de la obra (1902) se hizo patente este descascarillamiento de los bloques, aunque no mereció mayores atenciones <sup>25</sup>. El segundo asunto dependía, única y exclusivamente, de la capacidad del ingeniero proyectista de analizar *a priori* las fuerzas actuantes sobre el dique. En este caso, León y Castillo consultó directamente con el ingeniero Mr. Parkes, el cual le facilitó algunos consejos sobre éste y el anterior contratiempo <sup>26</sup>.

<sup>23</sup> Según lo describe J. CIRILO MORENO (*De los Puertos de La Luz y Las Palmas y otras historias*, Las Palmas: Gabinete Literario, 1947).

<sup>24</sup> Consúltese mi trabajo (inédito) *Aproximación a un análisis de las técnicas de construcción del Puerto de Refugio de La Luz (1883-1903)*.

<sup>25</sup> Cfr. *La Ciudad*, 28-VII-1908: artículo «la Reforma del Puerto de La Luz» (en A.H.P.L.P./J.L.C., leg. 25, doc. 2 [recortes de prensa]).

<sup>26</sup> Cfr. A.H.P.L.P./J.L.C., leg. 24, doc. 2 (Parkes y Dixon proponen solu-

Por otra parte, don Juan se informó sobradamente de las condiciones marinas del emplazamiento del futuro puerto: incluso llegó a hacerse un mapa completo de olas de la zona, aparte de la habitual carta de mareas altas y bajas.

En definitiva, el proyecto del ingeniero Juan de León y Castillo era detallista hasta la obsesión, cuanto económico en su realización. Por ambos factores recibió una elogiosa acogida en la *Revista de Obras Públicas* <sup>27</sup>.

El otro aspecto de la obra es, por supuesto, la propia ejecución. Ésta fue llevada a buen término por la casa Swanston, que no regateó en medios mecánicos para la consecución del éxito. Estaban muchas cosas en juego, y no meramente el cumplimiento de una contrata: la prosperidad de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y, con ella, la de la isla al completo; por ende, estaba en juego la posibilidad de una estación oceánica de carboneo, como después lo sería; estaba en juego, en suma, la historia de una comunidad.

Por uno de los ayudantes del ingeniero, don Julián Cirilo Moreno, conocemos en la actualidad los artilugios tecnológicos traídos por los ingleses para su utilización en el complejo de la obra. Uno de ellos, la famosa grúa Titán, hizo que corrieran comentarios enjundiosos que han perdurado hasta hoy. Esta *crane* fue remolcada desde la misma Inglaterra, aunque desmontada; necesitaba para su perfecto empleo de una gran explanada en su derredor, la que, sumada a la usada en la elaboración de los cubos, debía suponer una gran cantidad de espacio efectivo.

Por lo demás, el material empleado fue extraído de las propias laderas de la bahía, a excepción del cemento Portland y el material de naturaleza férrea.

\* \* \*

---

ciones al Puerto de La Luz, años 1886-1888); leg. 28, doc. 13 (1892: W. Parkes informa del estado del puerto de Kurachee).

<sup>27</sup> Hay copia del artículo de la R.O.P. en el A.H.P.L.P./J.L.C., leg. 27, doc. 18 (= «El Puerto de Refugio de La Luz»). Además esta reproducción fue aprovechada para conformar la tan ansiada memoria sobre la obra portuaria, a la que se dedicó con tanto ahínco el ingeniero grancanario.

Curiosamente, el mismo año de inicio de las obras del Puerto de Refugio (1883) fue comisionado el ingeniero a dos importantes eventos: en primer lugar, la Comisión hispano-marroquí de señalización del emplazamiento de la localidad de Santa Cruz de la Mar Pequeña en la costa africana, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo octavo del tratado de 1860; y en segundo, la elaboración de un proyecto para un Muelle en el punto de Sidi-Mohamed-Ben-Abdalah<sup>28</sup>. Estos dos relevantes compromisos hubieron de hacerse de manera simultánea y en precarias condiciones, puesto que habrían de sumarse a los desconocimientos geográficos, la soledad diplomática de los primeros momentos.

