

*Las obras públicas
en Canarias a través
de los "Informes
Consulares Británicos
(1856-1914)".
Un estudio
bibliométrico*

JUAN FRANCISCO MARTIN DEL CASTILLO

Hace relativamente poco vieron la luz, convenientemente traducidos y editados, los Informes Consulares Británicos sobre Canarias (1856-1914), debido a la feliz iniciativa de varios investigadores de diferentes organismos y, en especial, al cuidado y buen hacer de Francisco Quintana Navarro¹. Estos reports, que ya venían siendo utilizados por la historiografía reciente, como es el caso de los estudios del profesor Ulises Martín Hernández², estaban a la espera de que la comunidad universitaria fijara, definitivamente, sus ojos sobre ellos para darlos a la imprenta, una vez puestos en lengua castellana.

La importancia histórica de estos Informes es evidente bajo cualquier prisma. En específico, son insustituibles para acometer, con cierto grado de seguridad, una historia socioeconómica del Archipiélago Canario³. Por otra parte, muestran ejemplarmente la particular visión foránea de unas tierras que, paulatinamente, se acercan a las virtudes de las sociedades en desarrollo. El cónsul británico pone énfasis, por supuesto, en describir los "males de la patria", en expresión de Lucas Mallada⁴, pero también valora aquellos aspectos que denotan un progreso creciente con referencia a épocas anteriores⁵.

Por todo ello, los *Informes Consulares Británicos* son una fuente rica en detalles y pormenores de la sociedad y economía isleñas, como de la historia y tradiciones del habitante de estas islas. De ahí que el aprovechamiento histórico de la documentación consular –siempre con el debido respeto y cautela hacia estos escritos– tenga tanto predicamento, a expensas de un cotejo conjunto con los archivos propios de nuestros municipios e instituciones.

La situación de las obras públicas en España a fines de siglo

Hay tres focos de prioridad en la ocupación del Ministerio de Fomento de la época, que

evidencian las tres líneas seguidas, en todo el territorio nacional, salvo excepciones, con respecto a la inversión pública en realizaciones materiales; y que manifiestan, de alguna manera, el orden de las Obras Públicas en la España contemporánea. Estas tres cuerdas de tensión en la política de entonces son:

- a) Ferroviaria.
- b) Marítima.
- c) Hidráulica.

A) El desarrollo ferroviario.

Las líneas férreas fueron extendiéndose por todo el suelo peninsular a lo largo de la Restauración, haciendo entrar, así, al país en una dinámica diferente, en la búsqueda de nuevos parámetros de modernidad. Son bastante conocidos los fenómenos históricos que condujeron a tal avance del sector ferroviario, tras los estudios de Jordi Nadal⁶.

Por nuestra parte, y dejando a un lado las valoraciones históricas y económicas que extrae el autor de *El fracaso de la Revolución Industrial en España*, ponemos el acento en el orden técnico. Los ingenieros españoles del tiempo, casi siempre bajo mandato extranjero –facultativos franceses y alemanes–, fueron sumándose a la puesta en ejecución del proceso. Es más, los mejores efectivos, egresados de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (Madrid), se repartían por las diversas compañías que tendían la red férrea por el norte industrial. Algunos de ellos, los que debían quedarse como profesores en la Escuela merced a su "excelente" expediente⁷, veían no sin ciertas dosis de envidia a sus compañeros de aulas, entregados a una actividad febril y muy bien remunerada en relación a los emolumentos de la Escuela⁸.

En definitiva, y para no alargarnos en exceso, este primer foco de las Obras Públicas es el que aunará más inteligencias y más dineros en la política de fines de siglo, dadas sus características estratégicas para

la economía nacional.

B) *El mundo marítimo.*

Las infraestructuras de nuestras costas son el segundo vértice del triángulo que hemos descrito. Su intensidad irá en aumento⁹, aunque la relevancia histórica del fenómeno reside, en primer lugar, en el aporte jurídico-legal a este tipo de obras y emplazamientos. Nos referimos a las leyes sobre costas y puertos e igualmente a los reglamentos de constitución de las Juntas de Obras, que definirán, en lo sucesivo, el desarrollo de los complejos marítimos españoles¹⁰.

