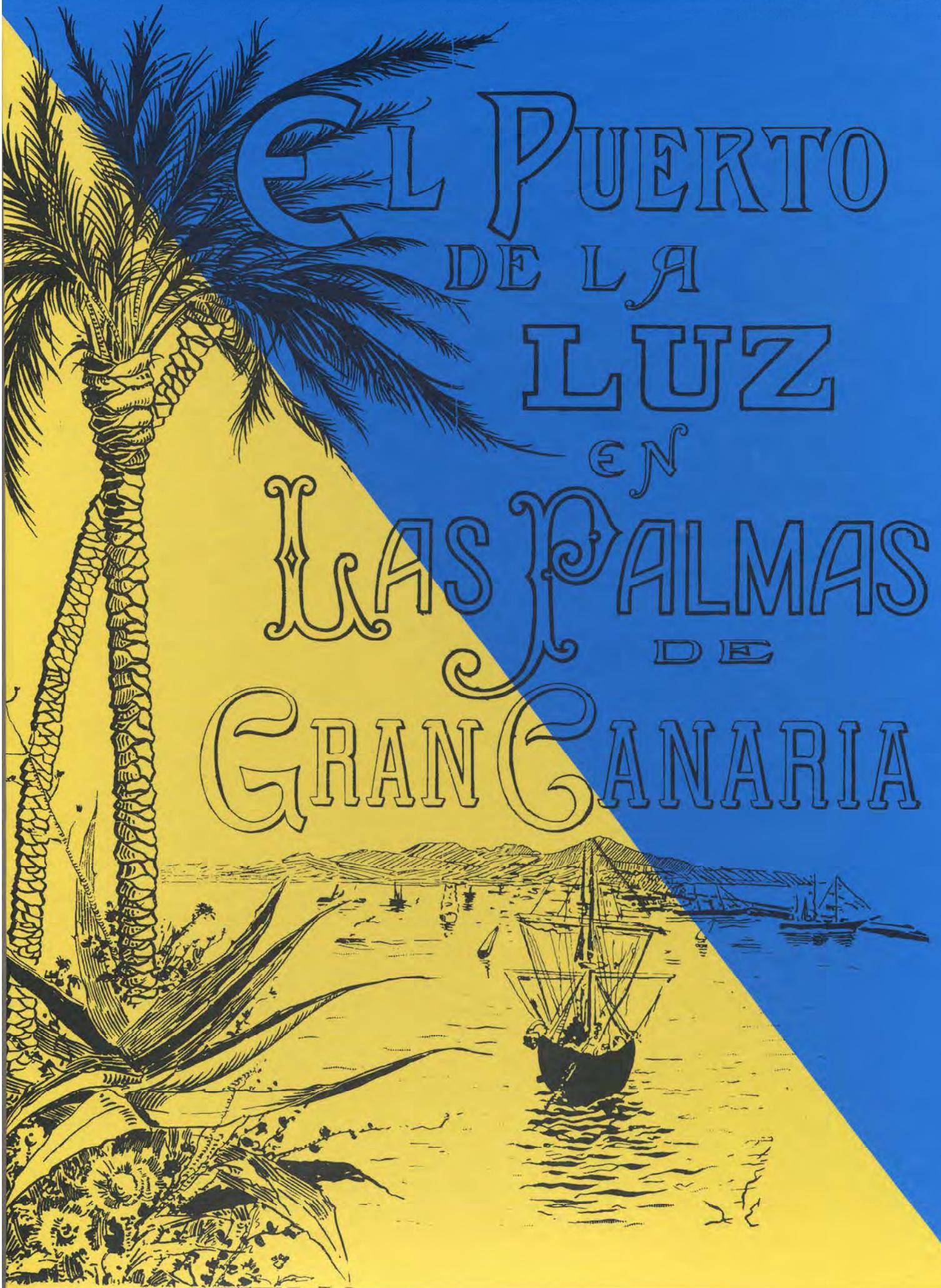
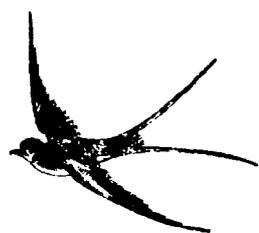


EL PUERTO
DE LA
LUZ
EN
LAS PALMAS
DE
GRAN CANARIA



EL PUERTO DE LA LUZ
EN
GRAN CANARIA



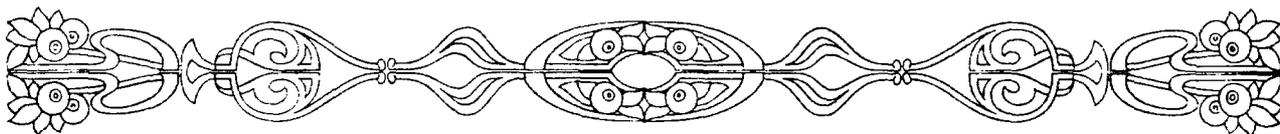
LAS PALMAS

TIPOGRAFÍA DEL "DIARIO" BUENOS AIRES 36

1909



ESCUDO DE LA CIUDAD DE LAS PALMAS (Gran Canaria)



Nuestro propósito



MUCHO se ha dicho en diversos sentidos acerca del Puerto de Refugio desde que surgió la idea que parecía sueño de imaginación juvenil exaltada por el patriotismo, hasta hoy que la realidad del éxito ha correspondido á la clarividencia de la concepción; mucho se ha escrito y se ha fantaseado acerca de la magna obra, ya considerándola como piedra angular sobre la cual descansa el edificio de nuestro engrandecimiento material, ya como faro de luz potentísima, que irradia sobre el Archipiélago entero haces luminosos de progreso, ondas de civilización y de cultura; pero es lo cierto, que hasta el presente, no se ha dado á la publicidad trabajo alguno donde pueda leerse la historia fiel y documentada de nuestro Puerto, cuyo pasado, presente y porvenir, tanto interesa á los buenos hijos de esta tierra.

El objeto, pues, de nuestro trabajo, no es otro que el de ver si logramos suplir esa notoria deficiencia en lo que constituye para los canarios preciada reliquia, fuente inagotable de vida.

No sería posible, aun cuando la ingratitud guiara nuestra pluma, escribir la historia, siquiera sea modesta y compendiosa, del Puerto de Refugio, sin que surja por todas partes un nombre, el de aquél, sin cuya fecunda iniciativa, poderosas influencias y perseverante labor patriótica, no hubiera cristalizado en la realidad el grandioso pensamiento; por eso encabezamos este trabajo con la biografía de Don Fernando de León y Castillo.





Excmo. Sr. D. Fernando de León y Castillo.

León y Castillo



PERSONALIDAD en extremo compleja es la del insigne canario para esbozarla en un breve estudio biográfico. Sus diversos aspectos, singularmente el tribuno, el político, el diplomático y el patriota—diversas etapas de su carrera de hombre público—en juicio definitivo, merecerán la extensión que por su importancia, reclama esta alta figura de la España contemporánea.

No es llegada aún la hora de la justicia, porque ésta, por su eterno contrasentido, es siempre póstuma. La posteridad se limpia de la miseria moral que padecen, en su indiferencia, los pueblos, y en su ingratitud los hombres.

A los espíritus que saben elevar el pensamiento por encima de las mezquinas ideas y sustraer el corazón al embate de las bajas pasiones, nada importan estas injusticias del momento, fuegos fátnos del pudridero que se extinguen al acabarse la miseria humana que les dió vida ó al sanearse el pantano social sobre cuyas aguas pútridas aparecieron.

Lo que, en la obra de reconstitución nacional, España debe a León y Castillo, lo que su tierra natal, Gran Canaria, le es en deuda, su presente próspero y su grandeza futura, lo reconocerán indefectiblemente generaciones que, por no tocar de cerca el favor, sean acaso más agradecidas.

Bajo estos dos aspectos, bien puede decirse que, con extraordinarios esfuerzos de voluntad y de talento, León y Castillo ha realizado el milagro de resucitar muertos. Certero en la visión del porvenir, para su patria grande, como para su tierra nativa, encontró caminos á redimir el infortunio y la pobreza de ambas, precisamente en los momentos de mayor desamparo.

Cuarenta años de vida pública pueden constituir la historia de cualquier político á la española. Pero se cierra con la vacuidad de un tiempo exteriormente perdido, sin que deje tras sí la honda huella de una labor fecunda y permanente. A esta casta, pertenecen esos mil nombres que ya se han olvidado porque ningún servicio útil prestaron á la patria, ni siquiera reportaron un provecho al pueblo en que nacieran.

Toda la vida pública de León y Castillo es de acción y de combate. Sus años de juventud transcurren en la contienda parlamentaria, cuando las luchas internas del país en tiempos de agitación tempestuosa

hacían que en la tribuna se resolviesen los destinos de la nación; sus años de madurez reflexiva los ha consagrado á un cargo diplomático en que ha librado en silencio las más grandes batallas y en silencio también las ha ganado, satisfecho del éxito por ser en servicio de su patria y acaso con desdén, más que con desconsuelo, viendo como otros, mendigos de vanidades y mercedes, se engalanaban ilegítimamente con su gloria.

Cuarenta años de vida pública lleva León y Castillo y en todo ese tiempo no ha dejado de ser un momento un incansable luchador. Ni ha sentido la pereza después del triunfo, ni el desaliento ante la contrariedad. Talento firme y voluntad rectilínea, no ha tenido otra ambición que ser patriota.

Sobre los demás méritos, con ser tan grandes, ese será el que un día la posteridad le reconozca. Y será tenido León y Castillo por uno de los primeros ciudadanos españoles, ya que la patria que otros desangraron, él la puso en camino de redimirse, cuando la creyeron moribunda, y de que volviese á reanudar su historia.



Jóven aún revelóse con plena personalidad León y Castillo. Quizás el suyo sea uno de los casos más sorprendentes de la vida política española.

Nacido en la ciudad de Telde en la Gran Canaria, el 30 de Noviembre de 1842, cursó sus estudios del bachillerato en el Colegio de San Agustín de Las Palmas, trasladándose después á Madrid para seguir la carrera de Derecho en la Universidad Central.

Entonces y en la juvenil edad en que las generaciones escolares se atienen á continuar las rutinas de la enseñanza académica, sin buscar más horizonte que el aula universitaria, ni más fuente de cultura que el vulgar libro de texto, ni más aspiración que ganar airoosamente los cursos reglamentarios, León y Castillo frecuentó los libros con perseverante ahínco, ávido de cultivar ciencias y artes que desenvolvesen su espíritu, buscando más tarde campo de acción á sus talentos.

Todavía estudiante lanzóse á la palestra, afrontando difíciles empeños. Su inteligencia quiso probarse haciendo las primeras armas con la pluma. Y empezó por donde otros acaban. Puesto de honor fueron siempre en el periodismo y en las letras españolas, las columnas de *El Imparcial*. Ellas se abrieron, más justicieras que bondadosas, al nuevo escritor que llegaba con bríos demandando plaza. Sus artículos fueron bien recibidos y mejor comentados. Había en ellos la sávia de un hombre de estudio y además el nervio de un temperamento de combate.

Pero, más que los ejercicios periodísticos, reclamaba la vocación de León y Castillo la controversia oratoria. Y sentíase arrastrado á la polémica en la tribuna, por que sus maravillosas aptitudes ya le indicaban

el campo donde, andando el tiempo, sería una de las más grandes figuras indiscutibles.

Fué su iniciación de orador en la Academia de Jurisprudencia, por aquella época como el Ateneo de Madrid, en todo su esplendor. Allí se iniciaron también, por entónces, las personalidades que, como Silvela y otros, tuvieron el más alto relieve en la vida española de los últimos tiempos.

En un debate sobre la abolición de la esclavitud alcanzó su primer triunfo. Pusiéronse entonces de manifiesto sus cualidades excepcionales de orador. A más de las condiciones intelectuales, sentido crítico para juzgar los hechos y poder de visión para evocarlos; viveza en la réplica y extensa cultura, con erudición sólida, para exponer los asuntos con amplitud y sobre todo bajo los diversos aspectos y con criterio abierto á las más contradictorias ideas, analizándolas todas, reveló León y Castillo desde su debut oratorio las innatas condiciones externas del tributo, la figura gallarda que en el calor de la elocuencia se agiganta y sugestiona, sonora y cálida la voz, expresivo el gesto, solemne el ademán, que instintivamente y de un modo armónico sabe poner en la expresión el calor de las pasiones y el ímpetu de los pensamientos que cobran vida en la palabra, eterno secreto de la elocuencia que conmueve ó convence, pero que arrebatara siempre al auditorio.

