

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)

Sergio Solbes Ferri
Universidad de Las Palmas de G.C.

“No descansaba en su meritoria labor la *Sociedad Económica de Amigos del País*. Si otros grandes méritos no hubiera contraído en el fomento de nuestros intereses morales y materiales, bastaría su gestión a favor del Puerto de La Luz, para eternizar su memoria y atraer hacia ella el respeto y la gratitud de los canarios”

El PUERTO de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria (1909), Las Palmas: Tipología del “Diario”, p. 23.

El anterior testimonio ha sido extraído del trabajo publicado en 1909 por los redactores del periódico *Diario de Las Palmas* con el objeto de exaltar la importancia adquirida por el Puerto de La Luz, que había contribuido en gran medida a multiplicar por tres la población de la ciudad de Las Palmas desde los 20.000 habitantes con que contaba en 1887, poco después del inicio de las obras del “puerto de refugio”, hasta los 60.000 propios de la fecha en que se redacta la mencionada crónica¹. Por otra parte, también pretendía terciar en la polémica surgida algunos años atrás entre los hermanos Fernando y Juan de León y Castillo sobre en cuál de los dos residía el mayor mérito en la consecución de un logro perseguido durante más de medio siglo, inclinándose siempre de un modo explícito por el político Fernando.

La cita se refiere, en concreto, a las turbulentas negociaciones que tuvieron lugar en Las Palmas alrededor de los años 1876-81 en torno a la localización del futuro puerto en la bahía de Las Palmas o en la de Las Isletas. La postura pretendidamente destacada de la Real Sociedad Económica en la campaña por el puerto de La Luz, contraria a la

opinión sostenida por aquellas fechas por Juan León y Castillo, es la que llevaba al *Diario* a mostrarse tan extremadamente exultante en relación con la actividad desarrollada por dicha sociedad en la isla de Gran Canaria.

Lo que pretendemos averiguar en las páginas que siguen es si dichas afirmaciones constituyen una manipulación interesada o si, en efecto, la actuación de la Económica fue verdaderamente destacada en este sentido. Si supo suscitar el debate entre la sociedad canaria en torno a la importancia del puerto para la isla, terciar en torno a su localización o si tuvo influencia en la propia concesión de las obras por parte del gobierno central.

1. PLANTEAMIENTO HISTORIOGRÁFICO

Los trabajos de investigación desarrollados alrededor de la cuestión de los puertos 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 supone su principal vía de comunicación con el exterior. No obstante, muchos de ellos centran su atención en la actividad portuaria como tal y tan sólo incluyen una pequeña reseña dedicada a la consecución de la licencia de obras². Asimismo, otro número importante de títulos tratan la cuestión portuaria dentro de un contexto de perspectivas más amplias, referidas habitualmente a la ciudad de Las Palmas en su conjunto³. 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 para iniciar las obras⁴ y, en lo que se refiere a las disputas habidas en torno a la concesión, ambas son deudoras del trabajo que anteriormente mencionamos, el publicado en 1909 por la tipografía del *Diario*⁵.

Sirva como ejemplo de lo antedicho la circunstancia de que, por lo que se refiere a la actividad de la Económica en este tema, esta obra es la que primeramente recoge el discurso con el que su director Manuel González inauguraba el ejercicio correspondiente a 1876, manifestando la necesidad de optar decididamente por La Luz como lugar de emplazamiento del futuro puerto⁶. En consecuencia, esta intervención es destacada unánimemente por la historiografía posterior a la

fecha⁷. Tan sólo Hernández Gutiérrez y Medina Galán, en su deseo de defender la memoria de Juan León y Castillo, han procurado justificar la postura contraria a dicha propuesta que adoptó el ingeniero durante el debate suscitado en aquellos años⁸. De este modo, la reiteración continuada de este único testimonio nos transmite la imagen de una institución que supo ver con claridad las ventajas que podían esperarse de la construcción del puerto en la Bahía de La Luz y no en San Telmo. Es lo que quiso destacar Juan de Quintana en 1894 cuando afirmaba: *Sí, señores, en esta sociedad se inició el pensamiento de encaminar la mirada, las influencias y recursos al Puerto de La Luz*⁹.

Sin embargo, la actitud de la Sociedad Económica previa a este discurso de su director, la postura de sus socios durante el debate suscitado, la resolución del mismo en su seno o sus actividades posteriores, nos resultan hoy plenamente desconocidas. A través del análisis minucioso de las *Actas de las sesiones Ordinarias y Extraordinarias* que tuvieron lugar en el seno de la Real Sociedad Económica de Amigos del País entre los años 1764 y 1883 (desde la publicación de las primeras Actas hasta el comienzo de las obras del puerto), pretendemos llenar este vacío, para conocer de este modo la verdadera contribución de esta institución a la modernización económica de Gran Canaria.

2. LOS PUERTOS DE GRAN CANARIA COMO OBJETIVO DE LA SOCIEDAD ECONÓMICA

2.1. Actividad anterior a 1852

La esencia ideológica de la Ilustración entraña un optimismo esencial: la confianza ilimitada en el progreso de la humanidad gracias a la instrucción. En su aplicación política, el Despotismo Ilustrado, mantiene este principio y, en consecuencia, una de las fórmulas más eficaces para ponerlo en práctica consiste en la aparición de las Reales Sociedades Económicas de Amigos del País. Con el ascenso al poder, bajo la monarquía de Carlos III y con posterioridad al Motín de Esquilache de 1765, de figuras clave de este movimiento (el conde de Aranda, el conde de Floridablanca o Campomanes), comienza la aparición de las distintas Sociedades Económicas en España, basándose en los principios que propiciaron el nacimiento de la primera de ellas en San Sebastián (1764) y el modelo organizativo de la Económica Matritense

(1775). En este contexto, la aparición a finales de 1777 de la Real Sociedad de Amigos del País de Las Palmas resulta temprana, gracias a la decisiva influencia ejercida desde Madrid por Viera y Clavijo.

El Archipiélago en general, y la ciudad de Las Palmas en particular, vivían en esta coyuntura histórica un momento de grandes transformaciones tras la obtención en 1772 de la aplicación de los decretos de libre comercio con América a un puerto de Canarias (Santa Cruz de Tenerife), disposición refrendada por el nuevo decreto de libre comercio de 1778, fecha esta última en la que se añade la apertura del mercado de los recientemente constituidos Estados Unidos de América a la exportación de vinos canarios. El contexto económico resulta por tanto favorable al desarrollo del comercio exterior basado, lógicamente, en la exportación de los productos excedentarios de la tierra para intercambiarlos por manufacturas difíciles de obtener o imposibles de producir en el Archipiélago. En este sentido, hay que destacar que el propósito inicial de la nueva institución era el de educar a la población autóctona en determinados aspectos relativos al mundo de la agricultura, para la mejora y el desarrollo de determinados productos susceptibles de elevar ese producto excedentario destinado a la exportación¹⁰. Dichos planteamientos se mantendrán inalterados durante la primera etapa de existencia de la Económica, que puede extenderse a toda la primera mitad del XIX y, en consecuencia, la actividad relacionada con el fomento de las obras públicas será siempre muy escasa, por no decir inexistente.

Esta situación puede darse por concluida en 1852, con la declaración de Puertos Francos para Canarias por el gobierno de Bravo Murillo, que da paso a una etapa caracterizada por nuevas prioridades en un doble sentido: la necesidad de incrementar la obtención de un producto de exportación que genere excedentes y la de dotar de infraestructuras comerciales a la isla, con el fin de maximizar las posibilidades que ofrecen las exenciones fiscales. En 1861, Agustín Millares Torres se mostraba muy optimista al estimar el avance de la sociedad canaria desde 1830: *en sólo un cuarto de siglo ha adelantado más que en los tres siglos y medio que lleva el archipiélago conquistado; pero, aún así, era consciente de que, para alcanzar un mayor nivel de desarrollo y bienestar, necesitaba: mejorar sus puertos, construir muelles*

*cómodos y seguros, y activar la construcción de sus carreteras hasta que enlacen los pueblos interiores con el litoral*¹¹

Y es que, efectivamente, la actividad comercial de la isla se concentraba entonces en el Muelle de San Telmo, un pequeño malecón de piedra aún sin terminar, cuyos trabajos venían desarrollándose con un ritmo muy cansino desde el año 1811, cuando las Cortes decidieron habilitar diversos puertos de Canarias para el comercio con Europa y América, idea recogida como decreto por las Cortes del trienio liberal en 1822, posteriormente abolida, restablecida en 1837 pero, en definitiva, sin repercusiones en la práctica¹². Con respecto al puerto que debía surgir en la Bahía de Las Isletas o de La Luz, había sido aprobado un proyecto debido al capitán de la Real Armada Domingo de Nava y Portier el 20 de noviembre de 1785, pero nada se había hecho hasta la fecha¹³. Finalmente, el R.D. de 17 de diciembre de 1851 situaba los puertos canarios bajo el cargo del Ministerio de Fomento, dotándolos con 100.000 reales anuales para mejorar sus instalaciones, y por R.O. de 3 de julio de 1852 fueron declarados puertos de interés general tanto el de Santa Cruz como el de San Telmo en Las Palmas¹⁴.