De otro lado, no será hasta mediados de la centuria (1855 en adelante) cuando empiecen a verse obras de "carácter artificial" en los puertos nacionales. Con anterioridad, las faenas portuarias básicas eran realizadas con rudimentarias herramientas de trabajo, sin la posibilidad de poder contar con grúas de vapor o de otros elementos de ayuda a la estiba. No obstante, esto era algo extendido por la red portuaria internacional, a excepción de las instalaciones inglesas, que estaban en la vanguardia tecnológica, según nos documenta el profesor Joan Alemany¹¹; es decir, la infraestructura marítima española habrá de esperar hasta los últimos años del siglo para situarse en un plano, comparativamente igualitario, de los demás focos de interés en las Obras Públicas.

Para finalizar este punto, hemos de tener presente que una gran mayoría de los modernos puertos españoles tuvo su época fundacional, precisamente, en estas décadas, como es el caso del de Bilbao¹², Barcelona¹³ o el de La Luz¹⁴.

C) *La "Política Hidráulica".*

El uso del agua con fines mecánicos, comunicativos o comerciales tiene una larga tradición en este país, que se remonta casi a la Edad Media. Pero, en lo tocante a la época contemporánea, hay nuevos factores en juego.

Desde siempre, el sector hidráulico ha sido el polo de mayor atracción en las Obras Públicas españolas; pero ahora las tornas han de cambiar. La sacudida del progreso ferroviario, abanderado de la modernidad nacional, relegará a un segundo plano las obras referentes a las cuencas del país. Sin embargo, ello no quiere decir, en momento alguno, que decaiga la motivación política por el problema¹⁵. A tal punto que la polémica se ve avivada por la entrada en la arena política de la "Escuela Hidráulica" de los ingenieros españoles, acompañando a los escritos reformadores de Joaquín Costa, y que, pasando las décadas, llegará a granjearse el prestigio internacional, puesto que sentó las bases de la hidrología moderna.

No obstante esto, el apartado de las obras hidráulicas no tuvo un peso específico relevante en el conjunto de las Obras Públicas, aunque se llevaran a cabo multitud de pequeños proyectos urbanos y suburbanos (redes de accuquias, canalizaciones para abastecimiento, acueductos menores, etc.). Será con ocasión de la implantación de la II República, y lo que ella trajo consigo de reforma y puesta a punto de lo ya comenzado décadas a trás, cuando se redactará el primer Plan Hidrológico Nacional (1933)¹⁶.

En suma, las Obras Públicas en España tendrán como matriz de referencia el triángulo dibujado, que expresa el orden prioritario de políticas a acometer con destino a la modernización efectiva del país.

La situación en Canarias

La realidad canaria, en cuanto al fomento de Obras Públicas en su espacio natural, viene definida por la dependencia de dos elementos fundamentales: en primer lugar, la lejanía de los centros de poder de la nación; factor que limitará grandemente la consecución de las partidas presupuestarias suficientes para la dotación de infraestruc-

turas primarias. Por otra parte, la discontinuidad física del territorio obliga a hacer, a lo máximo, planes insulares de obras, si es que alguna vez se hacen. Estas serias limitaciones jugarán un papel decisivo en la valoración histórica que luego se ha de informar con respecto al presente. El hecho singular de estas islas, tantas veces aludido por la historiografía al uso, es, en resumen, un punto nodal en el escrutinio de la historia de las Obras Públicas en Canarias.

Dicho esto, hay otros acontecimientos y, sobre todo, personas particulares que coadyuvaron a que esta lejanía y desorden del fomento fuese menor en el archipiélago. De acuerdo con esa idea inicial, hay que hablar a la fuerza de la personalidad de un ingeniero impar en el conjunto insular: Juan de León y Castillo (1834-1912)¹⁷. Hermano del que fuera Ministro de Ultramar y luego jefe de la legación española en Francia, Fernando de León y Castillo¹⁸; junto con éste, emprenderá una campaña insólita por allegar los recursos públicos a las obras de todo tipo que requerían las Canarias, a la vuelta de su periplo formativo (1851-1857), realizado en la Escuela de Ingenieros de Madrid.