Quien así revelábase, llamado estaba á su propio campo de acción, el Parlamento. En las elecciones de 1872 obtuvo la representación en Cortes del distrito de Guía. Bien pronto, y en momentos difícilísimos, sin que buscara la ocasión, teniendo que improvisar una defensa y conteniendo de añadidura con el príncipe de la elocuencia española, Castelar, tuvo que hacer León y Castillo su debut parlamentario. Combatido el Gobierno por su política en las últimas elecciones y expresamente sobre las de Valencia, donde Castelar había sido candidato y donde León y Castillo desempeñaba á la sazón el mando civil de la provincia, á requerimiento de los amigos vióse el jóven Diputado en el ineludible deber de levantarse en su escaño para desvirtuar las acusaciones que, aunque no contra su gestión directamente, se habían formulado ante las Cámaras. Tan difícil fué el paso, como brillante el triunfo. Al día siguiente la prensa anunciaba que un nuevo gran orador había aparecido en la tribuna española.

Así fué. En adelante, no hubo ocasión solemne en el Parlamento sin que dejase de intervenir la ardorosa elocuencia de León y Castillo. Contendió, con airosa fortuna, con todos los más altos tribunos de la Cámara española, midiendo, de igual á igual y en ocasiones con ventaja, su cultura y su palabra. Famosas fueron sus luchas parlamentarias con Cánovas del Castillo, que tuvo siempre en su contendiente un adversario formidable.

En los más importantes debates, León y Castillo se singularizó de modo extraordinario. Su discurso magistral, de imperecedero recuerdo, acerca de la República federal, enterró definitivamente ésta, según gráfica frase del insigne Ríos Rosas.

Más tarde, en 1887, al discutirse la nueva lista civil, obtuvo su triunfo más señalado, que á la vez constituye uno de los más grandes del Parlamento español. Había salido Pi y Margall de su voluntario apartamiento para ir á la Cámara á acusar, con su elocuencia fría é implacable, la memoria del Rey muerto, Alfonso XII. El hecho había despertado una expec-

tación enorme, temiéndose se volvieran á encender las viejas y no apagadas agitaciones revolucionarias. El partido liberal, que estaba en el poder, encomendó la misión de contestar al jefe republicano, á León y Castillo, juzgándolo acaso único, en aquellos momentos, de librar con éxito la batalla.

Fué la sesión de las más memorables. Frio, incisivo, Pi Margall lanzó sobre la monarquía las más tremendas acusaciones. Al terminar reinaba en la Cámara una impresión de anonadamiento pero á la vez de cólera sorda. Con un apóstrofe admirable, León y Castillo comenzó su discurso y desde el primer momento exaltó al público que, bajo la sugestión de la ardorosa elocuencia del tribuno, sentía removerse todos sus sentimientos, caldeándose hasta el desbordado entusiasmo nacido de la más honda emoción con que, interrumpiendo á cada instante su discurso, larga y fervorosamente lo ovacionaron.

Fué ese triunfo de León y Castillo de los que se señalan con fecha gloriosa en la historia del Parlamento nacional.

Y su nombre se recuerda entre los pocos de grandes tribunos, que en España hubo en el último tercio del siglo pasado, el período más brillante de la elocuencia española.



La carrera política de León y Castillo ha sido breve, fecunda y brillante. Sin agena ayuda, como otros muchos que han contado con poderosos valedores, sus propios méritos lo elevaron. Nada debe al azar, ni á la fortuna. Rápidamente escaló los más altos puestos, nada más que porque en cada ocasión puso á prueba sus talentos.

Un día, por la firmeza de su carácter y el sentimiento de la dignidad que había mostrado ante el Ministro en ocasión que no hace al caso referir, Don Nicolás María Rivero le nombró, á pesar de ser un jóven de veinte y siete años, Gobernador Civil de Granada, precisamente de una ciudad en estado de revuelta, con motivos continuos, víctima del desenfreno de las turbas demagógicas.

No sin riesgos personales en diversas ocasiones, León y Castillo logró apaciguar los ánimos levantiscos y devolver la normalidad, restableciendo el derecho de todos, en la bella ciudad andaluza.

Tan á maravilla respondió en el mando de Granada á la confianza del Gobierno, que fué llamado á Madrid para ofrecerle el Gobierno civil de Valencia. Ninguna misión más delicada, ni empeño más difícil. El pueblo amotinado se había adueñado de la población. Necesitábase, pues, un hombre de talento y de carácter, que afrontando lo peligroso de las circunstancias, supiese imponer prudentemente, pero con energía, el principio de autoridad quebrantado.

León y Castillo aceptó el cargo. Al llegar á Valencia, apenas había tomado posesión, recibió la noticia del asesinato de Prin, Presidente del Consejo.

La situación por que atravesaba la ciudad levantina, ya grave, agravábase mucho más ante este suceso llamado á producir tan honda conmoción en toda España. La presencia de ánimo, la habilidad en adoptar medidas, el sentido previsor que puso entónces en juego León y Castillo salvaron el pavoroso conflicto, que tan amenazante se presentara.

Al frente del Gobierno civil de Valencia, así en la acción política, como en la gestión administrativa, como en las complicadas cuestiones de orden público,

León y Castillo revelóse como un sagaz y extraordinario gobernante.

Ya Diputado, poco después, hizo rápidos ascensos en su carrera política. Fué Subsecretario de Ultramar con Balaguer, siendo él indiscutiblemente el alma del Ministerio, desempeñando el cargo dos veces en dos diferentes etapas en el poder del partido liberal.

Por legítimo derecho de conquista, merced á sus conocimientos de los problemas coloniales y sobre todo á causa de sus ruidosos triunfos parlamentarios, en 1881 fué León y Castillo encargado por Sagasta de formar parte de su Gobierno al frente del Ministerio de Ultramar.

Ha sido uno de los pocos hombres públicos que dejaron honda huella é imborrable recuerdo de sus iniciativas ministeriales en ese Departamento. Todavía en Cuba y en Filipinas se cita con caluroso elogio su nombre, como uno de los reformadores que llevaron un espíritu progresivo, conciliador de intereses y apaciguador de los ánimos en las que fueron nuestras colonias.

El satisfizo las aspiraciones de los cubanos, hasta entonces sistemáticamente rechazadas por todos los Gobiernos de la Metrópoli.

Aún en la política cubana no había acentuado la llamada autonomía. Vivía la Gran Antilla bajo el régimen de exención colonial y León y Castillo, con certero instinto político y sagaz vidente del porvenir, contrariando las ideas dominantes en España y á despecho del partido Unión Constitucional en Cuba, fué resueltamente á la asimilación, quedando Cuba equiparada á las demás provincias españolas, con todas las garantías constitucionales en disfrute, los derechos de asociación y de reunión pública en ejercicio, cesando la dictadura militar y la prévia censura que se venían ejerciendo á todo trance y declarando abierto el camino á exigir la responsabilidad de los funcionarios civiles, sin necesidad de autorización prévia, para sanear la administración pública, según insistentemente venía demandando la opinión antillana. Los partidos insulares encontraron desahogo á sus violentadas aspiraciones, y los hombres de allende el mar encontraron abiertas las puertas del Ministerio de Ultramar á sus peticiones y á sus quejas, antes completamente cerradas.

Aquellas reformas, equitativas y prudentes, concedidas en la medida que aconsejaban las circunstancias, llevaron á los partidos en rebeldía á las luchas legales, cortando por el momento el peligro siempre inminente de las insurrecciones armadas.

El espíritu francamente liberal de estas reformas, no solo produjo un enorme efecto en las Antillas, sino que en la misma política española determinó la aproximación á la Monarquía de los distanciados elementos democráticos, declarándolo así en el Parlamento la elocuente voz de Mártos.

En Filipinas, sus iniciativas fueron extraordinarias. Con ellas dió León y Castillo pruebas de un civismo y de una singular integridad. Cuando se intentaba, mediante un contrato con el Estado en que éste cediera sus derechos y casi el ejercicio de su soberanía, el monopolio del tabaco, negocio que representaba muchos millones de beneficios, León y Castillo decretó el libre cultivo y el desestanco. A virtud de esta reforma, los indígenas filipinos cesaban en la especie de esclavitud en que habían vivido, bajo la presión del régimen colonial y las imposiciones del Estado, para convertirse

en ciudadanos con el derecho á la tierra y una plena libertad en el trabajo.

Firme en este espíritu de reformas, León y Castillo abandonó el Ministerio de Ultramar, cuando, al perfilar los últimos detalles suprimiendo algunas prácticas, resabios del viejo sistema esclavista, por resistencia de los reaccionarios cubanos, intransigentes y despóticos, no encontró el apoyo indispensable en el Gobierno.

Ministro de la Gobernación más tarde, á donde lo llevaron no sus deseos y mucho menos sus ambiciones, sino una indicación de la Reina Regente, después de los sucesos de Villacampa en 1886, consagró su atención á las cuestiones sociales, todavía poco atendidas en España, creando el Asilo de inválidos del trabajo.

Pronto, por no sentir la pasión política que se complace en intrigas caciquiles, dimitió la cartera á la primera ocasión propicia.

En uno y en otro Ministerio consolidó su reputación de hombre que estudia, afronta y resuelve grandes problemas nacionales, sin caer un momento en la vulgaridad de las menudencias políticas tan á la española.



Nombrado Embajador en París, el cargo de mayor representación de España en el extranjero, revelóse al instante bajo un nuevo aspecto su flexible, vario y poderoso talento. Improvisóse en uno de los diplomáticos de mayor talla, según se le reputa en justicia.

Hallóse con la hostilidad de Francia, enemiga de las Instituciones en España. No estaba lejana todavía la fecha de aquella manifestación de agravio que hiciera el pueblo de París á Alfonso XII. En todas las clases sociales y en todos los partidos políticos la hostilidad era manifiesta. La nobleza recibía con regios honores al Pretendiente Don Carlos en los salones del faubourg Saint Germain; por su parte los republicanos, dueños del poder y de los destinos del país, favorecían los planes revolucionarios de Ruiz Zorrilla, conspirando sin descanso.

Cambiar este espíritu fué el primer intento de León y Castillo en los comienzos de su Embajada. De su tiempo, exclusivamente personal, hablan, en este punto, con mayor elocuencia los hechos. Indudablemente ha prestado un relevante servicio á la Monarquía y á la dinastía españolas.

Pero su empeño principal ha picado más alto. Es este de un singular valía patriótica, á estimar debidamente cuando se haga una liquidación justa de la grave crisis histórica por que pasara España en los últimos tiempos.

La política de aislamiento á que estadistas en error llevaron á España durante muchos años, trajo el inmenso desastre en que perdimos el último resto de nuestro patrimonio colonial. Esa política suicida, en el instante de prueba, nos dejó en el más doloroso abandono. Sin ninguna ayuda, sin un pueblo amigo que interviniera en nuestro favor, fué España vencida y á mansalva despojada, extériles sus quejas y sin eco alguno sus protestas. Europa, donde no habíamos buscado una nación aliada, ni siquiera amiga, nada pudo hacer por nosotros.

Lo perdimos todo, desde los territorios hasta el rango que veníamos disfrutando. El año 1898, después del nefasto tratado de París, en que la representación diplomática nuestra se presentó más que vencida, humillada, España quedó en una situación lamentable

que parecería ridícula, si en el fondo no fuese tremendamente dolorosa.

En tales momentos, cuando ya no había lugar á la esperanza, sino á las desoladas resignaciones, León y Castillo inicia desde la Embajada de París una política de aproximación, de verdadera conquista de las simpatías de Francia é indirectamente del respeto para nosotros de Europa. En esta empresa, acaso no contó siempre con el entusiasta apoyo de los Gobiernos españoles y tal vez, ocultamente, hallara una sorda oposición, nacida de la vanidad ó del recelo. Pero, su empresa, por su alto espíritu y por su conveniencia patriótica, era superior á estas miserias de los personalismos en juego. Aunque no siempre franco el paso, León y Castillo llegó á un completo acuerdo con Francia sobre puntos capitales para nosotros.