Es, por tanto, en esta década de los cincuenta cuando surge realmente la oportunidad de desarrollar unas infraestructuras portuarias dignas de la actividad que estaban destinadas a desarrollar como consecuencia de las exenciones fiscales pero, con esta misma opción real, surge el debate en torno a la idónea situación geográfica de la futura construcción. La rada de Las Palmas, abierta al mar, era considerada la menos adecuada por los naturales de la isla y los pilotos, que estimaban que la Bahía de Las Isletas ofrecía una situación mucho mejor como refugio natural. Sin embargo, la alternativa en estas fechas no era sencilla pues la ciudad de Las Palmas no iba más allá de Vegueta y San Telmo mientras la bahía de La Luz no era 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 (...) (y) 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*¹⁵.

El inicio en 1854 de la construcción de la carretera de Las Palmas al Puerto de La Luz (6 kilómetros de arenales), podía contribuir a despejar el problema, abriendo decididamente la posibilidad de trasladar y recoger las mercancías en ese otro punto. Sin embargo, continuaba el problema del abastecimiento de agua potable en Las Isletas, el hecho de que Las Palmas fuera el centro demográfico y económico de la isla por lo que algunos veían incluso con recelo la posibilidad de que la lejanía del puerto fuera capaz de arruinar a la capital quitándole su carácter marítimo y comercial¹⁶ o, como manifestaba Juan León y Castillo en 1879, con carretera ya concluida en los años sesenta, si no sucedería que muchos barcos esperasen a la calma para descargar en San Telmo y ahorrarse esos 6 kilómetros de desplazamiento¹⁷. Así pues, la alternativa de La Luz tenía inconvenientes objetivos aunque nadie discutiese sus mejores condicionantes naturales. No iba a ser sencilla la decisión de optar claramente por uno de los dos enclaves, y ello iba a contribuir en gran medida a retrasar el momento en que la isla de Gran Canaria dispusiera finalmente de un puerto moderno para estímulo de su economía.

2.2. Actividad desarrollada entre 1852 y 1875.

El complicado periplo dirigido a la construcción del puerto, se inicia sin embargo con una cierta ventaja por parte de La Luz pues, aunque en el Muelle de San Telmo continuaban las lentas obras de acondicionamiento, entre 1852 y 1862: *se fue haciendo general la opinión de que aquella era una obra inútil*¹⁸. Así, por la R.O. de 18 de noviembre de 1856, el Ministerio de Fomento disponía, a solicitud del Gobernador de Canarias, que se procediera a la redacción de un proyecto de obras en el enclave alternativo, considerando que: *la construcción de un muelle en la rada de La Luz, isla de Gran Canaria, es una real y verdadera mejora de los intereses de la isla*¹⁹. El proyecto de obras para un simple desembarcadero auxiliar fue desarrollado por el ingeniero Clavijo y Plá y fue aprobado en el año 1875, contando con un presupuesto de 3 millones de reales, pero no rematado, por falta de licitadores que concurrieran a la subasta.

Es necesario esperar a 1861 para que se retome la idea del muelle en La Luz. Fue en este caso el propio Ayuntamiento de Las Palmas quien desarrolló la iniciativa ante los poderes centrales, ofreciendo la

posibilidad de costear por su cuenta el 50 % del valor de las obras. Matizaba, eso sí, la conveniencia de que las obras no se limitaran a un desembarcadero sino que: *la Provincia tenga un puerto de estación, de abrigo y de refugio como puede ser el de La Luz, con ventajas a algunos de la Península*²⁰. El 27 de agosto de 1861 se ordenó el estudio de este segundo proyecto, más ambicioso, a un joven ingeniero del distrito de Las Palmas llamado Juan León y Castillo, que conseguiría redactarlo y que fuera aprobado por el Ministerio de Fomento por la R.O. de 18 de junio de 1862, para ser costeado por el Estado y el municipio a partes iguales. En este caso sí hubo rematador, en la persona Santiago Verdugo Massieu por 3,9 millones de reales de vellón y, de este modo, el 9 de marzo de 1863 se iniciaban las labores de construcción de un primer espigón en La Luz.

Esto no significa que el muelle de San Telmo hubiese quedado en el olvido porque, simultáneamente, Juan León y Castillo había concluido su *Proyecto de un muelle de abrigo para la bahía de Las Palmas*. Dicho proyecto iba a ser rechazado inicialmente, por la prioridad dada a La Luz en esta coyuntura, pero la presión popular (de la Sociedad Económica entre otros) iba a lograr su aprobación dos años después por la R.O. de 12 de noviembre de 1864²¹. A finales de 1864, recibía la Económica oficio del Subgobernador del Distrito en el que insertaba la referida orden, y se felicitaba por ello el secretario en la lectura del balance de actuaciones desarrolladas por la institución durante ese año: *la prolongación del muelle de esta ciudad; pretensión que ha tenido un feliz resultado gracias a la eficacia de sus exposiciones* (los socios de la Económica), *según demuestra la correspondencia con varias personas de la Corte*²².

Por lo tanto, cuando comenzamos a disponer de las Actas de la Sociedad Económica, se estaban desarrollando los trabajos en torno a dos instalaciones portuarias como son el muelle de San Telmo (que aún conservaba su calificación de puerto de interés general que debía financiarse por el Estado) y el muelle de abrigo y desembarco de La Luz (sin calificación de interés general y financiado a medias por el Estado y el Ayuntamiento). Podemos adelantar que ninguno de los proyectos se iba a desarrollar con la eficacia y el ritmo necesarios pues, durante los años inmediatos, España vive una etapa de inestabilidad política que coincide con los años previos a la Gloriosa Revolución de 1868, más el

Sexenio Democrático o Revolucionario (1868-1874) y el inicio del conflicto civil que supone la Tercera Guerra Carlista, etapa caracterizada toda ella por las enormes dificultades económicas del Tesoro Público. Las obras del muelle de San Telmo no se sacaron a subasta hasta tres años después, en 1867, se trabajó algo en ellas durante los dos años siguientes y, en 1870, quedaron rescindidas por falta de pagos por parte del Estado. Con las obras del muelle de La Luz sucedió otro tanto, los problemas se sucedían con el contratista Verdugo y con los pagos, tanto los debidos por el Ayuntamiento como por el Estado, y, aunque algunas obras se desarrollaron entre 1863 y 1872, en esta última fecha se rescindió el contrato habiendo sido utilizado tan sólo el 20 % del presupuesto inicial²³.

La primera noticia de que disponemos en relación con la preocupación por parte de la Económica por las cuestiones portuarias la encontramos en el discurso de inauguración del ejercicio de 1864, pronunciado por su entonces director Domingo José Navarro, en el que manifiesta su malestar por las noticias aparecidas en la prensa en torno a si se le iba a dar al muelle de La Luz la dirección prevista en los proyectos anteriores²⁴. Sería el socio Gregorio Guerra el encargado de tranquilizarle señalando que el expediente ya había recorrido todos los trámites administrativos pertinentes y que la dirección aprobada por el Gobierno Supremo de la nación era de Norte a Sur y que, por tanto, todo estaba en orden.

También estaba la Económica pendiente de las mejoras que debían realizarse en el muelle de Las Palmas, pues un informe propuesto por Gerónimo Navarro y suscrito por Gregorio Guerra, denunciaba el mal estado del desembarcadero²⁵. La Económica decidía en consecuencia formar una *Comisión Permanente de Vigilancia del Puerto* compuesta por Gerónimo Navarro y Sebastián Suárez entre otros²⁶. Al dar cuenta de sus gestiones en abril de ese mismo año, explican cómo se dirigieron al Jefe de la Sección de Fomento de esta provincia y éste les dijo que se estaba a la espera del dinero que la Tesorería de la Provincia había presupuestado para el arreglo de la desembocadura. Asimismo exponen cómo se trasladaron a Santa Cruz de Tenerife para hablar con el Gobernador de la Provincia y que éste les dijo que, como efecto de las gestiones hechas por Juan León y Castillo, se habían concedido 6.000 reales de vellón que se abonarían tan pronto hubiera

ingresos²⁷. Pero, tanto el informe del secretario sobre la actividad de la Económica del año 1865, como el discurso del director para la inauguración del ejercicio de 1866, nos confirman que el problema subsistía debido a la situación de penuria económica en que se vivía²⁸. Tanto es así que, pocos días después, Gregorio Guerra informa de que se estaba procediendo a la limpieza de la piedra de escollera de la entrada de San Telmo porque, ante la falta de fondos, Juan León y Castillo: *los estaba supliendo de su propio pecunio*²⁹. La Económica elevó exposición a S.M. con la solicitud del ingeniero a la Comisión Permanente en la Corte para que se sacasen de una vez por todas a pública subasta las obras de prolongación³⁰. Siguen las solicitudes al gobierno año y medio después, acordando la Económica oficial al Ayudante encargado de Obras Públicas para que señale los desperfectos: *para ver si está al alcance de esta Sociedad el poder conseguir se eviten y reparen*³¹. Pero no hay solución posible y hasta el propio Gobernador de Canarias incita en junio de 1871 a esta institución para que utilice todas sus influencias cerca del gobierno de S.M. denunciando la completa paralización de las obras correspondientes al muelle de San Telmo³².