El coraje y empeño continuado de este ingeniero, que luego se rodearía de una cohorte de compañeros que seguirían con la misma fuerza sus directrices (Julián Cirilo Moreno, Orencio Hernández), se vieron plasmados en un escrito importante para la historia de las Obras Públicas en Canarias. Nos referimos a la *Memoria presentada a la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas de Gran Canaria, acerca del estado en que se hallan las obras públicas de esta isla en fin de 1874*¹⁹. En sus páginas, el ingeniero relata las actividades acometidas durante su estancia al frente del Cuerpo de facultativos en la isla: carreteras (apenas ocho), varios muelles, faros, puentes y túneles.

Sin embargo, la valoración política de las tareas de León y Castillo fue ejercida

desde la prensa local. En especial, por *El Liberal*²⁰ y *El Diario de Las Palmas*²¹. El primero de los periódicos, por completo afín a la línea política practicada por el ingeniero, glosa la acción de D. Juan por medio de un artículo laudatorio, titulado, "El Ingeniero Sr. León y Castillo", con motivo de la retirada del mundo público del personaje²². La segunda de las publicaciones, mucho más concreta, resalta el capítulo de realizaciones en la isla de Gran Canaria, bajo el epígrafe de "Obras Públicas en Gran Canaria". Con todo, hubo quejas desde el sector occidental de las islas acerca de la imparcialidad en el gasto público por parte del ingeniero, poniendo en duda el equilibrio de partidas presupuestarias. Todas ellas fueron acalladas –al menos, parcialmente– con el artículo "Obras Públicas" de *El Liberal*, aparecido el 7 de diciembre de 1883, que venía a dirimir el cúmulo de despropósitos que se vertía sobre la figura de León y Castillo.

A fin de cuentas, las Obras Públicas en Canarias, para el período estudiado, son las que los *Informes Consulares Británicos* analizan²³. Las diferencias del conjunto insular con respecto a los focos direccionales a que antes hacíamos alusión son fáciles de detectar: por razones evidentes, el problema ferroviario revestirá una peculiar circunstancia, ya que aquí es absurdo pensar en redes de ferrocarriles. En cuanto a la política hidráulica se darán pasos en avance de posteriores consecuciones, obtenidas bien entrado el siglo. Y, en suma, las infraestructuras marítimas serán las que protagonicen de forma radical el capítulo de inversiones públicas en fomento de obras.

Todos estos apuntes cobran realidad en los Informes, que pasamos a examinar.

Estudio bibliométrico

En consecuencia con el método bibliométrico utilizado en este trabajo, damos preferencia al hecho bruto de las referencias directas por sectores antes que cualquiera

otra valoración cualitativa, que, de todas las maneras, ha de hacerse en el apartado de las conclusiones. Aquí, presentamos el dato concreto para componer unos cuadros y figuras que servirán de modelo explicativo, en este caso, de las Obras Públicas para el intervalo de 1856-1914.

4.1 Sectores.

Los dos gruesos tomos de los Informes Consulares Británicos hacen indicación a

seis grandes sectores de inversión pública²⁴:

- a) Agua.
- b) Alumbrado.
- c) Carreteras.
- d) Ferrocarriles (incluye "Tranvías").
- e) Puertos.
- f) Telegrafía (a partir de 1909).

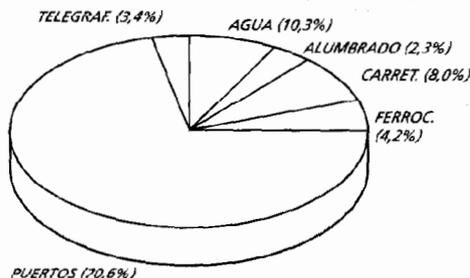
Estos serán los factores con que hilaremos el tejido de obras y realizaciones en el período de marras.

Cuadro 1. Referencias directas a Obras Públicas

1. Agua	64 (10,28 %)
2. Alumbrado	18 (2,89 %)
3. Carreteras.....	50 (8,03 %)
4. Ferrocarriles.....	26 (4,18 %)
5. Puertos.....	445 (70,57 %)
6. Telegrafía	23 (3,69 %)
Total	626 (99,64 %)

Fuente: *Informes...*
Elaboración Propia.