Y el primer tratado, nos entrega los territorios del Muni y del Río de Oro, un nuevo patrimonio colonial que llegaba de un modo inesperado después del desastre.

Por último, negocia y firma, en Octubre de 1903, el tratado por el que, mancomunando los intereses de España con los de Francia, se nos concede por las potencias el derecho de nación preponderante en Marruecos. Es decir, salió España de la sepultura en que los últimos desastres, por culpa de estadistas sin conocimiento de la realidad y sin la necesaria visión del porvenir, al parecer definitivamente, la habían enterrado.

Esta resurrección á todos ha sorprendido, y aún viven en la torpeza del asombro sin darse cabal cuenta de la extraordinaria importancia del hecho, porque tiene todos los caracteres de un milagro.

El secreto de todos estos éxitos está en la verdad que encierran las siguientes frases que publicó *Le Temps* con motivo del discurso pronunciado en el Eliseo el día 1.º de Enero del corriente año, como decano del cuerpo diplomático extranjero acreditado en París:

«En verdad sea dicho, la combinación de la anti-
»grüedad y del azar han dado en este caso un buen re-
»sultado, y el cuerpo diplomático no podía haber teni-
»do mejor intérprete que el marqués del Muni. Nunca
»hubo espectador inteligente que siguiera con más
»provecho un largo período histórico. El señor León y
»Castillo es dos veces decano de los embajadores, por-
»que á su embajada actual se añade el tiempo de su
»primera misión. Ha asistido desde París á todos los
»acontecimientos que en quince años han modificado
»completamente la situación de Francia y de Europa.
»Ha tomado parte en la preparación de algunos de es-
»tos sucesos. Habiendo entrado en la diplomacia por la
»puerta de la política, nada pagado de las apariencias,
»realista y excéptico, oculta bajo una bonhomía risue-
»ña, una voluntad tenaz y una sutileza infinita. Es un
»negociador temible que ha logrado para su país, en
»todos los asuntos en que lo representó, el máximum de
»ventajas.»

La más elocuente afirmación de que estos extraordinarios servicios, que bien pueden llamarse sin par, se reconocen, aunque no se vocéen, ¡Dios sabe porqué! es que, en los continuos vaivenes de la política española con sus cambios de partidos en las esferas del poder, el Sr. León y Castillo permanece insustituible en la Embajada de España en París.

Solo á sus grandes méritos León y Castillo debe su posición y su renombre. Y hay que considerar en él, porque también es uno de sus grandes méritos, el ahínco patriótico con que siempre ha querido llevar la re-

presentación en Córtes de su país natal. Desde los primeros pasos con tanta fortuna en la vida política, bien pudo inclinarse á buscar un distrito, que hubiese encontrado de sobra. Es éste un caso tan corriente que es inútil insistir en aclararlo. León y Castillo, patriota por encima de todo, ha querido siempre llevar la representación de su país, por que esto más y más le obligaba á su servicio. Alejado de esta representación como tantos otros canarios que han tenido asiento en las Córtes, bien podía desligarse de gestiones en pró de su tierra con legítimo pero lamentable olvido de los deberes patrióticos. Al servicio ha estado continuamente de la Gran Canaria. La sacó de la pobreza en que estaba, amenazada de ruina, á raíz del desastre agrícola con la depreciación de la cochinilla, para abrirle nuevos horizontes á su porvenir y afianzar con sólidos medios de progreso su prosperidad presente y su indudable engrandecimiento en lo futuro.

Bien puede decirse que en la cuestión del Puerto de Refugio la actitud patriótica de León y Castillo entrañaba tanta abnegación que llega á los límites de lo heroico. Contra la opinión técnica, venciendo la resistencia de una nación pobre, solo con fé de vidente, al conseguir los 8 millones para el gran proyecto, León y Castillo se jugó al azar de esa carta todo su porvenir político. Si el Puerto fracasa ¿cuál hubiera sido su responsabilidad y cuál su suerte?

Todo lo que es Gran Canaria actualmente se lo debe al celo constante, y al patriotismo sin medida de León y Castillo. En orden á los intereses materiales, en que se ha improvisado una extraordinaria riqueza, como en lo que respecta al estado presente de cultura, de importancia política, de independencia económica y personalidad moral y cívica, cuantos elementos constituyen y declaran la mayoría de edad de un pueblo, creados han sido bajo la iniciativa tutelar del primer hijo de la Gran Canaria.

Sobre todo, hay que admirar la abnegación de sus servicios. Es esta la que realza su gran figura de patriota. El país se ha enriquecido; muchos se han beneficiado de las mejoras realizadas.

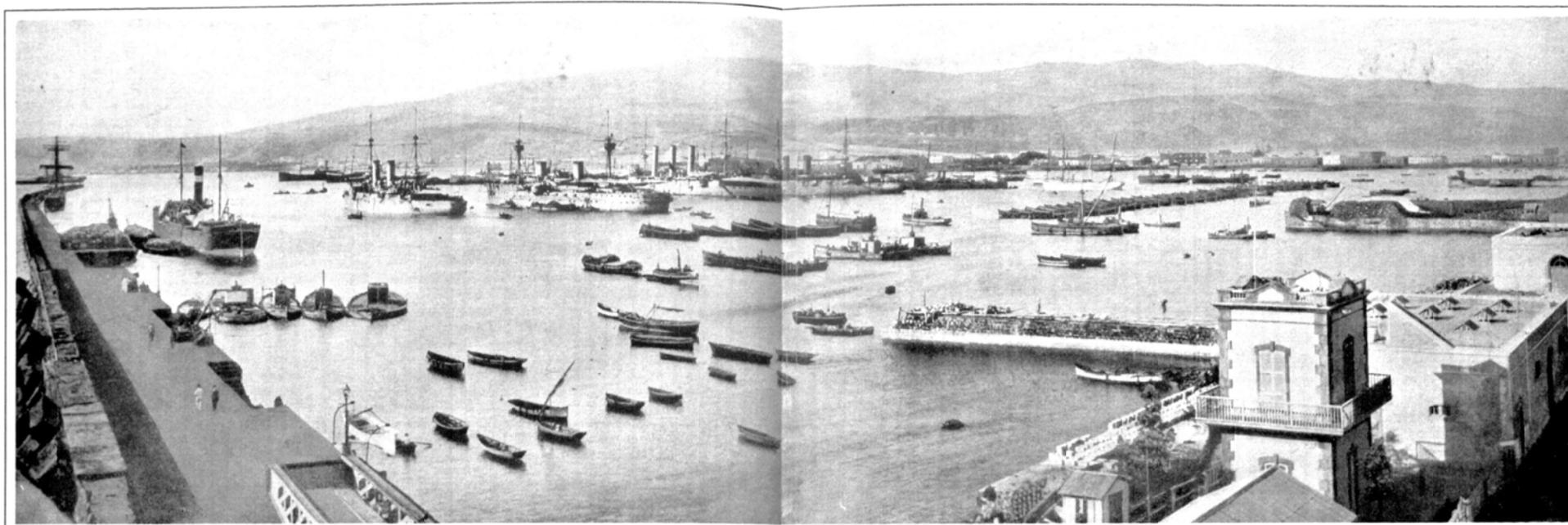
Pudo León y Castillo aprovecharse, como se han aprovechado otros, de las ventajas materiales reportadas al país para su propio enriquecimiento.

Con gesto digno, queriendo ser siempre nada más que el patriota desinteresado, ha visto las transformaciones operadas, así generales como individuales, y ha presenciado ese resurgimiento de un país muerto y la nueva holgura de grandezas decaídas y de prosperidades improvisadas.

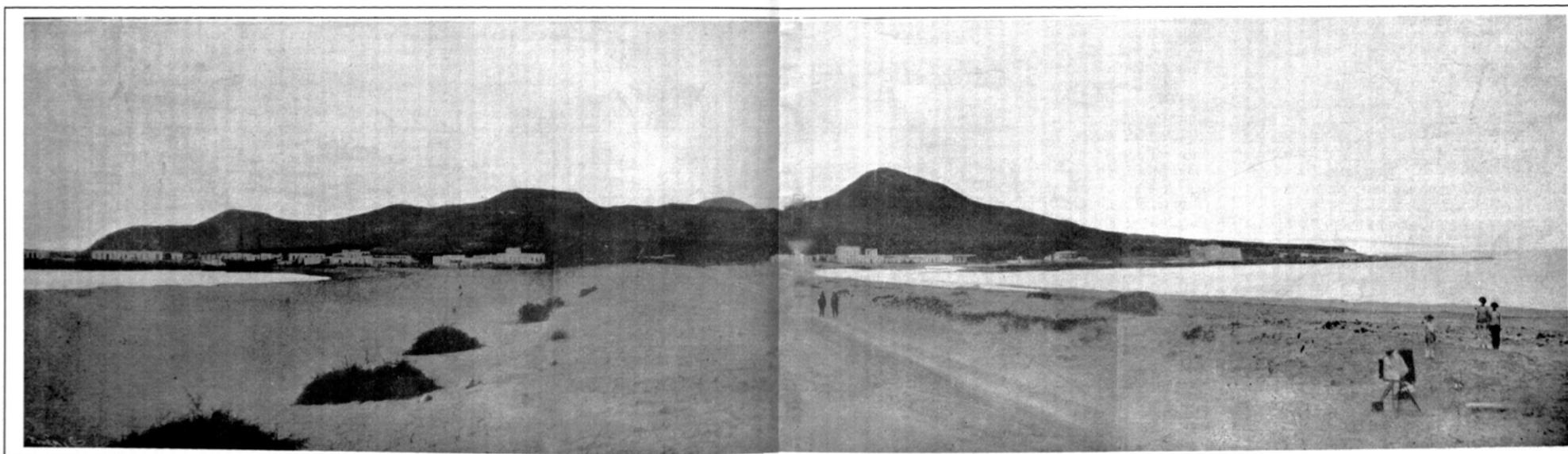
Sereno de ánimo él ha visto también como después de derramar favores á manos llenas entre paisanos, á los que elevara á su estimación y á sus protecciones, han ido desfilando, baja la cabeza, vuelta la espalda, con aire receloso, olvidadizos é ingratos, á engrosar las filas de los mendigos de ayer, hoy murmuradores, y de los villanos envidiosos, que, á caza de mejor botín, queriendo plaza libre para sus codicias, para asustar timoratos, disparan sus retacos en emboscadas.

No importa. La gloria no se cimenta sobre la volubilidad de los hombres, sino que tiene su raíz muy honda en la obra positiva, gigante é imperecedera que ha realizado para la ventura de un pueblo, á cuyos futuros destinos se ha consagrado una vida, limpia de impurezas, y un alto espíritu en quien no hubo nunca más que un alto ideal patriótico, al que se sacrificaron afanes, prestigios y talentos.

Esa es la gloria de León y Castillo.



El puerto de refugio de la Luz, en Las Palmas de Gran Canaria



Playas de La Luz antes de construirse en ellas el puerto de aquel nombre, que ha hecho de las Palmas una ciudad europea.



INTRODUCCIÓN



PESAR de cuanto se ha dicho ó escrito, en contrario, la idea de construir un Puerto en la rada de La Luz, debió surgir en la mente de todo el que, sabiendo lo que es un puerto, visitara por primera vez aquellas dormidas aguas abrigadas á todos los vientos, menos á los del 2.º cuadrante. No fué, pues, idea original de nadie, sino patrimonio del sentido común.