Sabiendo de antemano los resortes de la personalidad leonesa, no extraña que el ingeniero cumpliera satisfactoriamente ambas tareas: envió el informe preceptivo al ministro de Estado y concluyó el proyecto (más bien, para ser justos con el verdadero autor, lo revisó), remitiéndolo al ministro de Fomento para su posterior traslado al sultán<sup>29</sup>.

#### D) *Retiro: olvido y frustración (1890-1912)*

Los últimos veinte años de la vida de nuestro personaje son un período, en general, de olvido público y frustración personal. El uno, originado por la retirada de la contienda política, con todas sus consecuencias; y la otra, *velis nolis*, de resultados de lo anterior y un más que obsesivo desarrollo de la psicología de don Juan.

<sup>28</sup> La información referente a estos dos sucesos se encuentra en el legajo 20 del A.H.P.L.P./J.L.C., al cual remitimos. Aparte de la fuente, se pueden consultar: JUAN FRANCISCO MARTÍN DEL CASTILLO: «Semblanzas africanas de Juan de León y Castillo (1883)», comunicación para el *X Coloquio de Historia Canario-Americana* (1992).

<sup>29</sup> También fue redactado según el sistema de paramentos verticales. A tal punto hubo de ceñirse al lugar y al paisanaje, que llegó inclusive a apreciar, literalmente, las deficiencias y carencias de una posible ejecución del muelle por parte del gobierno marroquí, insinuando soluciones alternativas o, en todo caso, facilitando detalles a los ingenieros del sultán. Tanto era su celo profesional.

El retiro de la vida pública obedece, en concreto, a una serie de factores concatenados pero que, en lo menudo, derivan de una misma causa: el desgaste político del personaje. Se quiere decir que don Juan comenzó sus actividades públicas por la década de los sesenta, tras el proceso moderado operado en el conjunto isleño, y viene a culminar estas labores tres decenios más tarde. Empero, no es que el ingeniero desmereciera en capacidades con el transcurso del tiempo, sino, más bien, que la situación política había evolucionado y, lo que es cierto, el cambio generacional también se había producido.

No obstante, los motivos públicos o, si se quiere, anecdóticos de la retirada estaban enraizados en el mismo derrotero: la lucha fraterna. Ésta, según el común parecer, surgió de la agria polémica suscitada en torno al levantamiento de un monumento honorífico dedicado a los hermanos León y Castillo *in solidum*. En un primer instante, la empresa fue emocionadamente aplaudida en el consistorio capitalino, abriéndose, con este motivo, una suscripción popular con el objeto de sufragar los gastos. Pero este éxito inicial de la idea habría de chocar con la ambición política (casi diríamos que épico-histórica) de uno de los componentes de los Leones. Don Fernando rechazó de plano que se alzase un monumento conjunto, cuando él —argüía— había sido el progenitor intelectual de una gran obra portuaria para la Gran Canaria. Por su parte, don Juan veía en las dos estatuas un buen ejemplo para la comunidad, aparte de un homenaje familiar.

A todo esto, la polémica pasó a mayores nada más involucrarse en el desacuerdo fraterno las facciones partidarias de uno y de otro. En especial, los aliados del marqués del Muni, al ser mayoría, enrarecieron perversamente el ambiente, desglosando méritos de su adalid y defenestrando públicamente al gestor local, sin pensar en que lo hecho era casi contra natura. Tanta fue la discordia que don Juan, el hermano mayor, en un acto que le honra, se desligó por completo de la polémica y asumió, tácitamente, que el monumento fuese dedicado en exclusividad a don Fernando. Aunque, desde ese mismo instante, puso manos a la obra para escribir una extensa memoria en la que relatar, paso a paso, y con rigor his-

tórico, cuál fue el camino político y, sobre todo, profesional hasta la consecución del Puerto de Refugio de La Luz<sup>30</sup>.