Las obras en el Puerto de La Luz apenas se habían iniciado por estas mismas fechas pues sabemos que, a finales del año 1868, se suplicaba al Ayuntamiento que procurase el adelanto de los trabajos, porque tan sólo se había producido un gran acopio de sillares y de prismas en la zona³³. Pero si anteriormente existían dificultades económicas, a éstas se habían añadido dificultades políticas derivadas de la expulsión de Isabel II del trono, motivo por el que el Ayuntamiento responde que se encontraba bloqueado al tener que esperar a que concluyesen las elecciones a Cortes Generales y se formase el nuevo gobierno de la Nación³⁴. Lamentablemente, dos años más tarde todo seguía igual cuando el socio Vicente Suárez exponía en la Económica el descontento general de la población porque no se siguen los trabajos de prolongación del muelle y se encuentran en mal estado los prismas que se arrojan a la escollera, pues muchos se rompen e incluso se disuelven con el agua. La situación es tan caótica que el subgobernador informaba en la misma sesión de que el oficial mayor encargado de obras públicas estaba lanzando sin tino los prismas en la escollera, porque no hallaba constancia en sus oficinas de las disposiciones concretas del ingeniero³⁵. Este organismo pasó oficio al socio Juan León y Cas-

tillo para que emitiese informe recomendando lo que podía o debía hacer la Económica para contribuir al desarrollo del proyecto y, a finales de 1871, tras el estudio del mismo, se decide dar prioridad absoluta a la cuestión portuaria³⁶. Pero todos los esfuerzos fueron vanos pues, a comienzos del año 1872, se tiene noticia de la mencionada rescisión del contrato³⁷. El secretario de la institución fue el encargado de conferenciar con el propio Santiago Verdugo y Massieu en busca de una solución y éste último propuso la alternativa de solicitar a la Dirección General de Obras Públicas la continuación de la obra bajo el cargo de la Administración de Ingenieros, otorgándole un presupuesto mensual para materiales y jornales diarios de 30 hombres. Pretensión un tanto utópica, dadas las circunstancias.

En conclusión, durante el año 1872 se paralizan las escasas obras desarrolladas en La Luz³⁸ y hacía dos años que no había ningún tipo de actividad relacionada con las obras de mejora del muelle de San Telmo.

Se recibía por entonces en la Económica una circular remitida por los Sres. Milller manifestando el deseo de la *Compañía Inglesa de Vapores*, que ya venía desarrollando sus actividades en Londres, Lisboa y Marruecos, de establecer una línea de vapores interinsulares en este archipiélago³⁹. Del mismo modo, en noviembre de 1874, el Director de la Económica Manuel González exponía a los socios que el gobierno había contratado con la empresa *Vapores Correos de las Antillas* una tercera expedición mensual y que la Comisión Provincial de Las Palmas había solicitado que al menos uno de ellos hiciera escala en la provincia, anunciando su deseo particular de que fueran al menos dos los barcos que hicieran escala⁴⁰. Pero no existía un puerto adecuado para captar esos servicios en la isla de Gran Canaria. Se estaba perdiendo una gran oportunidad de desarrollo por causa de las dificultades en la realización de las obras que estamos mencionando.

No estuvo la Económica de brazos cruzados ante la nueva coyuntura pues, en la sesión que inaugura el ejercicio correspondiente al año 1873 se nombra una comisión, en la que participa Juan León y Castillo, para retomar el estudio del muelle del Puerto de La Luz y proponer los medios para promover su continuación⁴¹. Dicha comisión designó finalmente al propio ingeniero para redactar una exposi-

ción en este sentido para dirigirla al Ministerio de Fomento o a la Dirección General de Obras Públicas⁴². Por otra parte, y ante la sospecha de que se estaba distrayendo material destinado a la construcción del muelle en La Luz para emplearlo en San Telmo⁴³, entra en acción el "famoso" director de la Económica, Manuel González, que investigó el asunto y, aunque el ingeniero jefe le negó cualquier información en este sentido, él mismo quiso dejar constancia de que el material sí se estaba corrompiendo o lo estaban robando, por lo que iba a resultar muy difícil hallar licitadores interesados cuando se sacasen de nuevo las obras a remate⁴⁴. La Económica representó al Gobierno a través de Agustín Millares Torres para solicitar se utilizasen adecuadamente dichos materiales, viéndose apoyada en su deseo por el Comandante de Marina, Pedro del Castillo y Westerling⁴⁵.

En diciembre de 1874 Juan León y Castillo concluye un nuevo proyecto para rematar las obras de La Luz, basándose en la oportunidad de concluir el dique de abrigo y desembarco tan sólo en su primer tramo (269 m. de los 401 m. del proyecto inicial de septiembre de 1861) y, sobre este argumento, se inicia una nueva ofensiva para convencer al gobierno de la por entonces I República sobre la oportunidad de reiniciar los trabajos⁴⁶. Días después, Fernando León y Castillo testimonia haber presentado dicha opción ante el Ministerio de Fomento⁴⁷; el Gobernador de Canarias también escribe al ministro de Fomento para que se reanuden las obras; se solicita a Francisco de Paula Pavía, general de la Armada, que utilice toda su influencia en favor de las obras y éste confirma días más tarde haberse puesto en contacto con el propio ministro de Fomento⁴⁸; la Económica propone la creación de una Junta del Muelle con existencia legal para controlar los trabajos a desarrollar⁴⁹. Pero, una vez más, todo este esfuerzo se viene abajo con la recepción de un comunicado del Director General de Obras Públicas en el que manifiesta ser, por ahora, imposible acceder a la continuación de las obras del Puerto de La Luz a causa del mal estado en que se encuentra el Tesoro Público como consecuencia de la guerra civil⁵⁰.

2.3. La actividad de la Económica en una etapa decisiva (1876-mayo 1880)

A muy escasas realizaciones prácticas se había llegado durante estos años previos: dificultades financieras por parte del Ayuntamiento y del Gobierno de la Nación; ausencia de una burguesía emprendedora que se encargara de los trabajos por su cuenta y riesgo; dificultades técnicas; dificultades políticas por la falta de apoyos en Madrid y la supuesta oposición de Santa Cruz de Tenerife; ineficacia de los contratistas; e indefinición en torno a la localización de las obras⁵¹. En medio de tanto despropósito, la actividad de la Económica tan sólo podía centrarse, a mi entender, en cuestiones que estuvieran al alcance de su limitada capacidad de actuación: desde el punto de vista financiero el asunto quedaba fuera de ellas, por lo que la vía adecuada (dados los planteamientos políticos comunes en la época de la Restauración) era movilizar todas las influencias posibles en Madrid para lograr que el Estado financiase las obras: *El puerto (...) tenía que venir de la mano de los poderes públicos*⁵²; en segundo lugar, podía procurar el mantenimiento de un estado de opinión favorable a la construcción del puerto, esto es, una sociedad movilizada en ese sentido; y en tercer lugar, debía admitir que desde Tenerife tan sólo se podía encontrar oposición al desarrollo de un puerto en Gran Canaria, que podía competir con el que se estaba construyendo en aquella isla con mayor ritmo y acierto, por lo que resultaba absolutamente indispensable actuar al margen de los representantes políticos de la Provincia. En conclusión, la construcción del puerto se constituía al mismo tiempo como un grave problema económico, social y político. No obstante, el ciclo expansivo de la cochinilla, el desarrollo de la navegación a vapor y el inicio de la etapa de expansión comercial determinada por el Imperialismo europeo podía, como compensación, proporcionar grandes estímulos para el desarrollo de las infraestructuras portuarias de Gran Canaria.

Llegamos de este modo a un punto caliente de nuestra exposición. En el inicio de esta segunda etapa no cabe duda de que debía asumirse el fracaso de todas las acciones emprendidas entre 1852 y 1875 en favor de la dotación del puerto; piénsese que el propio Juan León y Castillo llevaba redactados tres proyectos diferentes (uno para San Telmo y dos para La Luz) ninguno de los cuáles se había visto desarrollado en la debida forma. En consecuencia, muchas de las personas y opiniones que estamos siguiendo tienden a modificar su parecer en el sentido de renunciar al sueño aparentemente utópico de ver nacer y crecer un verdadero puerto en La Luz, para centrar sus esfuer-

zos y capacidades en la opción que, en ese momento, parecía mucho más realista: la de la ampliación del Muelle de San Telmo que, no lo olvidemos, seguía siendo el poseedor de la declaración de interés general.

Es en este contexto en el que aparece la voz de Manuel González, director de la Económica a la sazón, para despertar la conciencia de sus conciudadanos con el ya referido alegato en favor del Puerto de La Luz⁵³. La moción, cuya transcendencia se comprende mucho mejor a la luz de sus condicionantes, se centra en cuatro aspectos básicos: prolongar el muelle de La Luz con los materiales existentes, abrir el istmo de Guanarteme por medio de un canal, conducir el agua potable a La Luz y construir fortalezas inexpugnables en La Isleta. Junto a esta proclama a la sociedad grancanaria por parte de su director, la Económica sigue mientras tanto oficiando infructuosamente junto con el Ayuntamiento ante el Subgobernador de la Provincia para que dispusiera la formación de una *Junta de Puertos en Las Palmas* que, al menos, se hiciera cargo del mantenimiento de lo poco construido⁵⁴. También propuso al gobierno que, habiendo concluido las obras del lazareto en La Luz, dispusiera que el dinero consignado para esta obra fuera reservado para cuando dieran comienzo las obras del puerto, insistiendo en que seguían desapareciendo materiales en La Luz y que lo ya hecho estaba corroído, temiéndose que el mar pudiera arrancar los trozos con desperfectos durante el invierno ya próximo⁵⁵; y suplicándole finalmente que sacase de nuevo a pública subasta las obras necesarias o retomara los trabajos por administración directa con los materiales existentes.