Figura 1a. Distribución de las Obras Públicas



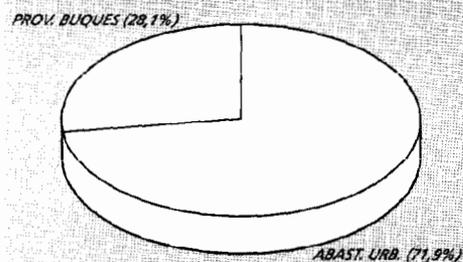
Fuente: *Cuadro 1*
Elaboración Propia.

Cuadro 2. División de referencias en el sector "Aguas"

1. Abastecimiento urbano....	46 (71,87 %)
2. Aprovisionamiento a buques.....	18 (28,12 %)
Total	64 (99,99 %)

Fuente: *Informes...*
Elaboración Propia.

Figura 2a. Distribución porcentual de "Aguas"



Fuente: *Informes...*
Elaboración Propia.

Cuadro 3. Referencias directas a "Puertos"

1. Arrecife.....	12 (7,14 %)
2. Naos.....	3 (1,78 %)
3. Cabras.....	4 (2,38 %)
4. La Luz.....	149 (88,69 %)

Total 168 (99,99 %)

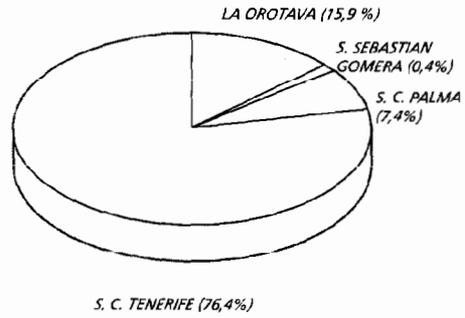
1. Orotava.....	43 (15,86 %)
2. S. Sebastián (Gomera).....	1 (0,36 %)
3. S/C Palma.....	26 (7,38 %)
4. S/C Tenerife.....	207 (76,38 %)

Total 277 (99,98 %)

Total Archipiélago 445

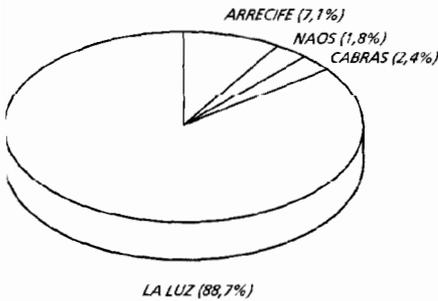
Fuente: Informes...
Elaboración Propia.

Figura 3b. Distribución porcentual del sector "Puertos" en las Canarias



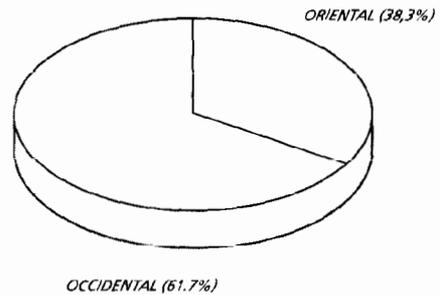
Fuente: Cuadro 3.
Elaboración Propia.

Figura 3a. Distribución porcentual del sector "Puertos" en las Canarias Orientales



Fuente: Cuadro 3.
Elaboración Propia.

Figura 3c. Importancia porcentual del sector "Puertos" en el conjunto insular (Oriental-Occidental)