Considerar el Puerto de La Luz como un auxiliar del de Las Palmas, propio solo para los días de rebose, y que abandonar éste por aquél equivaldría á trasladar la ciudad al interior de la Isla, como si dijéramos á Tafira, qui-

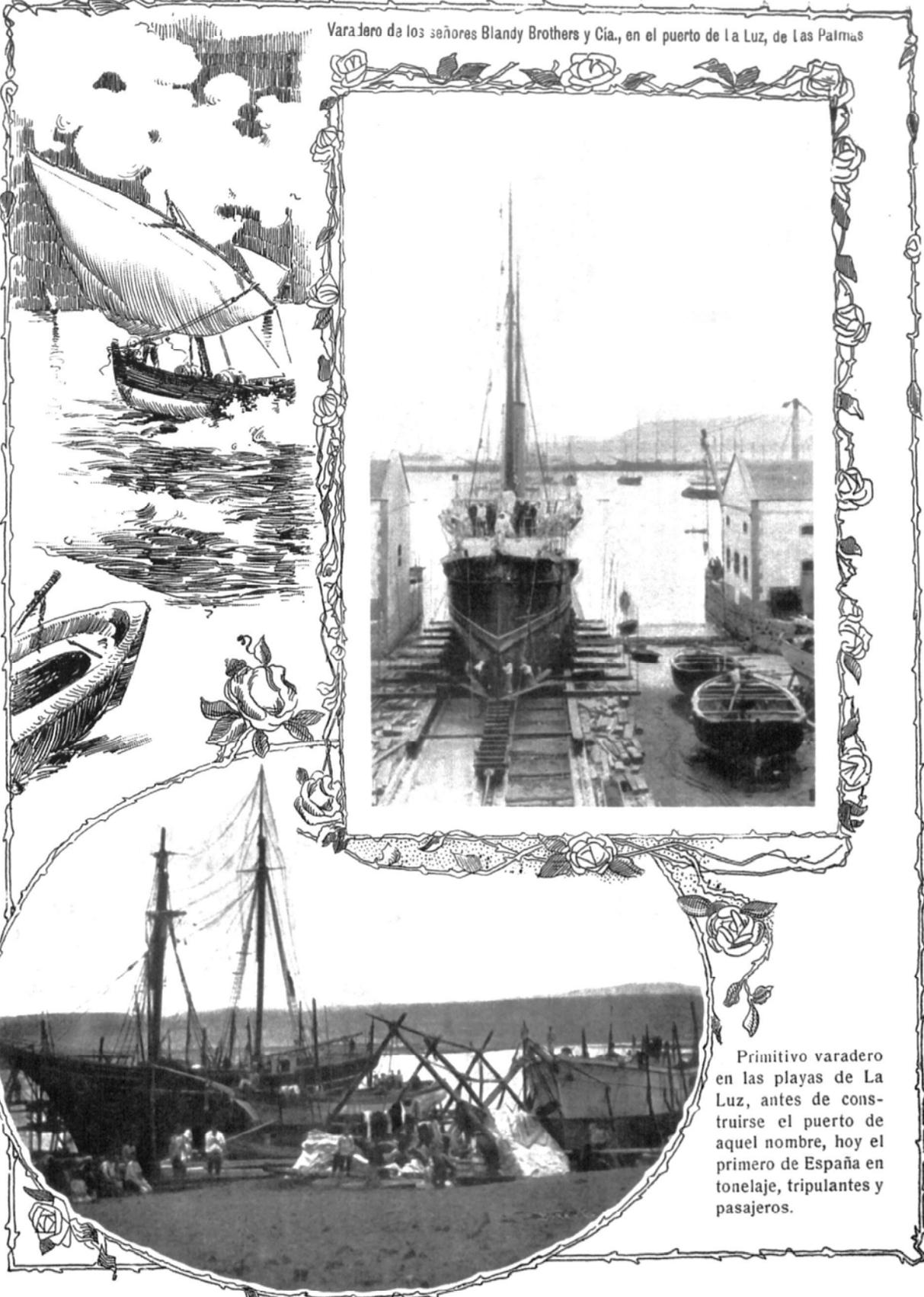
tándole su carácter marítimo y comercial, y que, aunque se construyera un inmejorable puerto en La Luz, esperarían al buen tiempo los marinos y comerciantes para hacer los desembarcos en el puerto de Las Palmas, fué pensamiento tan arraigado en algunos espíritus, que perduró hasta el año de 1880.

Sorprende ciertamente, vistos los sucesos desde las alturas en que hoy nos encontramos, cómo hombres de clarividente juicio y superior cultura general y técnica que viajaron y conocieron el rápido desarrollo de las poblaciones marítimas, y la importancia extraordinaria del factor Puerto, en todos

los pueblos del mundo civilizado, pudieron tener tan estrecha idea respecto al porvenir del Puerto de La Luz. Y la extrañeza sube de punto cuando observamos en el curso de este bosquejo histórico, que desde el año de 1872 ya constaba oficialmente en el Ministerio de Fomento que con el auxilio de algunas obras artificiales podía convertirse el Puerto de La Luz en uno de los mejores puertos de *Refugio* del océano Atlántico. *Idea que tampoco revelaba gran clarividencia, ni profundos estudios para concebirla, á la vista de los elementos que ofrecía la realidad, obra de la naturaleza.*

Es verdad que con anterioridad á aquella fecha, se habló en memorias oficiales de la conveniencia de situar el muelle proyectado en La Luz de manera que con el tiempo fuera susceptible de prolongación para convertir la rada en un puerto completamente cerrado, y que en apoyo de este pensamiento se invocó el desarrollo general de la riqueza pública, la mayor importancia que habían tomado estas Islas para la navegación de larga travesía, como estación naval y estratégica y como centro comercial, para el tráfico con la vecina costa de África, y la multiplicación de las transacciones comerciales que hacían necesario tener un puerto abrigado en todos los tiempos para facilitar y asegurar las operaciones marítimas y para atraer á los navegantes alejados de estas Islas por falta de puertos que merecieran este nombre; pero demasiado *sabemos todos lo que son Memorias* y la forzosa relación que guardan con el proyecto que defienden, del que suelen ser entusiasta panegírico. Testimonio el más inseguro para conocer el verdadero pensamiento del autor, máxime cuando resultan contradichas con hechos y manifestaciones posteriores, igualmente oficiales. No obstante, examinando los trabajos de aquella época, se vé claro que aparte lo de la atracción de los navegantes, idea genérica y muy común tratándose de preconizar las ventajas de un puerto, todo lo demás estaba referido á las necesidades del pre-

Varadero de los señores Blandy Brothers y Cia., en el puerto de La Luz, de Las Palmas



Primitivo varadero en las playas de La Luz, antes de construirse el puerto de aquel nombre, hoy el primero de España en tonelaje, tripulantes y pasajeros.

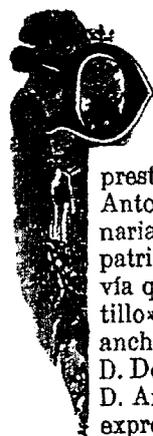


Puerto de La Luz

(Época anterior á 1876)

La carretera del Puerto

I



¡Óse principio á la carretera de Las Palmas al Puerto de La Luz el año de 1854, siendo Ingeniero encargado de proyectar esta obra, el que entonces prestaba sus servicios en la Provincia Don Antonio Molina, hijo de Guía, en Gran Canaria, el cual, con vistas al porvenir, gran patriotismo y alteza de miras, trazó la gran vía que hoy lleva el nombre de «León y Castillo», en línea recta y con extraordinaria anchura, partiendo de la casa que fué de D. Domingo José Navarro y hoy pertenece á D. Antonio Castillo; para lo cual hubo que expropiar varias casas y terrenos de mucho valor en relación con las circunstancias de la época. De este modo, y por este motivo, tenemos hoy la calle de Triana, orgullo de Las Palmas, y la gran avenida de León y Castillo, primera y única entre las distintas vías que dan acceso á esta ciudad.

¡Lástima grande que los ingenieros sucesores del Sr. Molina, no se hubieran inspirado en el mismo criterio! Todo viajero que visita á Las Palmas nota un defecto que han procurado corregir y van corrigiendo todas las poblaciones modernas y que entre nosotros resulta punto menos que incorregible si se atiende al gasto que proporciona y á la escasez de nuestros recursos. Las grandes avenidas que dan acceso á poblaciones que aspiran como ésta á osten-

tar algún rango, son hoy una necesidad para el ornato, para la higiene, para la comodidad del vecindario. Y en poblaciones como Las Palmas de excepcionales condiciones para el turismo, además de una necesidad intensamente sentida, serían un aliciente para nuestros huéspedes que vienen aquí buscando alivio á sus dolencias, solaz y descanso para sus espíritus, y lo que primero requieren y solicitan son sitios á propósito para el paseo, la más higiénica de las distracciones. Lo mismo por el centro que por el sur de Las Palmas, podíamos tener grandes avenidas como sucede con el paseo de los Castillos gracias á los sacrificios del Ayuntamiento, si al proyectar las respectivas carreteras hubiera imperado el criterio que presidió la obra del Ingeniero Molina. Plácemes grandes merece este distinguido paisano; y al redactar hoy este bosquejo histórico se los tributamos de todo corazón por el gran servicio prestado.

La construcción de la carretera del Puerto, avivó la idea que bullía en el cerebro de todos los canarios amantes del país, de conseguir la construcción de un muelle en aquel tranquilo mar, aspiración agujoneada constantemente por las pésimas condiciones del puerto de Las Palmas, inabordable con mucha frecuencia, peligroso casi siempre, que se cristalizó en hechos prácticos el año de 1856, con la redacción del proyecto, de que tratamos en epígrafe siguiente:

Proyecto del Ingeniero Clavijo

II



El año de 1856, nuestros representantes en Córtes, que lo eran á la sazón, D. Jacinto de León y Falcón y D. Cristóbal del Castillo y Manrique de Lara, obtuvieron del Gobierno la Real orden de 18 de Noviembre que disponía el estudio de un proyecto de muelle en la ensenada de La Luz. Lo redactó Don Francisco Clavijo y Pió, Ingeniero jefe de la Provincia en aquel entonces, y en la Memoria que acompañó al proyecto, se lee:

«La construcción de un muelle en la rada de La Luz, isla de Gran Canaria, es una real y verdadera mejora para los intereses de esta Isla. Con aquella obra se evitarán los perjuicios que experimenta en la actualidad el comercio por no tener un punto cómodo y seguro, en el cual puedan hacerse las operaciones de carga y descarga en todas las épocas del año: pues si bien el muelle que hoy existe en el extremo norte de la población llena este servicio en los tiempos bonancibles, la circunstancia de estar situado en un punto de una costa enteramente desabrigada y además de poco fondo ó aplacerado, hacen que sea muy frecuente los mares de fondo que imposibilitan absolutamente comunicar con tierra, obligando á los buques á fondearse á una gran distancia de ella. Estas circunstancias desfavorables en que se encuentra el muelle de la ciudad de Las Palmas, dictaron la Real orden de diez y ocho de Noviembre próximo pasado, por la cual, reconocida la conveniencia de construir un muelle en la rada de La Luz de Gran Canaria, y en vista de los informes que con la comunicación del Gobernador civil de la Provincia,

fecha seis de Octubre último, se habían acompañado, se manda, que el Ingeniero de la Provincia proceda á formar el proyecto de las obras que las necesidades del comercio reclaman en el punto ya citado. En tal virtud, y habiéndose comunicado dicha Real disposición por la Dirección General del ramo el día veinte y ocho del mes de Noviembre de 1856, procedí inmediatamente á cumplimentarla, sometiendo, en su consecuencia, á la superior aprobación, el proyecto de las obras que son necesarias al fin aludido, y también las que por circunstancias de localidad se hacían precisas.»

Evitar perjuicios al comercio, tener un punto cómodo y seguro en el cual pudieran hacerse las operaciones de carga y descarga en todas las épocas del año, fué lo que se propuso con su proyecto el ingeniero Clavijo; tanto que, apenas llamó muelle la obra proyectada, sino «punto cómodo y seguro». Sin embargo, justo es confesar que á pesar de no ser canario, sino tinerfeño, se excedió en las dimensiones del proyecto, del espíritu de la R. O. de 18 de Noviembre antes citada que ordenó su formación, y elevó el coste de las obras á la respetable suma de 968.079 pesetas, cifra que no se atrevió á rebasar, cuatro años después el Ingeniero encargado de reformar por completo y sin limitaciones el proyecto, por orden de la Dirección General de obras públicas, según veremos más adelante.

Autorizada la subasta de la obra de Clavijo por Real orden de 15 de Febrero de 1858, no se llevó á efecto. Quedó la semilla echada en el surco: ya veremos como germinó y fructificó luego.