A la vista de los escasos resultados obtenidos de sus gestiones, la Económica se decide a pasar decididamente a la acción en mayo de 1877, solicitando a diferentes personalidades e instituciones informes sobre la cuestión y procediendo a la convocatoria de una sesión extraordinaria para dar lectura los mismos⁵⁶. Tenemos constancia de muchos de los informes leídos en este importante sesión. Así sabemos que el diputado Antonio de Quintana y Llanera (antiguo director de la Económica), que ya se había mostrado favorable a La Luz en un informe remitido en 1863 al Ministerio de Guerra, reiteraba su posicionamiento en este mismo sentido. Que tanto la Junta de Comercio como el Comandante de Marina y presidente de la Confraternidad de San

Telmo, Pedro del Castillo y Westerling, se mostraron convencidos de: *las inmensas ventajas que se obtendrían si se terminara el muelle del Puerto de La Luz*, siendo este último, por cierto, el primero que reclama como complemento del dique proyectado la construcción de otro muelle transversal en la punta de Santa Catalina. Del mismo modo se expresaba el Ayuntamiento de Las Palmas y precisaba que, aún tratándose de un proyecto grande y costoso, en la situación presente podía ejecutarse paulatinamente: *según nuestras fuerzas y los recursos que preste el Gobierno Supremo*. Y, finalmente, el informe oficial del censor de la Económica Domingo J. Navarro concluye en febrero de 1878 que la rada de Las Palmas nunca llegaría a ser puerto de interés general como se clasificó, al paso que la bahía de La Luz, terminado su muelle y contramuelle de Santa Catalina, quedaría convertida en un magnífico puerto de refugio de interés general, y no local como en la fecha. Esta unánime opinión de los interesados en la campaña propuerto de La Luz es la que nos presenta el director de la Económica Amaranito Martínez de Escobar en su discurso de 1893, quince años más tarde⁵⁷.

Sin embargo, podemos asegurar que las cosas no fueron tan sencillas, ni la opinión tan unánime. Como se destaca en el *Diario*, los problemas comienzan cuando Juan León y Castillo definió la propuesta de Manuel González de prolongar el muelle de La Luz y construir un contramuelle en Santa Catalina como “irrealizable”, del mismo modo que la pretensión de abrir un canal en el istmo de Guanarteme⁵⁸. Según este mismo testimonio, la oposición del ingeniero fue la que enterró la propuesta de Manuel González. Nosotros hemos podido recabar más información acerca de la referida campaña desarrollada en la Económica y sabemos, a través del discurso del llamado “presidente accidental” Juan Melián, en la sesión de inauguración del ejercicio correspondiente al año 1879, que: *en mayo último [1878] surgió en el seno de la Sociedad la borrascosa cuestión de que ya tenéis conocimiento, que dio por resultado la inesperada renuncia que de sus cargos y de socios hicieron los señores Director Dr. D. Manuel González y el Censor el Excmo. Sr. D. Domingo José Navarro*⁵⁹. Se hicieron mociones para no admitirlas pero, en la sesión de 15 de junio, el ex-director seguía firme en su propósito y, a su vez, el vice-director Alejandro González y otros socios presentaron también su dimisión; por contra, Domingo J. Navarro reconsideró la situación y aceptó mantenerse en su cargo de censor. Estos hechos creo que eran totalmente desco-

nocidos hasta la fecha, por lo que una primera aportación en este sentido, sería la de mostrar que el debate en el seno de la institución debió ser muy fogoso.

Las Actas nos informan asimismo de que, a finales de 1878, se dio lectura a un nuevo informe de Domingo J. Navarro, también favorable al proyecto de La Luz, que se acordó publicar en los *Anales de la Sociedad* para que fuera conocido por todos sus socios y proceder en consecuencia a la apertura de una nueva discusión, confiando en que ésta resultara más tranquila⁶⁰. El informe se debatió en abril de 1879 y la comisión informativa aprobó once de las proposiciones presentadas⁶¹. Pero a él se añade la solicitud de un segundo informe a Juan León y Castillo, que fue presentado por éste en noviembre de 1879, para ser estudiado por la comisión compuesta por Domingo J. Navarro, Pedro del Castillo y Westerling, Rafael García Sarmiento, Juan B. Carló y Diego Miller⁶². El ingeniero reiteraba en él su oposición al desvío de la atención general hacia La Luz y manifestaba, sin lugar a dudas, que su opción en el momento presente se inclinaba por la continuación del Muelle de San Telmo.

El trabajo de Hernández Gutiérrez, destinado a reivindicar la figura de Juan León y Castillo frente a las durísimas críticas vertidas por los redactores del *Diario* en torno al posicionamiento del ingeniero durante esta etapa, pretende destacar que su opinión se refiere expresamente al año 1879, cuando no se disponía ni de fondos ni de influencias suficientes para abordar la construcción del Puerto de La Luz, e insistiendo en el hecho de que, como expuso el propio ingeniero en 1891, defendiéndose de las acusaciones de haberse opuesto frontalmente a estas obras, Juan León y Castillo siempre había sostenido que: *si el muelle de Las Palmas representa el presente para nuestra isla, el de La Luz significará el provenir, no sólo para la Isla, sino para la Nación*⁶³. Martín Galán explica asimismo que el origen de esta reacción en favor de San Telmo arranca de un problema urbanístico relacionado con la calle de la *marina de Triana*, pues sus edificaciones y astilleros estaban viéndose seriamente amenazados de destrucción por el incremento de la erosión marina en el muelle de Las Palmas. Entre 1878 y 1879, como consecuencia de la presión de vecinos y comerciantes, se consiguió hacer converger en un mismo criterio a: *el arquitecto municipal Echegarreta, la Comandancia Militar de Marina, la Real*

*Sociedad Económica de Amigos del País y, por supuesto, al ingeniero del distrito Juan León y Castillo*⁶⁴

En abril de 1880 tuvo lugar en la Económica una junta extraordinaria más para el debate de este último informe. Las Actas destacan el voto particular de Rafael García Sarmiento rechazando su contenido y aconsejando, por el contrario, trabajar en torno a la propuesta del muelle en Santa Catalina como complemento al de La Luz⁶⁵ y el dictamen del antiguo alcalde Antonio López Botas encaminado a demostrar la conveniencia de preferir la terminación del muelle de La Luz al de la rada de Las Palmas⁶⁶. Pero el censor Domingo J. Navarro, convencido por los planteamientos de Juan León y Castillo y modificando su anterior opinión, formuló una opción contraria a la de López Botas en el sentido de no abandonar las obras de San Telmo. Esta última postura es la que se hizo valer y, en consecuencia, acabó convirtiéndose en la oficial de la Económica: *la Sociedad debe empeñarse en que el Excmo. Ayuntamiento solicite la continuación de las obras del muelle de Las Palmas comprometiéndose a pagar el 50 % en diez plazos anuales; y que, con relación a la declaración de Puerto de Refugio del de La Luz, es esta una cuestión que no debe tratarse en público porque se aventuraría su éxito si se llegase a divulgar*⁶⁷. Es decir, el dictamen final de la Económica fue el de concluir las obras de San Telmo y proceder a negociar en secreto (esto es, al margen de los representantes provinciales) la eventual concesión de futuras obras en el puerto de La Luz. Hernández Gutiérrez cree que las misteriosas palabras finales derivan del hecho de que, a finales de 1879, el puerto de Santa Cruz había sido declarado de interés general, que estaba aprobado su proyecto y que se estaba a la espera de su licitación; en estas circunstancias, en aquella isla no podían enterarse de que en Las Palmas se abordaba un proyecto que pondría fin a sus aspiraciones de ser el único puerto de escala en las islas⁶⁸.

En nueva sesión extraordinaria reunida a finales de ese mismo mes de abril de 1880, se iba a leer una exposición firmada por los disconformes (entre los que se encuentran López Botas, Amaranto Martínez de Escobar, Eufemiano Jurado Rodríguez, Juan Melián y Caballero, Antonio de Quintana y Llanera, Rafael García y Diego Manrique de Lara) solicitando se hiciera citación impresa y dirigida a todos los socios para proceder a una nueva reunión en la que debía ampliarse la

discusión, considerando también la opinión del Círculo Mercantil, del Cuerpo de navieros, capitanes, pilotos y prácticos⁶⁹. En este caso, es León y Joven el encargado de oponerse a dicha instancia, insistiendo en apoyar la postura favorable a la finalización del muelle de Las Palmas, inmediatamente adoptada por los señores Navarro y Torrens, así como Lorenzo y García. Tras el pertinente debate y con el voto opuesto de la mayoría de la comisión, quedó rechazada la moción, por lo que la institución se reafirmaba en el sentido de concluir las obras de San Telmo y dejar para mejor ocasión las de La Luz⁷⁰. Todavía Antonio de Quintana quiso que se incluyera una especie de cláusula para que parte de las obras se realizaran en La Luz. Domingo J. Navarro se vio necesariamente obligado a tomar la palabra para clarificar de una vez por todas que ni él ni nadie se oponían a una futura continuación de las obras en el Puerto de La Luz que, como hacía constar en su informe el ingeniero Juan León y Castillo, representaban el porvenir de la isla. Lo que ellos creían realmente es que, en la coyuntura que se estaba viviendo, resultaba más conveniente terminar en primer lugar las obras en el Puerto de Las Palmas⁷¹.