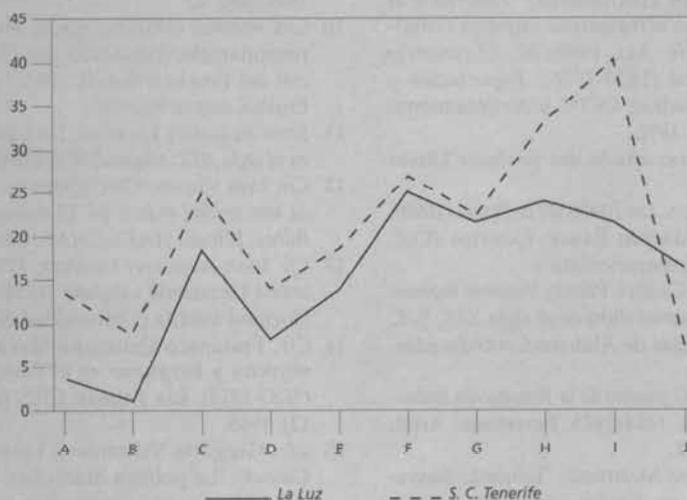


Fuente: Cuadro 3.
Elaboración Propia.

Evolución de las referencias directas entre los puertos de La Luz y Santa Cruz de Tenerife (1856-1914).

Años	La Luz	S/C de Tenerife
A. 1856 - 1865	3	13
B. 1866 - 1871	1	8
C. 1872 - 1876	18	25
D. 1877 - 1883	6	14
F. 1884 - 1889	14	19
F. 1890 - 1895	25	27
G. 1896 - 1901	21	22
H. 1902 - 1906	24	32
I. 1907 - 1911	21	40
J. 1912 - 1914	16	7
Total	149	207

Evolución cruzada entre 1856 y 1914 (La Luz - S/C Tenerife)



Fuente: Cuadro 4.
Elaboración propia.

Conclusiones

Son cuatro:

Primera.- La preocupación de los cónsules británicos por todo lo que conllevará progreso y desarrollo para las Islas Canarias, desde un punto de vista utilitarista y en provecho de sus propias ansias coloniales y, sobre todo, comerciales.

Segunda.- Las Obras Públicas en Canarias, durante la época retratada por los Informes Consulares Británicos, tienden a un incremento moderado, aunque, en la etapa final del siglo diecinueve, hay un claro repunte de ellas.

Tercera.- Este repunte vendrá definido por las inversiones en los puertos de las islas y, en especial, el de La Luz. Incluso la inversión extranjera (británica, alemana y

belga) participará activamente en este proceso incipiente. Ante el cambio de hegemonía insular, de Tenerife a Gran Canaria, el comercio hará suya la iniciativa de la construcción de un complejo marítimo en la Bahía de las Isletas.

Cuarta.- Todas las obras públicas analizadas, divididas por sectores, son de carácter urbano. Es decir, el propósito último de los proyectos está indicado por la manifiesta preocupación por dotar a la sociedad de recursos o equipamientos básicos (agua y alumbrado), de soportes de comunicación interior (tranvías), o de infraestructuras medias o complejas (carreteras, ferrocarriles y puertos). Y, por fin, las líneas de telegrafía, que no son tanto un lujo urbano, como una necesidad del comercio portuario²⁵.

NOTAS

1 FRANCISCO QUINTANA NAVARRO (comp.), *Informes Consulares Británicos sobre Canarias (1856-1914*, Las Palmas: SEHIC, ULPG y CIES; 1992, 2 tomos.

2 ULISES MARTÍN HERNÁNDEZ, *Tenerife y el expansionismo ultramarino europeo (1880-1919)*, Tenerife: Act, 1988; *id.*, *El comercio exterior canario (1880-1920). Importación y exportación*, Madrid: CCPC y Ayuntamiento de La Laguna, 1992.

3 Como es el caso citado del profesor Ulises Martín.

4 LUCAS MALLADA, *Los Males de la Patria* (1890), Madrid: Fundación Banco Exterior (Col. "Biblioteca Regeneracionista").

5 Cfr. JOSÉ LUIS GARCÍA PÉREZ, *Viajeros ingleses en las Islas Canarias durante el siglo XIX*, S/C de Tenerife: Cajas de Ahorros Confederadas, 1988.

6 JORDI NADAL, *El fracaso de la Revolución Industrial en España, 1814-1913*, Barcelona: Ariel, 1985, capítulo 2.

7 Cfr. JOSÉ MAÑAS MARTÍNEZ, "Eduardo Saavedra Moragas", en: *Conferencias*. 1983, Asociación de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, pp. 25ss.