El libro del Capitán Lobo

III



Por el citado año de 1858 ocurrió un acontecimiento notable para la historia del Puerto de Refugio, porque arroja clara luz sobre los orígenes de ese monumento de nuestra prosperidad, haciendo imposible el falseamiento de la verdad en ese punto y confundiendo de paso un error, lamentable. si fué hijo de la equivocación, censurable si lo engendró la malicia ó la pasión de los que se atribuyeron ó atribuyeron á otro la paternidad de esa idea.

Nos referimos á la publicación del importante libro *Derrotero de las Islas Canarias*, obra del Capitán de Fragata de la marina española D. Miguel Lobo, cuya primera edición vió la luz el referido año de 1858.

En la página 49 de la segunda edición de ese para nosotros importantísimo libro, publicada el año de 1860, se lee:

«En el punto de reunión de la «Isleta» con la lengua de arena ya mencionada, al S. de una pequeña población llamada La Luz, hace aquélla un recodo bas-

tante grande y forma una ensenada á que se dá el nombre de Puerto de La Luz. Lo mismo que la bahía de Las Palmas, de que realmente forma parte, tiene esta ensenada excelente ancladero, con fondo de arena que desde 10², brazas escasas, van disminuyendo gradualmente hácia la playa. Este puerto es del todo seguro para los vientos del 1.^{er} cuadrante, que son los que más prevalecen. Se halla descubierta á los del 2.^o cuadrante; pero no hay temor de empeño al tratar de ponerse con ellos en vela, siempre que el buque esté bien fondeado. Por consiguiente, los que lo visiten en Noviembre y Diciembre, que es la época crítica del S. E. deben quedarse franqueados entre 10 y 14 brazas de agua; y si les faltasen las amarras, pueden embarrancar sin peligro en la playa. Hay el gran proyecto de construir en el Puerto de La Luz, uno de REFUGIO que resguarde perfectamente del S. E. á los buques.»

Conviene grabar muy bien la fecha (1858) y la afirmación capital de que había el gran proyecto de construir en el Puerto de La Luz uno de REFUGIO que resguardase perfectamente del S.E. á los buques,

para poder juzgar con acierto hechos y afirmaciones posteriores que irán saliendo á relucir en el trascurso de esta pequeña historia.

Por el pronto creemos oportuno adelantar como tributo debido á la verdad de la misma, que amigos indiscretos y apasionados del ilustrado Ingeniero D. Juan de León y Castillo, ponen en sus labios frecuentemente la afirmación de que él, D. Juan, fué quien *inició* la idea de un puerto abrigado en La Luz el año de 1861, y que en 1879 el mismo Ingeniero definió concretamente la obra, reclamando la declaración de Puerto de Refugio.

Cuando Lobo, que escribió, como hemos dicho, su *Derrotero de las Islas Canarias* el año de 1858, no se atrevió á adjudicarse la paternidad del gran proyecto, que ya entonces existía, de construir en el Puerto de La Luz uno de Refugio que resguardara perfectamente á los buques de los vientos del S. E, es decir, un Refugio por completo abrigado, mal puede atribuírsela D. Juan de León y Castillo con

referencia al año de 1861, tres años después, cuando aún era estudiante; ni con referencia al año 1879, porque además de aquel antecedente, resulta que en los años de 1870, 71 y 72, había presentado una Memoria sobre obras públicas al Ministerio de Fomento el Director General del ramo D. Eusebio Page, en la cual, refiriéndose al Puerto de La Luz, decía que con el auxilio de algunas obras artificiales podía convertirse en *uno de los mejores puertos de refugio del Oceano Atlántico*; dato que aduciremos más adelante siguiendo el orden cronológico que nos hemos impuesto.

Otros méritos contrajo y no ese ciertamente, el distinguido Ingeniero, y todos ellos irán saliendo del perfil de nuestra pluma al igual que las deficiencias, errores ó defectos, medidos por el rasero común, como cuadra á la imparcialidad de la historia.

Hecha esta necesaria aclaración, reanudemos el hilo de nuestro interrumpido relato.

Proyecto de D. Juan de León y Castillo

IV



En virtud de nuevas gestiones encaminadas á la realización del pensamiento de construir un muelle en la rada de La Luz, la Dirección de Obras Públicas dispuso en 27 de Agosto de 1861, que no habiéndose subastado las obras del proyecto del Ingeniero Clavijo y habiendo variado las circunstancias en los cuatro años transcurridos, se revisaran los precios y *se reformara por completo el proyecto* si el Ingeniero encargado lo juzgaba conveniente.

Sin duda comprendió la Dirección, ó alguien se lo hizo notar, que la ensenada de La Luz era medio apropiado para más altos fines, y por eso abrió mayores horizontes y puso en camino al nuevo Ingeniero encargado para que reformara por completo el proyecto.

Era aquél á la sazón D. Juan de León y Castillo, que comenzaba entónces el ejercicio de su carrera, encargado de las obras del grupo oriental, quien redactó el proyecto en plazo breve, y usando de las facultades amplias que en la Real orden se le confirieron, modificó el de Clavijo, mejorándolo considerablemente en cuanto al emplazamiento de las obras, sin alterar su presupuesto total, cosa que seguramente no hubiera extrañado en la Dirección dado el espíritu de amplitud que informó la R. O. 27 de de Agosto.

En la Memoria del proyecto que nos ocupa, se hacen atinadas observaciones encaminadas á justificar sus diferencias con el anterior, fundándolas en necesidades del presente, pues en los cuatro años transcurridos habían variado por completo las ideas que se tuvieron presentes al redactar el proyecto de 1857. «En efecto,—dice la Memoria,—en aquella

época, un desembarcadero cómodo satisfacía todas las necesidades y llenaba todos los deseos y aspiraciones. Se consideraba como un muelle auxiliar del de esta ciudad para los días de gruesas mares en los que no se podían efectuar en este último los desembarcos, y no se le daba más importancia.»

Por cierto que esta Memoria ha sido mencionada en la prensa, en conversaciones particulares y hasta en algún folleto escrito al parecer con miras á la posteridad, queriendo arrancar de ahí la visión profética del Puerto de Refugio con su prodigioso desarrollo tal como lo hemos visto desenvolverse en el transcurso de veinte y cinco años; llegando hasta á decirse que en esa Memoria se fija, con la sobriedad propia de esta clase de documentos, la verdadera significación é importancia que había de tener esta obra, bajo todos sus aspectos, en el porvenir; y que lo que posteriormente se escribió acerca del mismo asunto no fué la iniciación de un pensamiento sino la confirmación y el elogio de lo que ya estaba realizándose.

A tal punto ha llegado la indiscreción y ceguera en este asunto, que la pasión interesada ha querido ver en el artículo que dos años más tarde publicó D. Fernando de León y Castillo en *Las Canarias*, la misma Memoria de D. Juan revestida con las galas literarias propias del estilo periodístico, siendo lo cierto que entre la Memoria y el artículo hay tanta diferencia como entre la concepción de un vidente al cálculo de un ingeniero.

Aun cuando la idea no ha logrado favor en las generaciones presentes, que han sido testigo de los acontecimientos ó los han bebido en fuentes puras de referencias muy próximas, cuando aún no se han borrado con el tiempo ó la malicia las huellas de los acontecimientos, cumple á la verdad de la

historia para la atención en este punto, publicando ambos documentos con las correspondientes glosas ó comentarios en el lugar debido, siguiendo el orden de nuestra narración.

He aquí los más substanciales párrafos de la Memoria:

«Las ideas que hicieron dictar la Real orden de Noviembre de 1856, y que se hicieron presentes al redactar en 1857 el proyecto de dicho muelle, han variado por completo en los cuatro años transcurridos. Otras son las circunstancias hoy predominantes: otro el objeto que la obra debe llenar.

En el desarrollo general de la riqueza pública, con la mayor importancia que han tomado estas Islas, como punto de escala para la navegación de larga travesía, como estación naval y estratégica y como centro comercial para el tráfico con la vecina costa de Africa, son necesarias obras de una índole esencialmente distintas. En efecto, en aquella época, un desembarcadero cómodo satisfacía todas las necesidades y llenaba todos los deseos y aspiraciones. Se le consideraba como un muelle auxiliar del de esta Ciudad para los días de gruesas mares, en los que no se podían efectuar en este último los desembarcos y no se le daba más importancia. Al presente, una obra de esa naturaleza no está en relación con el porvenir de esta Isla. Las transacciones comerciales se multiplican, y ya es necesario tener un puerto abrigado en todos tiempos para facilitar y asegurar las operaciones marítimas, y para atraer á los navegantes, hoy alejados de estas Islas, por falta de puertos que merezcan este nombre.

Producto de aquellas circunstancias, hijo de las ideas predominantes, fué el proyecto primitivo. Aunque en sus dimensiones *se excediese del espíritu de la*

Real orden de 18 de Noviembre ya citado, las obras que el proyecto comprende se reducen en suma, á un muelle de desembarco. Colocósele en su consecuencia en el interior de la rada, buscando el mar más tranquilo, se trató de proporcionar algún abrigo, terminando con un martillo, y se quiso dar como finalizadas todas las obras del Puerto, proyectando para el servicio de lanchas, un muelle llamado de tierra, paralelamente á la costa.

Las obras que proponemos ahora, *si por el pronto no dan resultados mucho más ventajosos que las primitivas*, se proyectan de modo que con igual coste puedan obtener más longitud y sonda, y se sitúan de manera que con el tiempo sean susceptibles de prolongación para convertir la rada en un puerto completamente cerrado. En una palabra, dejan el campo abierto y son el principio de todas las que más tarde reclamen las necesidades de la navegación y recomienden las excelentes condiciones del fondeadero. En su consecuencia, se ha elegido para el muelle un emplazamiento más al N. E., á fin de obtener mayor espacio abrigado, se prolonga en línea recta y siguiendo siempre el rumbo N. S., hasta una sonda casi doble de la del proyecto primitivo; se propone una conducción de aguas de siete kilómetros de longitud, obra absolutamente indispensable para la aguada de los buques. Mas, *para no aumentar mucho el costo*, se suprime el muelle de tierra, se disminuye el ancho del muelle principal; se reviste éste de sillería tan solo en una parte de su longitud; longitud, sin embargo, mayor que la del primer proyecto, y se deja la parte restante sin revestimiento, sirviendo solo de abrigo y en estado de recibir las murallas y escaleras; quedando en aptitud de prolongarse en toda la extensión que más tarde se tenga por conveniente.»

El artículo de D. Fernando

V



os años más tarde, el 4 de Marzo de 1863, apareció en *Las Canarias* periódico que por aquel entonces se publicaba en Madrid (1) un brillante artículo que, con justa razón, ha sido considerado luego como la partida bautismal de nuestro puerto de refugio. Debióse á la pluma del entonces jóven estudiante de Derecho y más tarde, y ahora, insigne bienhechor de Gran Canaria, D. Fernando de León y Castillo. Y decía en sus párrafos principales:

«La isla de Gran Canaria es la llamada á prestar este gran servicio, porque cuenta con elementos para ello.

El puerto de La Luz, abrigado de todos los vientos, si se exceptúan los del segundo cuadrante, ha de convertirse tan pronto como se construyan las obras en curso de ejecución, *y las que más tarde han de ser su complemento*; en un puerto completamente cerrado, capaz de dar abrigo á un número fabuloso de embarcaciones.

Entonces *se verá nacer en el Puerto de la Luz*, cuyas playas hoy habitan humildes pescadores, *un nuevo*

pueblo, hijo del comercio, *que será, por su proximidad á Las Palmas, parte de esta Ciudad.*

Entonces las lanas, los cereales, las maderas de construcción (1) y las producciones todas que encierra el Africa en su abrasado seno, irán á Gran Canaria, buscando la libertad de comercio.

Entonces, y solo entonces, se palparán las numerosas ventajas que lleva consigo el puerto franco, que algunos se empeñan en negar, acaso porque ignoran que la libertad de comercio es una verdad inconcusa, sancionada, admitida por la ciencia económica.

El día en que terminadas las obras del Puerto de La Luz, se abra éste á la navegación y al comercio, *será grande, inmenso, el desarrollo que experimenten la Ciudad de Las Palmas y los pueblos todos de la Gran Canaria.* La agricultura de esta Isla, bastante adelantada hoy, merced á la prodigiosa fertilidad de su suelo y á la abundancia de sus aguas, *lo estará más, mucho más, mañana*, en que sus frutos tengan en el Puerto de La Luz una salida natural, en que se abran las puertas que hoy cierra el mar con porfiado empeño,

(1) Una compañía establecida en el Muni, dedicada á la explotación de maderas, con grandes máquinas de cerrería, trata de traerlas al puerto de La Luz como centro de exportación. Al mismo D. Fernando debe España esos territorios.