En definitiva, hemos podido constatar, en primer lugar, que la postura de los socios de la Económica no fue unánime y, en segundo lugar, hay que dejar claro que su dictamen oficial fue favorable en todo caso al muelle de San Telmo. Otra cosa es destacar la insistencia de algunos de sus socios en torno a la conveniencia de orientar los esfuerzos hacia la bahía de Las Isletas.

Un argumento que quizá pueda contribuir a explicarnos este radical cambio de postura en algunos de los que poco antes eran los más arduos defensores de la opción de La Luz, sería la posibilidad de haber dispuesto de información confidencial referida al proyecto de reorganización legislativa que pretendía imponer el régimen de la Restauración en todos los puertos españoles, por medio de una normativa detallada y sistemática. Lanzamos esta hipótesis porque, como es bien conocido, en la consecuente Ley Nacional de Puertos, emitida el 7 de mayo de 1880, no se incluía a ninguno de los puertos de Gran Canaria entre los de "interés general" para la Nación, ni siquiera al de Las Palmas, lo que, tal como temían muchos de los partidarios de concluir el muelle de San Telmo, dejaba a ambos fuera de la posibilidad de encontrar financiación estatal. Por el contrario, como informaba López

Botas, el puerto de Santa Cruz de Tenerife sí había quedado incluido entre los de interés general, noticia ante la que reaccionaba Domingo J. Navarro calificándola: *de suma gravedad para esta isla*⁷².

En la sesión extraordinaria que inmediatamente tuvo lugar, se leyó un comunicado de Juan León y Castillo expresando la oportunidad de convocar una nueva reunión para discutir el asunto en la que debían participar la Sociedad Económica, el Ayuntamiento, el Círculo Mercantil y la Comandancia de Marina, comprometiéndose a asistir a la misma y a dar las explicaciones pertinentes. De todos modos, puntualizaba que su postura en este sentido no se había modificado con la nueva ley: *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*⁷³. Se dio lectura en la misma sesión a una comunicación del Círculo Mercantil protestando por la injusticia cometida contra los intereses de Gran Canaria y solicitando la colaboración de la Económica para luchar contra ella. Se propuso además, por parte de esta institución, oficiar ante el diputado Fernando León y Castillo, el senador Conde de Xiquena y el diputado Pedro Bravo y Joven para que activaran todas sus influencias en Madrid con el fin de que esta isla obtuviera las mismas ventajas que Tenerife. A este último, se le hizo acudir urgentemente a la sesión para solicitarle que saliera para Madrid en el correo de la mañana siguiente, a lo que éste se negó, alegando problemas familiares; sí se comprometió en cambio a escribir esa misma noche a las personas que convenía conociesen la situación lo antes posible.

Los nervios estaban a flor de piel, como vamos a ver. En esta misma sesión, el Sr. Jurado presentó una propuesta para que la Económica formase una *Junta Patriótica* compuesta por representantes de todas las corporaciones sociales de Las Palmas para exaltar el patriotismo de todos en torno a la cuestión portuaria. Se acordó formar una comisión para tratar el tema, compuesta por el propio Jurado, López Botas y Domingo J. Navarro, a la que también se unen por iniciativa propia Juan Navarro y Torrens así como Cornelio Díaz. Sin embargo, parece que la idea tuvo una fría acogida. El Ayuntamiento respondió al requerimiento de la comisión para señalar que veía el asunto como

algo muy irregular, que colocaba a esta institución en una situación de dependencia frente a la Económica que no podía ni debía consentir⁷⁴; esta institución tuvo que disculparse, justificando que la Junta pretendía tener un carácter meramente consultivo. Además, la comisión formada para su estudio en el seno de la Económica informaba en su dictamen que veía su formación como algo factible, pero aconsejaba que su actividad debía desarrollarse absolutamente al margen de la institución, para no comprometerla en demasía⁷⁵. Las discusiones continúan en los días siguientes, con un tono cada vez más encendido hasta que, al parecer, el asunto se les fue de las manos en la sesión extraordinaria de 2 de julio cuando el debate se tornó en una fuerte disputa, con alusiones personales incluso⁷⁶. Finalmente, se decidió retirar de la circulación el proyecto de la *Junta Patriótica*.

Esta es la auténtica situación de división y debate en la que vivía la Sociedad Económica y toda la ciudad de Las Palmas en los años 1876-1880, frente a la imagen de complacencia unánime en torno a La Luz que algunos de los implicados quisieron posteriormente transmitirnos. A la vista de estos argumentos, no podemos afirmar que la Económica tuviera una actuación heroica en torno a la localización del futuro del puerto y, en cualquier caso, que entre la opinión de sus socios existían claras discrepancias. Pero no debemos olvidar que su misión fundamental no deriva de su capacidad decisoria, que no la tiene, sino en mantener a la sociedad canaria interesada en el logro de un propósito. Visto desde este punto de vista, resulta indiscutible que la Económica dio a la cuestión portuaria una prioridad absoluta y permanente en una etapa muy decisiva.

2.4. El logro de los objetivos propuestos (junio 1880-febrero 1883).

La definición que los redactores del *Diario* dieron a la Ley de Puertos de 1880 como: *un mal que produjo muchos bienes*, ha resultado a la postre muy afortunada y coincidimos plenamente con ella⁷⁷. La exclusión de Gran Canaria de la posibilidad de construir un puerto de interés general, fue en realidad un bálsamo que templó los excitados ánimos de muchos y contribuyó a extender la idea de que la unidad de todos era imprescindible. Actuó además como revulsivo en una coyuntura adecuada pues, por estas mismas fechas, el crecimiento urbano de la ciudad de Las Palmas desbordaba los límites tradicionales y

se proyectaba claramente hacia la bahía de Las Isletas⁷⁸. Los europeos llegaban a África y continuaba así una expansión de la navegación a escala mundial que reclamaba una urgente adecuación de las infraestructuras portuarias. Finalmente, el ascenso al poder del partido liberal de Sagasta y el nombramiento de Fernando León y Castillo como ministro de Ultramar en febrero de 1881, dentro de una etapa que iba a caracterizarse por el impulso de las grandes infraestructuras a nivel nacional, creó la situación idónea para que el sueño del puerto en Gran Canaria comenzara a convertirse en una realidad⁷⁹.

Desde el fracaso de la Junta Patriótica, en el seno de la Económica se vivía una temporada de tensa calma, centrándose sus socios en el análisis de proyectos relacionados con cuestiones culturales, agrícolas o sociales. Al parecer ni tan siquiera fue convocada la reunión solicitada por el Juan León y Castillo, pues tan sólo tenemos constancia de que fueron litografiados en Cádiz los planos de la rada y puerto de La Luz levantados por el capitán Gerry de la corbeta "Macedonia" de los Estados Unidos en 1844 y posteriormente remitidos al ingeniero para completar las escasas variaciones habidas desde aquella lejana fecha⁸⁰.

Pero la situación estaba próxima a cambiar y la primera muestra de ello fue la recepción del testimonio de Fernando León y Castillo dando cuenta de sus primeras gestiones. En una misiva dirigida al Ayuntamiento destacaba de entrada que, en las circunstancias del presente, era absolutamente imposible reclamar contra la Ley de Puertos pero que, como contrapartida, había conseguido la promesa del ministro del ramo de subsanar el error en un futuro próximo y que se destinasen 60.000 pesetas para la terminación de las obras del muelle de San Telmo por administración directa, sin necesidad de recurrir a licitadores externos⁸¹. Aunque hubo que soportar todavía un pequeño retraso, la R.O. de 20 de abril de 1881, ordenaba formar la *Junta de Obras del Puerto de Las Palmas* que debía hacerse cargo de las labores para la continuación del viejo muelle.

Mientras tanto, y aunque se produjo fuera del contexto de la Económica, dos planteamientos básicos relativos a puertos parecían haberse consolidado. En primer lugar, se iba a optar decididamente por la solicitud de la concesión de lo que sería un "puerto de refugio" para Gran Canaria, una clasificación aplicada a los puertos destinados

a abrigar a los buques en los temporales y no a operaciones de comercio que constituye en realidad una argucia legal, sugerida por Juan León y Castillo, para esquivar el problema de que una bahía prácticamente desierta no podía ser declarada de interés general y conseguir de todos modos que la financiación de las obras corriera por cuenta del Estado. En segundo lugar, en función de todos los condicionantes antedichos, la discusión en torno a la localización del puerto había quedado definitivamente zanjada en favor de la Bahía de Las Isletas. Prueba de ello es que el propio *Diario* reconoce que, a finales de 1880, Juan León y Castillo se mostraba favorable al futuro puerto de La Luz y que, el Subgobernador de la provincia, solicitara por esas fechas a la Económica elevase exposición al Gobierno pidiendo la declaración de puerto de refugio concretamente al de La Luz, porque esa era la postura oficial que habían decidido adoptar los poderes públicos⁸².