Un hecho que terminó por exaltar el ánimo del ingeniero, enfureciéndole de forma clara, fue la publicación de un folleto anónimo, impreso en la Tipografía de El Diario, apoyando descaradamente a don Fernando en contra de su persona, a la que poco menos que se devaluaba.

En fin, fue una época de tristeza y frustración en lo más íntimo. Sólo los allegados y amigos auténticos, sin olvidar a la familia, estuvieron a su lado, dado que, tras la retirada, hubo el consecuente vacío personal. Esto le dolió hondamente al ingeniero, que, en providencia de la situación, pasó a desempeñar actividades que distrajeran su atención de este foco de tristeza. En un ejemplo de iniciativa, y remedando a su admirado López Botas, funda y dirige la Escuela Industrial de Las Palmas, la que abandona en 1905<sup>31</sup>.

Aparte de ello, reanudó atrasadas lecturas y dio comienzo a la redacción de breves pero intensos folletos de carácter histórico o filosófico, sin citar los consabidos bocetos biográficos. Leyó, de nuevo, las obras de evolucionistas, socialistas y, en general, todo libro o artículo periodístico con ribetes socioideológicos. Gracias a este postrero empeño, sabemos con certeza cuáles fueron las doctrinas que profesó durante su vida.

En el intervalo que va de 1905 a 1910 se extiende esta interesante tarea de retorno a inquietudes intelectuales orilladas en la primera juventud.

Definitivamente apartado de la vida pública (1909), y ya desligado de las responsabilidades inmediatas, intenta confortar su maltrecho espíritu, y para ello busca el consuelo en la fe de un futuro de justicia histórica y en el posterior reconocimiento a la obra realizada. Por lo demás, quiso ligar a sus

<sup>30</sup> Ya lo hemos citado, aunque no su título al completo: *Orígenes del Puerto de Refugio de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria*, 1909 (A.H.P.L.P./J.L.C., leg. 14, doc. 1). En parte es reproducida por SEBASTIÁN HERNÁNDEZ, *op. cit.*, pp. 37ss.

<sup>31</sup> Cfr. A.H.P.L.P./J.L.C., leg. 22, doc. 24 (= certificado de dimisión, datado el 6 de febrero de 1906).

hijos con los nuevos aires de la modernidad (una empresa de tranvías).

Finalmente, el día 14 de julio de 1912 halló la muerte en su casa de Las Palmas de Gran Canaria, después de haber dado lo mejor de sí por sus conciudadanos y por el Archipiélago en conjunto.

#### 4. CONCLUSIÓN: HOMBRE Y MODERNIDAD

Hemos hecho, siquiera en brevedad y en un tono de avance de algo mucho más alabrado, un esquema de lo más importante de la vida del ingeniero León y Castillo. Un recorrido extenso que ocupa setenta y ocho años repletos de vitalidad, una visualización de un proceso de maduración de implacable fuerza. Todo de la mano de uno de los ideales de la época: el *progreso* de la sociedad en busca de un estado de bienestar.

Así, el espíritu que alentaba a don Juan puede decirse que resumía todas las virtudes de la modernidad, en su acepción racionalista: librepensamiento, fundamentos liberales y democráticos en lo político, emancipación intelectual, apología del valor del mérito personal, filantropía en la cuestión social, etc. Sin embargo, distinta cosa es someter a valoración esa concepción de la modernidad: es un período optimista de la historia; salvífico, en la medida que recoge los presupuestos de la Ilustración, cuanto en la lectura que les da.

Hay, no obstante, un tercer aspecto a meditar sobre la modernidad de don Juan. Éste es su plena conciencia histórica de los movimientos, no tanto ideológicos como sociales o estructurales a los que asiste la época contemporánea. En suma, sabe apreciar, e incluso someter a juicio crítico, la voluntad presente al devenir de la historia.

En conclusión, hombre y modernidad se conjugan en la persona de Juan de León y Castillo de una forma peculiar, sometiendo la realidad social al dictamen de los tiempos.