(1) Dirigido por el ilustre palmero D. Benigno Carballo.

y por las cuales penetrarán mañana la riqueza y el bienestar de aquella isla.

Lo que dá impulso, lo que acelera, lo que facilita, lo que en una palabra, da vida y movimiento á la producción, es el comercio; y el comercio moriría sin las salidas, sin la posibilidad de recoger y transmitir cuanto la agricultura y la fabricación producen; ¿pero como podrá haber salida sin puertos? ¿para qué los puertos sin vías de comunicación?

Es ocioso, completamente inútil, encarecer las ventajas que la construcción de un muelle en el Puerto de La Luz ha de llevar consigo para Gran Canaria: por

mucho que nos empeñemos en encarecerlas, nunca será lo bastante, nunca quedará suficientemente demostrada su importancia.

Cuando se terminen las obras proyectadas, el día en que se vea en aquel dormido mar ondulando al viento cien banderas, representando otras tantas naciones, emblemas de vivos colores que enciende con sus rojas tintas el sol ardiente de los trópicos, *ese día será un día grande, el más grande quizás para la Gran Canaria*, entonces comenzará á aparecer, en el risueño horizonte de su porvenir, la aurora que alumbra á los pueblos que realizan el ideal del siglo XIX.»

Consideraciones

VI

AFIRMAMOS anteriormente que entre la Memoria de D. Juan y el artículo de Don Fernando, hay la misma diferencia que entre la obra de un ingeniero y la concepción de un vidente. En efecto, Don Juan miró al presente y Don Fernando al porvenir. Aquél se fijó «en el desarrollo general de la riqueza pública con la mayor importancia que hablan tomado estas islas como punto de escala para la navegación de larga travesía, como estación naval y extratétrica y como centro comercial para el tráfico con la vecina costa de Africa» desde el año de 1856, fecha de la Memoria de Clavijo, hasta el de 1861, en que escribió la suya D. Juan, para justificar la variación del proyecto y la necesidad de unas obras de índole esencialmente distintas; pues en «aquella época»—decía—«un desembarcadero cómodo satisfacía todas las necesidades y llenaba todos los deseos y aspiraciones. Se le consideraba como un muelle auxiliar del de esta ciudad para los días de gruesas mares, en los que no se podían efectuar en este último, los desembarcos, y no se le daba más importancia. Al presente una obra de esa naturaleza no está en relación con el porvenir de esta isla. Las transacciones comerciales se multiplican y ya es necesario tener un puerto abrigado en todos los tiempos para facilitar y asegurar las operaciones marítimas y para atraer á los navegantes, hoy alejados de estas islas, por falta de puertos que merezcan este nombre.»

Es verdad que se habla en la Memoria del porvenir de la isla, y se añade que si las obras proyectadas no darían por el pronto resultados mucho más ventajosos, que las primitivas, se proyectaban de modo que á igual coste pudiera obtenerse más longitud y sonda, y se situaban de manera que con el tiempo fueran susceptibles de prolongación para convertir la rada en un puerto completamente cerrado; pero también es cierto que leyendo la Memoria en sus distintos párrafos se vé que no entró para nada en el pensamiento de D. Juan el desarrollo extraordinario, la transformación prodigiosa que había de operarse en el Puerto, en Las Palmas, y en los pueblos todos de la isla, el día en que se terminaran las obras proyectadas.

Bien claro lo dice la Memoria. «Las obras que

proponemos ahora, si por el pronto no dan resultado mas ventajoso, que las primitivas, se sitúan de manera que con el tiempo sean susceptibles de prolongación.»

Hay dos pruebas plásticas para demostrar que no solo el año de 1861, cuando D. Juan proyectó las obras de que nos ocupamos, sino el año de 1881, en que proyectó el Puerto de Refugio, no llegó á imaginar lo que aquél había de ser, no ya en un período de cincuenta ó cien años, pero ni siquiera en cuatro ó cinco lustros. Y la razón es obvia. El Puerto de Refugio se proyectó para construirlo en diez y siete años, y cuando terminaron las obras ya era insuficiente para contener el número de buques y para el franco desenvolvimiento de las operaciones marítimas.

Hay otra razón igualmente tangible. El dique se construyó de manera que no es susceptible de prolongación para aumentar la capacidad del Puerto sin cerrar la boca de entrada, por razón de su curvatura hácia la costa; prueba evidente de que el ingeniero estimó que en ningún tiempo se haría necesario el aumento de capacidad, pues para conseguir este resultado hay que prescindir, en absoluto, del trazado y emplazamiento actuales, ó destruir parte de la obra hecha dándole otra dirección y emplazamiento.

De suerte, que aun cuando no hubiera, como los hay, y los aduciremos luego, documentos oficiales para demostrar que D. Juan no tenía gran fé en el porvenir del Puerto de La Luz, bastaría la Memoria y los hechos tangibles consignados, para llegar á la evidencia de esa demostración.

* * *

En cambio, D. Fernando, el año de 1863, refiriéndose á las obras en curso de ejecución «y á las que más tarde hablan de ser su complemento», decía que «entonces, el día que se concluyeran, se vería nacer en el Puerto de La Luz, cuyas playas habitaban á la sazón humildes pescadores, un nuevo pueblo, hijo del comercio, que sería, por su proximidad á Las Palmas, parte de esta ciudad, y sería grande, inmenso, el desarrollo que experimentarí la ciudad de Las Palmas y los pueblos to-

»dos de la Gran Canaria; que la Agricultura de esta isla, entonces bastante adelantada, lo estaría más, mucho más, mañana, en que sus frutos tendrían en el Puerto de La Luz una salida natural; que por el Puerto penetraría en esta isla la riqueza y el bienestar, y que el día en que se terminaran las obras proyectadas, y se viera en aquel dormido mar, ondulando al viento cien banderas, representando otras tantas naciones, sería un día grande, el más grande, quizá, para la Gran Canaria.»

Esto es predecir; esto es expresar de modo gráfico y con exactitud prodigiosa, lo que había de suceder cuarenta años más tarde.

Hemos visto nacer en el Puerto de La Luz, un nuevo pueblo, hijo del Comercio, parte integrante de la Ciudad de Las Palmas; hemos presenciado el grande, el inmenso desarrollo que han experimentado la ciudad de Las Palmas y los pueblos todos de la Gran Canaria. Nuestra Agricultura se ha desarrollado y prosperado de modo extraordinario, y por

el Puerto ha penetrado la riqueza y el bienestar de la isla; y el día en que se terminaron las obras del Puerto de Refugio, fué un día muy grande, el más grande quizá para la Gran Canaria; y antes de terminarse las obras, hemos visto en aquel dormido mar, ondulando al viento, cien banderas, representando otras tantas naciones.

Y sin embargo se ha dicho, que la profecía de D. Fernando no es otra cosa que la Memoria de don Juan revestida con galas literarias.

No es natural que un jóven estudiante revoliera polvorientos legajos en el Ministerio para buscar inspiración á su poderosa fantasía. Los hechos corroboran la falsedad de tal supuesto. Mas natural parece que D. Juan de León, al redactar su Memoria el año de 1861, tuviera á la vista el libro del capitán Lobo, publicado en 1858, en el cual se dice »que había el gran proyecto de construir en el Puerto de La Luz, uno de REFUGIO que resguardase perfectamente del sudeste á los buques.»

El remate de Verdugo y la Memoria de Page

VII

EL 9 de Marzo de 1863, se dió comienzo á la ejecución del proyecto de muelle redactado por don Juan de León y Castillo siendo contratista de las obras D. Santiago Verdugo que las había subastado el 12 de Enero del mismo año.

Nueve años estuvo el Sr. Verdugo haciendo que hacía en dichas obras, á ciencia y paciencia de ingenieros y autoridades, hasta que en Septiembre de 1872, obtuvo la rescisión de las mismas, liquidándose y abonándosele lo poquísimo que había construído, y todo el material existente.

Rescindida la subasta pasaron cuatro años sin que nadie volviera á acordarse del muelle de La Luz ni de nada que con él tuviera relación, fijada la atención de todos en el muelle de Las Palmas con raras y contadas escepciones; y por cierto que las obras de este último muelle adelantaban muy poco, como es natural suponer, dadas las dificultades de tan desahogado propósito como el de construir un muelle en lugar tan inadecuado.

Por esos años de 1870, 71 y 72, presentó el excelentísimo Sr. D. Eusebio Page, á la sazón Director General de Obras Públicas, una Memoria sobre las mismas, al Ministerio de Fomento, consignando en la página 156, lo siguiente:

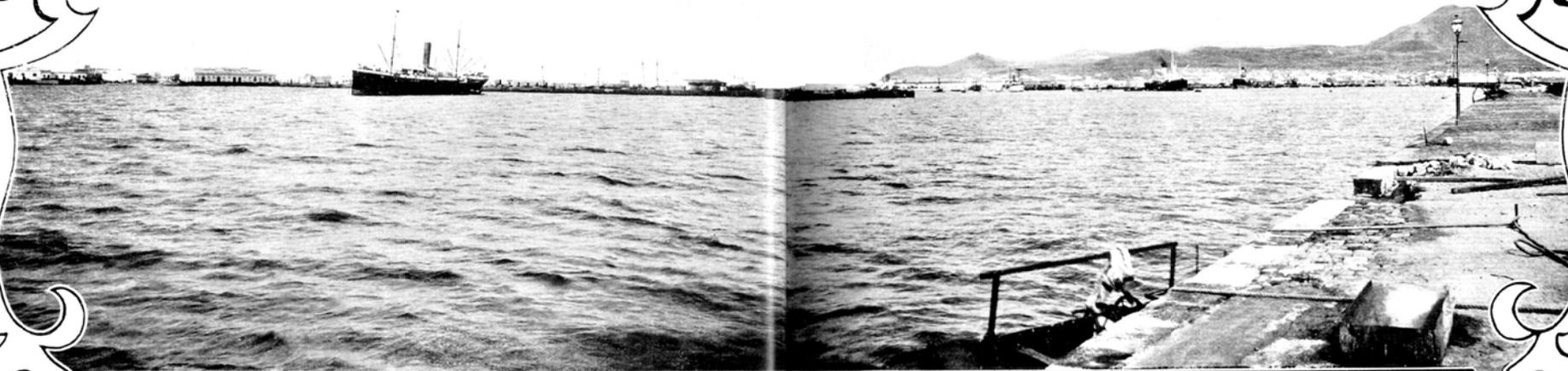
PUERTO DE LA LUZ

«Al N. E. de la isla de Gran Canaria, se halla una pequeña península llamada la Isleta, unida á la primera por una estrecha lengua de tierra que se deno-

mina Istmo de Guanarteme. Al S. E. del istmo, se encuentra el magnífico fondeadero de La Luz, completamente abrigado á los vientos del 1.º 3.º y 4.º cuadrante. La profundidad de la sonda que permite el arribo de buques de gran calado, y la naturaleza de su fondo, limpio completamente de piedras, y formado solo por una gran capa de arena finísima, se presta al refugio de un crecido número de buques que frecuentemente lo eligen para limpias y recorridos. Al lado opuesto de esta excelente ensenada, ó sea al N. O. del istmo, se halla la bahía del Confital, que reúne tan buenas condiciones como la de La Luz, con la cual podría ponerse fácilmente en comunicación cortando el Istmo de Guanarteme, que mide 140 metros de ancho, formando de este modo, y con el auxilio de algunas obras artificiales, uno de los mejores puertos de refugio del Océano Atlántico.»

El Capitán Lobo, primero, con referencia á un propósito que ya existía el año de 1858; y el excelentísimo Sr. D. Eusebio Page, como producto de meditado estudio para una Memoria oficial, fueron los primeros, que sepamos, en hablar de la construcción de un puerto de Refugio en el de La Luz de Gran Canaria.