Resulta así un tanto sorprendente que todavía tengamos que dejar constancia de que algunos socios de la Económica se mantuvieron firmes en torno a la posibilidad de concluir el muelle de San Telmo. Es lo que ocurre con la propuesta de Santiago Ramírez Roche para que se estudiase el proyecto de un puerto cerrado en la bahía de Las Palmas (entre el muelle en construcción y la desembocadura del Guiniguada), completado con una muralla paralela a las obras del nuevo teatro y financiado por una lotería mensual que debía constituir el Ayuntamiento con la aprobación del gobierno⁸³. Tuvo que ser el propio ingeniero el que respondiera que resultaba imposible realizar el proyecto solicitado por la falta de personal y que: *en su concepto, siendo el deseo general del país las obras del Puerto de La Luz, no procedía ni tan siquiera la posibilidad de iniciarlo*⁸⁴. Por último, tanto el Círculo Mercantil como la Económica, trataron, sin mucho éxito, de conseguir algún capital para procurar la *conservación y continuación* del Puerto de Las Palmas, como consta en la exposición conjunta que hicieron al Ministro de Fomento en abril de 1882⁸⁵.

La suerte ya estaba echada desde que en febrero de 1881 Fernando León y Castillo tomaba posesión de su cargo. En la sesión de la Económica correspondiente al 3 de junio de 1881 se vio la carta del ministro de Ultramar en la que remitía copia de la R.O. de 25-abril-1881 por la que se declaraba "Puerto de Refugio" al de La Luz, se autorizaba la redacción de un nuevo proyecto de obras y se concedían

200.000 pesetas para reiniciar las obras abandonadas en 1872, siguiendo el último proyecto redactado en 1874, y utilizando el material aún existente⁸⁶. A finales de ese mismo año, entraban en servicio el segundo y tercer embarcadero, a la vez que Juan León y Castillo, junto con su colaborador Juan Cirilo Moreno, concluían lo que suponía el tercer proyecto para el puerto de La Luz, aprobado en virtud de la R.O. de 3 de marzo de 1882, consistente en la prolongación del anterior dique exterior de abrigo más el inicio de un nuevo muelle para embarque y desembarque establecido en Santa Catalina. El proceso culmina con la sanción de la Ley de 27 de abril de 1882 que declara oficialmente al de La Luz como puerto de refugio, adicionándolo a la antes fatídica Ley de Puertos de 1880 como de segundo orden, con una inversión pública cercana a los 8,7 millones de pesetas.

Felizmente superado el momento de tensión que hemos descrito, la Económica se centra en la creación de una *Junta Patriótica de Fomento de los Puertos en Las Palmas* destinada a apoyar cuantos trámites legales debieran superarse y, aunque no se destaca expresamente, a oponerse a la influencia de los poderes de Tenerife mostrando la unidad de los grancanarios⁸⁷. Y es que, efectivamente, el pleito insular vivía entonces un momento de extraordinaria virulencia. Tanto es así que, en julio de 1881, se vio un oficio del ministro de Ultramar del 9 de mayo anterior denunciando la invitación a la *Empresa de Vapores Correos Trasatlánticos* a hacer escala en Santa Cruz de Tenerife en uno de los tres viajes mensuales, que el director de la Económica Mariano Sancho y Chía había apoyado expresamente⁸⁸. Tuvo éste que justificar su actitud explicando que ese puerto era el que anteriormente recibía los buques y que: *en la época en que se formuló la solicitud (...) todavía no se había manifestado el antagonismo y las diferencias más o menos profundas que posteriormente aparecieron entre esta ciudad y la de Santa Cruz de Tenerife*⁸⁹. En la siguiente sesión, ya se estaba rectificando el "error" cometido a través de una comunicación de López Botas y así, muy pronto pudo leerse el nuevo oficio de Fernando León y Castillo incluyendo el R.D. de 26 de agosto de 1881 que situaba en Las Palmas la escala de los vapores correos trasatlánticos que salían de Cádiz para La Habana el día 10 de cada mes⁹⁰.

El inicio del año 1882 contempla la realización de una experiencia en cuya iniciativa la Económica sí jugó un papel destacado. En los

salones del nuevo teatro llamado entonces "Tirso de Molina" tiene lugar la sesión relativa a la creación de la *Junta Patriótica de Gran Canaria*, en la que participan representantes del ayuntamiento de Telde, villa de Arucas, villa de Teror, villa de Galdar, municipio de Firgas, pueblo de Moya, pueblo de San Bartolomé de Tirajana, así como miembros destacados del Gabinete Literario, el Círculo Mercantil, la Sociedad Filarmónica y alguna que otra institución más⁹¹. En la sesión inaugural Domingo J. Navarro procede a dar lectura a un durísimo discurso contra Tenerife, cuya principal conclusión es la defensa del argumento de la separación provincial⁹².

Era tiempo de revancha frente a unos, pero también de alabanzas a otros. Y así, en abril de ese mismo año, era convocada sesión extraordinaria a petición del censor Domingo J. Navarro para expresar el agradecimiento de la Económica al ingeniero Juan León y Castillo por la calidad y rapidez en la elaboración del último proyecto del puerto y al ministro Fernando León y Castillo: *por haber utilizado sus influencias en favor de dicho Puerto*⁹³. La propuesta se aprueba, lógicamente, sin dificultades pero Juan Quintana y Llanera todavía puso un toque de disconformidad al expresar que ya era tarde para felicitar al ingeniero por sus trabajos y, en todo caso, demasiado pronto para felicitar al ministro, cuando todavía no había sido promulgada la ley que ratificaba la concesión del puerto de refugio y no se habían sacado las obras a remate. Así estaban las cosas cuando en la sesión correspondiente al primero de mayo de ese mismo año se leyó carta del diputado Pedro Bravo participando la aprobación por parte del Senado del proyecto de ley para el establecimiento del puerto de refugio en La Luz y su ratificación por el Alfonso XII⁹⁴.

Todavía debemos dejar constancia, sin embargo, de que la Económica mantuvo una cierta discordancia con los planteamientos gubernativos en torno a la construcción del muelle pues, en cuanto pudo, manifestó su preferencia por que las obras se realizaran por cuenta de la Administración, al considerar esta forma de construcción como más segura y eficaz. Sin embargo, dos semanas más tarde, se recibía la noticia de que las obras habían sido sacadas a remate⁹⁵. De todos modos, la Económica acuerda agradecer la circunstancia al Ministro de Fomento, al Ministro de Ultramar y al Director General de Obras Públicas. Tampoco estaba excesivamente desencaminada esta institución

pues, en primera instancia, no hubo licitadores para la obra en la subasta correspondiente al 28 de junio y fue necesario lograr el acuerdo previo de los poderes locales con comerciantes vinculados a casas extranjeras, antes de proceder a una nueva licitación. Es bien conocido que finalmente fue la casa Swanston y Cía. de Londres, con la mediación la casa Miller a través de su socio Juan Baustista Ripoché y el apoderado de este último Néstor de la Torre, quienes se comprometieron al desarrollo de las obras, aspecto sancionado por la R.O. de 4 de enero de 1883. Con este último paso se completaba el círculo virtuoso que eliminada las tradicionales dificultades que hemos venido destacando: hubo una opción clara y decidida por La Luz como puerto de refugio; se obtuvo la financiación estatal de las obras; pudo desarrollarse una mayor influencia cerca del gobierno de la Nación de la que pudo ejercer Santa Cruz de Tenerife; y, finalmente, existió esa deseada conexión entre los comerciantes locales y las compañías extranjeras para poder llevar a efecto las labores oportunas. El día 26 de febrero de 1883 se inauguraban las obras en la Bahía de Las Isletas.

En sesión ordinaria de la Económica el 24 de octubre de 1882 se leyó oficio del Ayuntamiento invitando a sus socios a participar en la gran manifestación popular que iba a tener lugar con motivo de la confirmación oficial de haber sido rematadas las obras del Puerto de Refugio de La Luz⁹⁶. También se recibió, en febrero de 1883, la oportuna invitación del Sr. Swanton al Director de la Económica para que acudiese a la inauguración de los trabajos y al *lunch* que tendría lugar a continuación⁹⁷. En agosto de 1884 estaba prácticamente completada la parte del muelle antiguo que debía construirse por administración, con las 200.000 pesetas conseguidas en el año 1881, y, en ese momento, se disolvió la Junta de Obras entregando a Swanton los materiales y el dinero sobrantes. Desde ese instante el Puerto de La Luz comienza a prestar importantes servicios de modo simultáneo al desarrollo de las labores de prolongación del muelle antiguo y el inicio del de Santa Catalina. En 1887 el Puerto de La Luz superaba al de Tenerife en número de buques y, cinco años más tarde, concretamente el 11 de agosto de 1902, la empresa constructora entregaba al Estado el último tramo de las obras⁹⁸.

Nuestro trabajo concluye en febrero de 1883, cuando se inician las obras, porque también lo hace la actividad de la Económica en

relación con las infraestructuras portuarias. La actuación de esta institución finalizaba tradicionalmente en el mismo instante en que una instancia superior se hacía cargo del desarrollo de una propuesta que anteriormente había estimulado con todas sus fuerzas. En palabras de Gregorio Chil: *No existe una fundación útil sin que la R.S. no haya prestado su decidido concurso (...) pero jamás ha intervenido en su administración*⁹⁹. Su misión no era la de decidir, planificar o inspeccionar el desarrollo de un objetivo, sino dedicar todo su empeño a la misión previa de conseguirlo. Por eso, desde mediados de la década de los ochenta, la Económica se dirige incansable hacia el fomento de otras cuestiones, siempre dirigidas al desarrollo económico y cultural de la isla de Gran Canaria. Aún con todo, sabemos que apoyó en 1891 la solicitud del Ayuntamiento para que quedara al cargo de Juan León y Castillo la labor de inspección de las obras del puerto y del Lazareto sucio de Gando (concluido en 1893)¹⁰⁰, y que el que fuera director de la Económica Amaranito Martínez de Escobar reclamó, en su tantas veces citado discurso de inauguración del ejercicio correspondiente al año 1893, la necesidad de estudiar la posibilidad de ensanchar el puerto debido al incremento en el volumen de barcos que recibía ya por esas fechas¹⁰¹.