8 *Ibidem*.

9 Cfr. FRANCISCO QUIROS LINARES, *Las ciudades españolas en el siglo XIX*, Salamanca: Ambito Eds. y Sociedad Estatal Quinto Centenario, 1991, pág. 22.

10 Las normas están recogidas en el volumen recopilatorio, publicado por el Boletín Oficial del Estado (Madrid: 1983), que lleva por título, *Costas y Puertos*.

11 JOAN ALEMANY LLOVERA, *Los puertos españoles en el siglo XIX*, Madrid: CEHOPU, 1991.

12 Cfr. Luis Vicente García Merino, *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao*, Bilbao: HAEE/INAP, 1987.

13 Cfr. JOAN ALEMANY LLOVERA, *El port de Barcelona i l'economia catalana (1859-1991)*, Tesis Doctoral inédita (Universidad de Barcelona).

14 Cfr. Francisco Quintana Navarro, *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz (1883-1913)*, Las Palmas: CIES (Cuaderno nº 12), 1985.

15 Cfr. Gregoria Villanueva Larraya, "Rafael Gasset": 'La política hidráulica' en la acción de gobierno", en: *Espacio, Tiempo y Forma*, nº 1 (1987), pp. 439-459, *id.*, *La "política hidráulica" durante la Restauración (1874-1923)*,

- Madrid: 1991.
- 16 En realidad, fue un "catálogo de canales y pantanos", véase: *Plan Nacional de Obras Hidráulicas*. Centro de Estudios Hidrológicos (Ministerio de Obras Públicas), 1933 (redacción: Manuel Lorenzo Pardo). Para más información, *vid.*: Nicolás Ortega Cantero, "Las propuestas del reformismo republicano: del fomento del regadío a la articulación del Plan de Obras Hidráulicas", *Agricultura y Sociedad*, n° 32 (1984).
- 17 Sobre su vida y ocupaciones, *vid.* JUAN FRANCISCO MARTIN DEL CASTILLO, *Ciencia y Política en el Pensamiento de Juan de León y Castillo*, Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1993 (Primera Parte).
- 18 Acerca del aspecto de gestor en el apartado de Obras Públicas, véanse sus memorias, aparecidas en 1928 y bajo el rótulo de *Mis Tiempos* (Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1978, 2 vol.). Especialmente, el capítulo XXIX del segundo volumen.
- 19 Más tarde publicadas en los *Anuarios* de la Sociedad.
- 20 *El Liberal*, n° 861, de 1 de abril de 1891.
- 21 *El Diario de Las Palmas*, n° 1.498, de 4 de abril de 1899.
- 22 No obstante esto, a través de los *Informes...* (t. II, pp. 937-1011), conocemos el gasto público en Obras Públicas para el quinquenio 1887-1891. Concretamente, el "Informe sobre las condiciones económicas, sociales y laborales de las Islas Canarias (1892)", pág. 1.000:
- | | |
|-----------------------|-----------------|
| <u>Gastos</u> | |
| Puertos | 3.763.390 ptas. |
| Carreteras | 3.713.493 ptas. |
| Faros | 694.880 ptas. |
| Total | 1.634.353 ptas. |
| <u>Promedio anual</u> | |
| Puertos | 752.678 ptas. |
| Carreteras | 742.699 ptas. |
| Faros | 138.976 ptas. |
| Total | 1.634.353 ptas. |
- Así obtenemos unos datos, al menos, complementarios a los ofrecidos por *El Liberal* y el *Diario de Las Palmas*.
- 23 Una visión pormenorizada puede ser vista en mi Tesis Doctoral (Facultad de Geografía e Historia. ULPGC, *Grúas en el Puerto de La Luz y Las Palmas (1883-1983)*. (Un capítulo de la *Historia Técnica e Industrial Contemporánea*), 1994, inédita.
- 24 Nos hemos valido del útil "Índice Sistemático" de la obra (t. II, pp. 1029-1086).
- 25 Véase nuestro trabajo, "El cable telegráfico en las Canarias Orientales (1883-1923)", en: *Vegueta*, n° 1 (octubre 1983), pp. 153-166.