Fácil es comprender, leyendo la Memoria del Sr. Page, cuan abonado estaba el terreno para que pasara, con gran rapidez, y sin ninguna dificultad técnica, por las oficinas de Fomento, el proyecto que dió vida á ese pensamiento el año de 1881, siendo Director General de Obras Públicas el propio don Eusebio Page y Ministro del ramo, D. José Luis Albareda, íntimo amigo de D. Fernando de León y Castillo.



El puerto, visto desde la entrada



El Istmo de Guanartem en el puerto de La Luz.

El Puerto de La Luz desde 1876 á 1881

La moción de Don Manuel González

VIII



El año de 1876, ocurrió un hecho de los que forman época en la historia del Puerto de La Luz. Era á la sazón Director de la «Económica de Amigos del País» D. Manuel González, patriota de corazón, de voluntad resuelta, ánimo sereno y gran sentido de la realidad, que tenía una verdadera obsesión por el puerto, hasta tal punto que hemos oído mencionarlo á D. Fernando de León y Castillo, como el que primero, y con más entusiasmo y fervor le felicitó, al tenerse noticia aquí de tan importante concesión. Y el 4 de Febrero del referido año, presentó á la sociedad una moción que motivó larga série de informes, y acaloradas contiendas, sobre la conveniencia de abandonar el Puerto de Las Palmas para fijar nuestra atención en el de La Luz.

Aquella que pareció entonces semilla de discordias, puede considerarse hoy como un preciado documento para el que toda alabanza nos parece poco. En el calor de las polémicas y contraposición de criterios que por virtud de ellas sobrevinieron, irradió mucha luz; y aun cuando el expediente pasó por último á informe del Ayuntamiento y allí quedó sepultado, no se perdió la semilla que muy pronto había de dar ópimos frutos.

La importancia de ese documento exige que no escatimemos de él una sola línea.

Hélo aquí:

«M. I. S.—Al lamentarnos uno y otro día del poco acierto que tuvieron nuestros antepasados en la elección de sitios para el emplazamiento de obras de la mayor importancia, parecería que mejor estudiadas las que de nuevo se proyectan, debiéramos de antemano evitar los escollos en que aquéllos tropezaron, y sin embargo, no ha sido así, sino que todavía criticamos hoy, con justicia tal vez, lo que ayer se creyó lo más acertado.

Esto demuestra, ó la falta de profundos y meditados estudios, ó la condescendencia en la aprobación definitiva de medidas tomadas de improviso, aunque hubiesen sido presididas por la mejor buena fé. A evitar estos extremos tienden estas consideraciones, en el momento de someter á la Sociedad, para su estudio, un proyecto de gran magnitud, pero que hoy mismo es rebatido por algunos de nuestros paisanos y patrocinado por otros entre los cuales me cuento y me contaré

siempre. Me refiero á la conveniencia de llevar á cabo las mejoras que reclama el Puerto de La Luz, como poderoso medio de favorecer los intereses de esta Isla de Gran Canaria.

Jamás he comprendido las razones en que se apoyan los detractores de este pensamiento. Si hubiese sido fácil desviar la corriente del Guiniguada y canalizarlo desde su embocadura hasta cierta distancia; si hubiese sido posible dar al actual muelle de esta ciudad un emplazamiento más céntrico y menos costoso; si la bahía de Las Palmas estuviere más abrigada, y si su mar fuese constantemente bonancible, mi proyecto sería absurdo y hasta ridículo; pero como por desgracia el primer extremo es ya impracticable y los demás en oposición con la verdad y la mejor conveniencia, no comprendo, repito, los motivos que militan en contra de dicho proyecto.

No seré yo quien niegue la utilidad del muelle de Las Palmas, y la necesidad de prolongar las obras hasta matar el *bajo*, pero á no ser en épocas normales, nunca prestará las ventajas que en todos conceptos ofrece el Puerto de La Luz.

Siendo el comercio una de las arterias que más vida y prosperidad proporcionan á los pueblos, y encontrándose el marítimo estrechamente ligado con la excelencia de los puertos, es indudable que aquél tomaría mayor ensanche y nuestra población mayor auge é incremento, toda vez que, siendo estas Islas un punto de escala para varias y largas travesías, encontrarían: los buques de todos portes como único asilo seguro, para sus reparaciones y refresco, el Puerto de La Luz.

No seré yo quien se tome la tarea de justificar mi proposición: lo hace el Excmo. Sr. D. Eusebio Page en la Memoria que, como Director General, presentó sobre Obras públicas en 1870, 71 y 72, al Ministerio de Fomento, leyéndose en la página 156 lo siguiente:

(Trascribe la descripción que dejamos consignada bajo el epígrafe *El remate de Verdugo y la Memoria de Page*). Y luego añade:

«Son estos datos tan elocuentes por sí mismos, que me relevan de citar autoridades nacionales y extranjeras para corroborar un particular sobre el cual todos están de acuerdo. Esto prueba una vez más que todos ven muy claro, excepto nosotros los canarios, como si una fatalidad pesase sobre nuestros destinos. Abramos los ojos, que basta abrirlos para convencernos de la importancia del Puerto de La Luz bajo diversos conceptos, acerca de los cuales me permitiré algunas apreciaciones.

Si el muelle de Las Palmas bastase constantemente para las faenas de la mar; si prestase seguro abrigo á las embarcaciones, y si los fondeaderos deno-

minados Comedurias, Marisco y Plátanos, no hiciesen trabajar demasiado á los buques sobre sus amarras, viéndose expuestos á veces á dejar sus anclas y á zozobrar, no sería yo el que abogase por el Puerto; pero como dichas circunstancias no las llena cumplidamente sino éste, por eso me empeño en patrocinarle.

No se diga que la distancia desde esta ciudad al referido puerto, es excesiva, tomando en consideración lo que separa al muelle de Las Palmas de los puntos en que los buques suelen fondear. Una ojeada sobre la carta geográfica que acompaño, copiada de los mejores autores por mi compañero y amigo el Dr. Grau, hará calcular ésta, así como aquélla viene representada por 4 kilómetros 265 metros desde la carretera del Norte al Istmo, y por 3 kilómetros 210 metros contando desde los últimos caseríos del barrio de los Arenales; siendo la distancia del Istmo y Arrecife al desembarcadero del Puerto de La Luz de solo un kilómetro 105 metros. Si á esto se agrega la facilidad de colocar un ferrocarril de sangre, tanto más útil hoy cuanto que facilitaría la conducción de las mercancías desembarcadas en dicho puerto ó detenidas en el Lazareto, que distan entre sí 150 metros, las faenas se harían con gran economía y facilidad.

Si desde luego se aprovechase la inmensidad de materiales que con destino á las obras del puerto se encuentran allí diseminadas, quedaría servible por de pronto, debiéndose en lo sucesivo prolongar más la escollera para darle mayor ensanche y perfección. Pero esto no basta á mi intento. Encontrándose á la otra parte del Istmo una excelente bahía, abrigada á los vientos del 2.^o cuadrante, es preciso profundizar su boca de entrada, que solo tiene tres y media brazas de agua en pleamar, para que los buques la franqueen con facilidad, y practicar algunas obras de ensanche y mejora, y sobre todo ponerlo en comunicación con el Puerto, por medio de un canal que corte el Istmo de Guanarteme.

Esta última obra que ni por la elevación del terreno, ni por el ancho del Istmo, sería de difícil y costosa ejecución, es, si no la primera, una de las de mayor importancia y como el complemento de las del puerto, puesto que no solo daría paso á los buques del Puerto al Arrecife y vice-versa, para ponerse al abrigo de los vientos contrarios, sino que la travesía de los mismos á los puertos del norte de esta Isla, y sobre todo á los de Tenerife, é islas del Oeste, se haría con suma facilidad, evitando de este modo el gran rodeo que es preciso hacer para montar la Isleta, y que suele consumir casi la mitad del tiempo que los buques de vela gastan en su travesía á Santa Cruz de Tenerife.

Si el Municipio se apresurase á surtir el puerto de agua potable, lo que no ofrece ya dificultad, se vería, por de pronto, aumentar la construcción de edificios urbanos en los Arenales y en el mismo puerto, concurrir á este mayor número de buques, por su seguridad propia para hacer aguada con comodidad y establecerse allí gran número de oficiales de ribera, atraídos por la excelencia de una dársena natural y por la facilidad de construir un astillero de que hoy se ven casi privados en esta ciudad.

En fin, si se desea poner á cubierto, no solo nuestros buques sino esta misma población y sus intereses de las asechanzas del primer aventurero de la nación que pueda hallarse en pugna con la nuestra, la Isleta se presta maravillosamente para la construcción de fortalezas inexpugnables que formarían contraste con

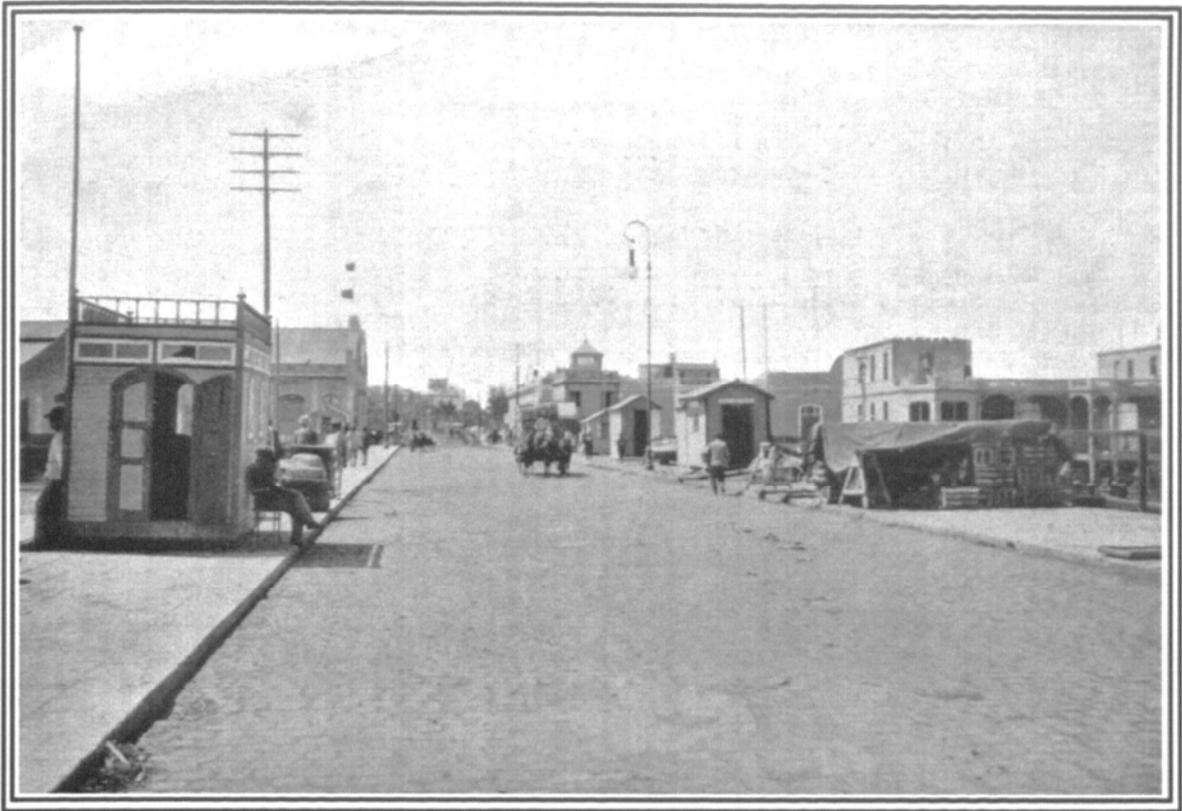
las raquíticas y desmoronables que hoy nos circundan.