3. BALANCE DE LA ACTUACIÓN DE LA ECONÓMICA

¿Fue destacada la participación de la Económica en la obtención de las infraestructuras portuarias para Gran Canaria? Si partimos de la idea antedicha de que su obligación era estar enterada de la situación, al día en cuanto a los proyectos existentes y pronta para desarrollar toda su influencia, en este sentido, en indiscutible que la Económica actuó de un modo destacado.

Sin embargo, como ya hemos comprobado, los temas relacionados con las obras públicas no era uno de los ámbitos en los que esta institución podía encontrarse más cómoda, pues estaban demasiado alejados de sus posibilidades reales de actuación. En mi opinión, las cuestiones relacionadas con la agricultura, con la instrucción pública y con la conservación de los recursos naturales, ocupaban de un modo más entusiástico los desvelos de sus socios. Como testimonio de lo que estoy señalando, podría traer a colación la memoria del secretario referida a un año como el de 1882, tan trascendente para la historia del

puerto, en la que, a la hora de estimar la importancia de los asuntos tratados durante el ejercicio, el orden de su mención es el siguiente: en primer lugar, la preocupación por las calamidades ocurridas en Fuerteventura y Lanzarote a causa de la pertinaz sequía y la gran emigración que se estaba produciendo; en segundo lugar, la oposición desarrollada en contra de la supresión de la subgobernación en la isla de Gran Canaria; en tercer lugar, la posibilidad de establecer una factoría pesquera en Mar Pequeña en la costa africana; y, en cuarto lugar, se deja constancia de la satisfacción que se siente por ver terminada la cuestión del Puerto de Refugio¹⁰². Asimismo, el discurso del director Mariano Sancho y Chía también se centra en la postración económica de la región generada por la crisis de la cochinilla, la sequía de Fuerteventura y Lanzarote y la emigración para, como contraposición a tanta desgracia, destacar que: *Una esperanza alienta nuestro decaído ánimo en medio de tanta desventura: el Puerto de La Luz, declarado Puerto de Refugio*¹⁰³.

Con todo, es indiscutible que, a partir del año 1876, la cuestión del puerto se convirtió en prioritaria, no sólo para la Económica, sino para toda la sociedad grancanaria en su conjunto y, en este sentido, también podemos afirmar con rotundidad que esta institución no eludió el problema. Otra cosa es destacar el acierto o desacierto de sus socios en la resolución de los diferentes aspectos de la cuestión que puntualmente se le iban presentando. En esta línea, creo poder afirmar que, contrariamente a lo que se ha venido afirmando, la Económica no contribuyó en nada a clarificar el debate en torno al muelle de San Telmo o de La Luz, sino más bien a confundirlo aún más con decisiones aparentemente incomprensibles y contradictorias. Su actuación fue mucho más destacada en relación con la búsqueda de influencias en la Corte, pese a que sus desvelos tan sólo fueron realmente eficaces a partir del nombramiento de Fernando León y Castillo como ministro de Ultramar. Podemos destacar asimismo que la Económica supo moverse muy bien al margen de unos poderes fácticos que, hasta ese momento, representaban preferentemente a la isla de Tenerife y que su labor fue especialmente sobresaliente a la hora de mantener a la población isleña en un estado de opinión favorable a la concesión pública de un puerto para la isla de Gran Canaria.

En cuanto a la participación del ingeniero Juan León y Castillo, parece evidente que, pese a la campaña desarrollada en su contra por el *Diario* a causa de su decidida opción por el Muelle de San Telmo en la etapa que va desde 1876 a 1880, los argumentos en su defensa desarrollados por Hernández Gutiérrez, Martín Galán y nuestras propias aportaciones, permiten modificar esta valoración negativa. Parece indiscutible que una persona que realizó tres proyectos diferentes del citado muelle, que estuvo implicado en todas y cada una de las negociaciones y que siempre se mostró dispuesto a tratar la cuestión, no podía ser en absoluto contrario a la construcción del Puerto de La Luz. Los continuados fracasos que hemos detallado en el desarrollo de este proyecto entre los años 1852 y 1875 justifican, al menos en parte, que en un momento dado dejara de creer en esa opción concreta y considerara más adecuado optar por una solución alternativa que, en su opinión, resultaba más realista. Como destaca Martín Galán: *siendo hombre de ciencia era realista y nada aventurero*, y estaba seriamente preocupado por el peligro de que Las Palmas no consiguiera finalmente construir ni un puerto ni el otro¹⁰⁴. Es más, podemos destacar que, gracias a su empeño, se mantuvieron en vigor las obras de San Telmo con las 60.000 pesetas obtenidas en 1880 y que, al constituirse la nueva Junta de Puertos en 1905, ésta se denominara *de La Luz y de Las Palmas*, en clara referencia a su obligación de ocuparse también de mantener con esmero la más antigua de las infraestructuras portuarias de la isla.

La Real Sociedad Económica supo ver con claridad este posicionamiento y, por ello, el 11 de abril de 1882, en una comunicación dirigida al ingeniero le agradecía su acierto en la percepción de que era necesario concluir las obras del muelle de Las Palmas y que, simultáneamente, en el muelle de La Luz se cifraba el porvenir de Gran Canaria. Por todo ello concluían: *Esta Sociedad Económica se congratula en consignar en su libro de Actas que los inmensos beneficios que habrá de reportar a Gran Canaria el Puerto de Refugio se deben a la iniciativa y eficaz mediación de Usía (Juan León y Castillo) y a la poderosa influencia de nuestro benemérito Diputado el Excmo. Señor don Fernando de León y Castillo*¹⁰⁵.

BIBLIOGRAFÍA

- Burriel de Orueta, E.L. (1974): *El Puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria*, Las Palmas de G.C.: Centro de Investigación Económica y Social de la Caja Insular de Ahorros de G.C. (CICCA).
- Cirilo Moreno, J. (1947): *De los puertos de La Luz y de Las Palmas y otras historias*, Las Palmas: Ediciones Gabinete Literario.
- Delgado Aguiar, G. (1991): "El comercio exterior en el Puerto de La Luz", en *VIII Coloquio de Historia canario-americano* (1988), Las Palmas de G.C.: Caja Insular de Ahorros-Cabildo Insular de G.C..
- 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 G.C.: Imprenta La Verdad.
- Ferrera Jiménez, J.F. (1988): *Historia del Puerto de la Luz y de Las Palmas*, Las Palmas de G.C.: autor.
- García Del Rosario, Cristóbal (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 G.C.: Banco de Santander.
- Hernández Gutiérrez, A.S. (1991): *El Puerto de La Luz en la obra de Juan de León y Castillo*, Las Palmas G.C.: Universidad.
- Martín Galán, F. (2001): *Las Palmas, ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución*, Las Palmas de G.C.: Fundación Puertos de Las Palmas.
- 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.
- 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 G.C..
- 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 G.C.: Tipografía del "Diario".
- Quintana Navarro, F. (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".
- Suárez Falcón, J. (1952): *El Puerto de la Luz y los hermanos León y Castillo*, Las Palmas de Gran Canaria: Tipografía Alzola.

NOTAS

- ¹ Datos expuestos en Quintana Navarro (1985a: 60) o Martín Galán (2001: 326).
- ² Serían los casos de Burriel de Orueta (1974: 8-10), Ferrera Jiménez (1988: 28-40), Morales Lezcano y Quintana Navarro (1985), Quintana Navarro (1985a: 19-24) o Sales Fabrellas de Ibarrola (1911).
- ³ Serían los casos de Cirilo Moreno (1947), García de Vegueta (1981), Hernández Gutiérrez (1991), Martín Galán (1984 y 2000), Medina Sanabria (1996: 59-65), O'Shanahan (1997) o Suárez Falcón (1952).
- ⁴ 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*.
- ⁵ *EL PUERTO...* (1909).
- ⁶ *EL PUERTO...* (1909: 17-18).
- ⁷ Es el caso de Burriel de Orueta (1974: 9), Ferrera Jiménez (1988: 30-31), Medina Sanabria (1996: 62) o Quintana Navarro (1985b: 25).
- ⁸ Hernández Gutiérrez (1991: 44-53) y Medina Sanabria (2001: 284-86).
- ⁹ García del Rosario (1981: 125).
- ¹⁰ García del Rosario (1981: 47).
- ¹¹ Millares Torres (1861, tomo II).
- ¹² Datos tomados de Medina Sanabria (1996: 60).
- ¹³ Martín Galán (2001: 198).
- ¹⁴ Martín Galán (2001: 251-53).

- ¹⁵ Citado por Burriel de Orueta (1974: 8).
- ¹⁶ Burriel de Orueta (1974: 8).
- ¹⁷ Testimonio recogido de *El PUERTO...* (1909: 24).
- ¹⁸ Martín Galán (2001: 282).
- ¹⁹ Citado por Ferrera Jiménez (1988: 30).
- ²⁰ Citado por Quintana Navarro (1985b: 18-19).
- ²¹ Martín Galán (2001: 283-84).
- ²² ACT. I (1861-1872), ses., 20/11/1864, f. 94-95.
- ²³ Martín Galán (2001: 282-84 y 287-88).
- ²⁴ ACT. I (1861-1872), ses., 17/1/1864, f. 10.
- ²⁵ ACT. I (1861-1872), ses., 12/3/1865, f. 99.
- ²⁶ ACT. I (1861-1872), ses., 12/3/1865, f. 99.
- ²⁷ ACT. I (1861-1872), ses., 5/11/1865, f. 109-110.
- ²⁸ ACT. I (1861-1872), ses., 28/1/1866, f. 119-20 y 123-24.
- ²⁹ ACT. I (1861-1872), ses., 4/2/1866, f. 128-129.
- ³⁰ ACT. I (1861-1872), ses., 4/4/1867, f. 183.
- ³¹ ACT. I (1861-1872), ses., 21/7/1868, f. 211.
- ³² ACT. I (1861-1872), ses., 20/6/1871, f. 330.
- ³³ ACT. I (1861-1872), ses., 6/12/1886, f. 234.
- ³⁴ ACT. I (1861-1872), ses., 28/5/1869, f. 241.
- ³⁵ ACT. I (1861-1872), ses., 14/10/1871, f. 338.
- ³⁶ ACT. I (1861-1872), ses., 13/11/1871, f. 335 y 340.
- ³⁷ ACT. II (1873-1884), ses., 2/2/1873, f. 7.
- ³⁸ Construidos tan sólo 88 m. de muelle según Medina Sanabria (1996: 62) o 136 m. según Martín Galán (2001: 290).
- ³⁹ ACT. II (1873-1884), ses., 16/6/1874, f. 65.
- ⁴⁰ ACT. II (1873-1884), ses., 3/11/1875, f. 127.
- ⁴¹ ACT. II (1873-1884), ses., 13/1/1873, f. 1.
- ⁴² ACT. II (1873-1884), ses., 17/1/1873, f. 4.
- ⁴³ ACT. II (1873-1884), ses., 4/8/1874, f. 71.
- ⁴⁴ ACT. II (1873-1884), ses., 12/8/1874, f. 73.
- ⁴⁵ ACT. II (1873-1884), ses., 27/8/1874, f. 76.
- ⁴⁶ ACT. II (1873-1884), ses., 6/12/1874, f. 91.
- ⁴⁷ ACT. II (1873-1884), ses., 13/3/1875, f. 106.
- ⁴⁸ ACT. II (1873-1884), ses., 26/4/1875, f. 115.
- ⁴⁹ ACT. II (1873-1884), ses., 29/3/1875, f. 111.
- ⁵⁰ ACT. II (1873-1884), ses., 26/4/1875, f. 121.

- ⁵¹ Argumentos utilizados por Quintana Navarro (1985: 20-22).
- ⁵² Quintana Navarro (1985: 21).
- ⁵³ Como mencionamos anteriormente, este discurso fue publicado por la prensa local y ha sido tradicionalmente recogido por los investigadores que se han dedicado a esta cuestión. Aparece reflejado en *El PUERTO...* (1909: 17-18), en Burriel de Orueta (1974: 9), en Ferrera Jiménez (1988: 30-31), en Quintana Navarro (1985a: 20 y 1985b: 25), en Medina Sanabria (1996: 62). Su referencia en las Actas de la Económica es ACT. II (1873-1884), ses., 5/2/1876, f. 148.
- ⁵⁴ ACT. II (1873-1884), ses., 20/11/1876, f. 168.
- ⁵⁵ ACT. II (1873-1884), ses., 9/2/1877, f. 179.
- ⁵⁶ ACT. II (1873-1884), ses., 6/5/1877, f. 199.
- ⁵⁷ Discurso del Sr. Director D. Amaranto Martínez de Escobar el 15 de enero de 1893. ACT. III (1885-18/8/1895), ses. f. 238-40. Algunos de estos testimonios están recogido en *El PUERTO...* (1909: 19-22).
- ⁵⁸ *El PUERTO...* (1909: 23-25).
- ⁵⁹ *DISCURSO del Presidente Accidental* (1879: 3).
- ⁶⁰ ACT. II (1873-1884), ses., 1/12/1878, f. 239.
- ⁶¹ ACT. II (1873-1884), ses., 24/4/1879, f. 259.
- ⁶² ACT. II (1873-1884), ses., 10/11/1879, f. 272.
- ⁶³ Hernández Gutiérrez (1991: 44-45).
- ⁶⁴ Martín Galán (2001: 284).
- ⁶⁵ ACT. II (1873-1884), ses., 24/4/1880, f. 288.
- ⁶⁶ ACT. II (1873-1884), ses., 26/4/1880, f. 289.
- ⁶⁷ ACT. II (1873-1884), ses., 24/4/1880, f. 288-89.
- ⁶⁸ Hernández Gutiérrez (1991: 45).
- ⁶⁹ ACT. II (1873-1884), ses., 30/4/1880, f. 291.
- ⁷⁰ ACT. II (1873-1884), ses., 3/5/1880, f. 292.
- ⁷¹ ACT. II (1873-1884), ses., 3/5/1880, f. 292.
- ⁷² ACT. II (1873-1884), ses., 3/5/1880, f. 293.
- ⁷³ ACT. II (1873-1884), ses., 7/5/1880, f. 295.
- ⁷⁴ ACT. II (1873-1884), ses., 18/6/1880, f. 304-306.
- ⁷⁵ ACT. II (1873-1884), ses., 18/6/1880, f. 304-306.
- ⁷⁶ ACT. II (1873-1884), ses., 2/7/1880, f. 307-309.
- ⁷⁷ *El PUERTO...* (1909: 25-26). También adoptado por Quintana Navarro (1985a: 23).
- ⁷⁸ Martín Galán (2001: 262).
- ⁷⁹ Algunos de estos argumentos han sido tomados de Quintana Navarro (1985a: 23-24).
- ⁸⁰ ACT. II (1873-1884), ses., 2/8/1880, f. 307-10.

⁸¹ ACT. II (1873-1884), ses., 2/7/1880, f. 310.

⁸² ACT. II (1873-1884), ses., 16/12/1880, f. 337-38. La institución formó expediente para el caso al que añadió: los datos de la Contribución Territorial y del Subsidio de Arbitrios de Puertos Francos correspondientes al último decenio; nota puntual de todos los buques de cabotaje, pesca o carrera de América de matrícula de Las Palmas y de la provincia marítima de Gran Canaria, así como de todos los buques que han hecho escala en Las Palmas y de los que se han construido o reparado en los astilleros; y, finalmente, las líneas de vapores que pudieran estar interesadas en hacer escala en Gran Canaria.

⁸³ ACT. II (1873-1884), ses., 8/2/1881, f. 346-47.

⁸⁴ ACT. II (1873-1884), ses., 11/3/1881, f. 350.

⁸⁵ ACT. II (1873-1884), ses., 4/4/1882, f. 397.

⁸⁶ ACT. II (1873-1884), ses., 3/6/1881, f. 364-65.

⁸⁷ ACT. II (1873-1884), ses., 2/5/1881, f. 360. Es lo que propone el socio Andrés Navarro y Torrens.

⁸⁸ ACT. II (1873-1884), ses., 28/7/1881, f. 367.

⁸⁹ ACT. II (1873-1884), ses., 27/8/1881, f. 370.

⁹⁰ ACT. II (1873-1884), ses., 14/9/1881, f. 372.

⁹¹ ACT. II (1873-1884), ses., 8/1/1882, f. 382-87.

⁹² ACT. II (1873-1884), ses., 8/1/1882, f. 383-84.

⁹³ ACT. II (1873-1884), ses., 10/4/1882, f. 318.

⁹⁴ ACT. II (1873-1884), ses., 1/5/1882, f. 400.

⁹⁵ ACT. II (1873-1884), ses., 16/5/1882, f. 401.

⁹⁶ ACT. II (1873-1884), ses., 24/10/1882, f. 414.

⁹⁷ ACT. II (1873-1884), ses., 27/2/1883, f. 439.

⁹⁸ Noticias extraídas fundamentalmente de *El Puerto...* (1909: 52-54).

⁹⁹ ACT. IV (8/1895-7/1901), ses., 9/1/1899: Discurso de D. Gregorio Chil Naranjo.

¹⁰⁰ ACT. III (1885-18/8/1895), ses., 26/2/1891, f. 175.

¹⁰¹ ACT. III (1885-18/8/1895), ses., 26/2/1893, f. 236-43 y sus consecuencias en f. 250-51. Pese a su mediación, los resultados fueron decepcionantes pues las obras de ampliación del Puerto de La Luz, en la fase correspondiente al llamado Muelle Grande, solamente iban a iniciarse a partir de 1927.

¹⁰² ACT. II (1873-1884), ses., 28/1/1883, f. 426-429.

¹⁰³ ACT. II (1873-1884), ses., 28/1/1883 f. 429-38.

¹⁰⁴ Martín Galán (2001:285).

¹⁰⁵ Citado por Hernández Gutiérrez (1991: 49-50).

EL SEGUNDO CICLO DEL AZÚCAR Y LA REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS DE GRAN CANARIA 1874-1900

Santiago de Luxán Meléndez
Universidad de las Palmas de
Gran Canaria