A primera vista parecerá tan gigantesco este proyecto, que arredrará por lo costoso, y sin embargo, no es así. *Personas entendidas en la materia me han demostrado, como se verá evidenciado en su día, que el presupuesto es tan poco considerable, que el Estado debiera sufragarlo, ya que carecemos de vías férreas de comunicaciones. Pero si esto no fuera posible, en todo ó en parte, interélese á los municipios de toda la Isla, instálese en debida forma una Junta de Puertos que arbitre recursos, y sobre todo revistámonos de patriotismo, mucho patriotismo.*

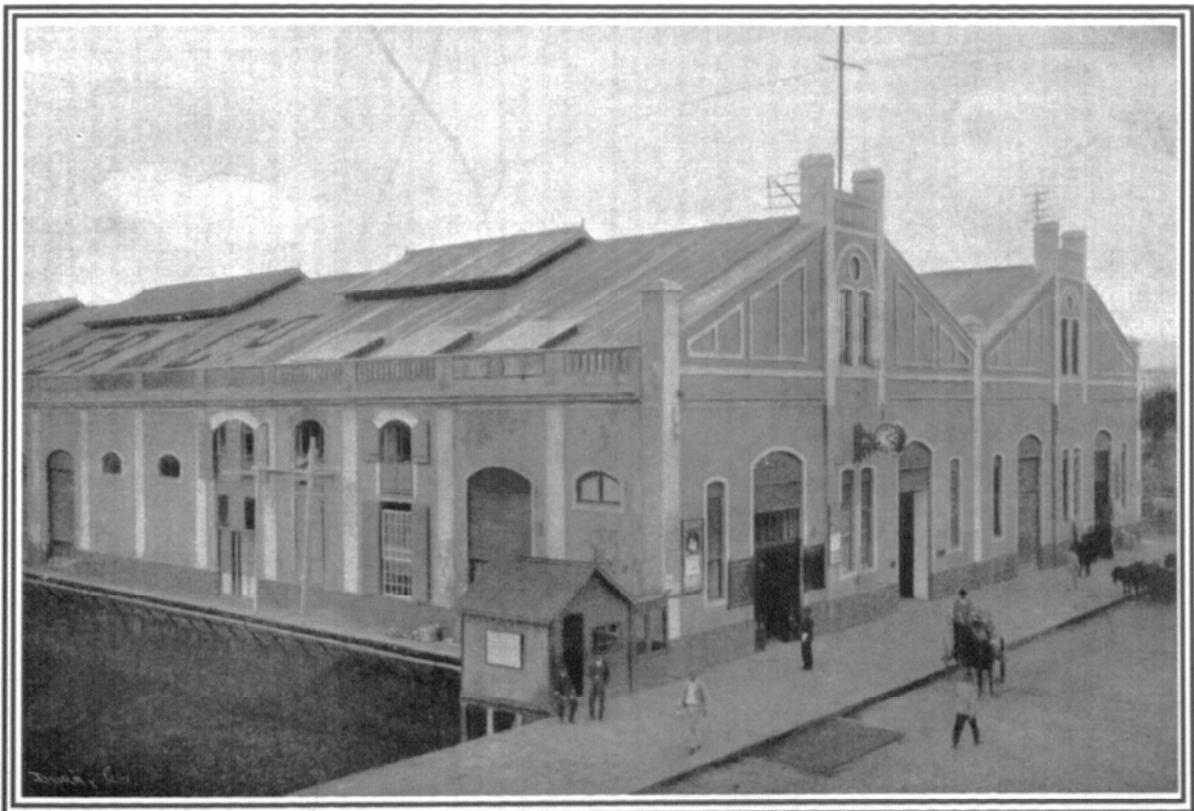
Bastan para mi objeto las consideraciones expuestas, concretándome, por el momento, á reclamar de V. S. se digne tomar en consideración el proyecto que tengo la honra de someterle. Repito que no debemos partir de ligero. Fórmese el oportuno expediente. Revístase con la autoridad de este Municipio, de la Jefatura de Ingenieros, de la Comandancia de esta Provincia marítima y Confraternidad de San Telmo, del entendido Jefe de Artillería Don Antonio de Quintana y Larena, Junta de Comercio y demás á quien haya lugar, para que, vuelto á la Sociedad, después de oídas también las correspondientes Secciones, se abra amplia y detenida discusión, finalizada la cual, si hay lugar á ello, elévese reverente exposición á Su Magestad (q. D. g.) con el objeto de que se digne prestar todo su apoyo y sancionar las medidas que se propongan para la realización de un proyecto de tanto interés para este país.—Las Palmas Febrero 4 de 1876. *Manuel González.*

Vistos los sucesos desde las alturas en que hoy nos encontramos, con las perspectivas que la realidad nos ofrece, se aumenta el valor de este precioso documento en que parece que habla, por boca de D. Manuel González, la misma voz del sentido común. ¡Cuanto mayor aparecerá su importancia cuando veamos que sus opiniones chocaban con las de hombres de valer y de cultura técnica que fomentaban un medio ambiente decididamente favorable á la continuación del puerto de Las Palmas!

Aquella invocación de las lecciones del pasado como enseñanzas para el porvenir en el emplazamiento de obras de la mayor importancia; aquella prueba de arraigadas convicciones con que hace profesión de fé á favor del puerto de La Luz, entre cuyos patrocinadores se contaba y *quería contarse siempre* el Sr. González; la invitación que hacía para que abrieran los ojos, y vieran claro lo que todos veían en el porvenir del puerto de La Luz, menos sus paisanos, como si una fatalidad pesase sobre nuestros destinos; la forma sesuda y parsimoniosa con que pedía se desarrollara su proyecto oyendo toda clase de informes que ilustraran el asunto; y aquel supremo recurso en que fiaba sobre todo la realización del pensamiento, «revistiéndonos de patriotismo, mucho patriotismo», refrescan el alma y hacen levantar el espíritu á otras regiones superiores que las del positivismo actual, poniendo en los perfiles de la pluma un tributo de merecida alabanza, á quien así pensó, y de ese modo miraba los intereses de su país.



Vista parcial del muelle de Santa Catalina en el puerto de La Luz, de Las Palmas.



Grandes almacenes, oficinas y depósitos de carbón de los señores Miller y Cia., respetable Casa que tiene todos sus intereses en Gran Canaria.

Un paréntesis

Aspecto militar del Puerto

IX

UA que en la Memoria del Sr. González, se habla, como uno de los motivos para fijar la atención en el puerto de La Luz, de la necesidad de poner á cubierto, no solo nuestros buques, sino esta misma población y sus intereses, de las asechanzas del primer aventurero de la nación que pudiese hallarse en pugna con la nuestra, y de la conveniencia de revestir el expediente, entre otros informes, con el del entendido jefe de artillería D. Antonio de Quintana y Larena, el orden lógico de los acontecimientos á que ajustamos nuestra labor, nos obliga á abrir un paréntesis para tratar del puerto de La Luz bajo el punto de vista militar.

Por otra parte, no hemos podido encontrar el informe que el Sr. D. Antonio de Quintana diera á la *Ecónomica de Amigos del País*, en virtud de la moción de D. Manuel González, y nos sirve para el caso, de suplemento, el que emitió por mandato del Ministerio de la Guerra. Y puesta ya la mano en el asunto, nos ha parecido también oportuno hacer una breve reseña del proceso de ejecución y estado de las obras militares del puerto hasta el momento actual, alterando, en este punto, el orden de los acontecimientos:

INFORME DE D. ANTONIO DE QUINTANA

Por Real orden de 7 de Noviembre de 1863 se mandó formar un plan de defensa de las Islas Canarias, designándose al efecto una comisión mixta bajo la presidencia del Capitán General que lo era á la sazón D. Joaquín Riquelme. Representaba en esa comisión al cuerpo de ingenieros el teniente coronel D. Nicolás Clavijo y Pló y al de artillería, el del mismo empleo entonces, D. Antonio de Quintana y Larena. Entre éste y el señor Clavijo surgió radical desacuerdo respecto á las bases generales de dónde debía partir el plan de defensa, por pretender el señor Clavijo que se concretara ésta á Santa Cruz de Tenerife, y sostener D. Antonio de Quintana que la base de todo el plan defensivo de las Islas Canarias, de no atenderse de igual manera á las dos islas de Gran-Canaria y Tenerife, debía ser exclusivamente la Isleta y el puerto de La Luz.

Solo reproducimos, por su mucha extensión, algunas de las conclusiones de este notable informe.

Dice así:

»Los dos puntos donde debe fijarse más la atención son los puertos de La Luz en Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, que convendría fuesen defendidos hasta el último extremo, puesto que en ellos sería lo

más conveniente apoyar la base de operaciones marítimas.

Si por razones económicas se considera preciso concretar la defensa extrema á uno solo de los indicados puertos, dotándole de todos los recursos necesarios como único puerto militar, se prefiere para este objeto el de La Luz en Gran Canaria que reúne, entre otras ventajas, la de estar resguardado por la importantísima posición de la «Isleta», de fácil defensa con pocos sacrificios de sangre y dinero.

Al indicarse como preferible el Puerto de La Luz, es indispensable manifestar la causa de esta elección, visto el estado de abandono en que se le ha tenido hasta ahora, si bien no es llegado el caso de entrar en los numerosos detalles que exigiría en su día el proyecto de sus obras defensivas.

Este puerto lo forma una pequeña península casi redonda de dos millas próximamente de diámetro, llamada la «Isleta», que ligada en la parte N. E. de la isla de Gran Canaria por un istmo de una milla de longitud y 200 metros de anchura en su menor extensión, permite á los buques estar al abrigo de los vientos reinantes, y solo está descubierto á los del 2.º cuadrante. El fondo de arena es bueno para el anclaje, y como la costa es aplacerada al frente del istmo, la sonda marca una depresión de poca importancia á medida que se aleja de la costa; pero que sin embargo, encuentra á poca distancia fondo suficiente para buques mayores. Las obras que el arte consagrare á este fondeadero para constituir un puerto militar, podrían efectuarse con cierta economía por la proximidad de los materiales, y proporción de tener la superficie de agua que se quiera, sin encontrar excesivas profundidades que hacen tan costosas las obras hidráulicas. Este puerto estaría defendido con la ocupación militar de la «Isleta», cuya posición dominante no solo descubre el horizonte marítimo en todo el 1.º, 2.º y 4.º cuadrante, sino que hacia el 3.º las derivaciones de las cordilleras que descienden de las mesetas centrales de la isla, parecen abatirse á más de una legua en contorno para no favorecer contra la «Isleta» los aproches del enemigo, aun suponiendo el caso extremo del último período de la defensa, consiguendo el invasor llevar á cabo un desembarco en la isla. La facilidad de hacer á la «Isleta» inaccesible en gran parte de su perímetro evita obras costosas de fortificación, y como su topografía permite el establecimiento de cuarteles, parques y almacenes en el pequeño valle que sus montañas dejan en el centro, se hallarían esos establecimientos resguardados en cierto modo de los fuegos del mar, no solo por la distancia de los buques enemigos, sino también por la altura de las montañas que le rodean en distintas direcciones á manera de altas murallas naturales. Y ultimamente hallándose situada en el centro geográfico de este Archipiélago, y en la isla que más recursos puede proporcionar, es indispensable recomendar eficazmente sus ventajas, para que apro-

vechándolas el Gobierno de la Nación, cuando lo considere oportuno, se evite á todo trance que algún día lo utilicen desgraciadamente nuestros enemigos. También es preciso considerar que estas islas, situadas en el derrotero de nuestras posesiones de América, Asia y Golfo de Guinea, necesitan un puerto militar de que actualmente carecen, para proteger en caso de guerra los buques de la marina del Estado, dar á estos y á los mercantes los auxilios necesarios, sirviéndoles en todas circunstancias de refugio por causa de temporales ó averías, y proporcionar á los de vapor seguros almacenes de carbón.»

Obras y proyectos militares posteriores

X

POR aquel entonces las cosas no fueron más lejos. El ministerio de la Guerra, ó mejor, su Junta Consultiva, debió hallarse perpleja ante el diverso criterio sostenido por los jefes á quienes se encomendó el estudio de la defensa de las islas, pues que nada se resolvió que sustantivamente concretara un plan al cual se subordinara el estudio de sus obras de fortificación, quedando el puerto en el estado de indefensión en que le hemos alcanzado, con solas sus torres de La Luz y de Santa Catalina, representación simplísima del arte de la fortificación militar en los siglos XVI y XVII.

Al llegar el año de 1898, el puerto se hallaba en vías de terminación, y con su construcción se reveló la importancia estratégica mundial de este Archipiélago, intercalado en la corriente comercial del Africa y la América del Sur con el continente europeo, por su extraordinario movimiento intenso, que dió origen y vigorizó tantos elementos como con prodigiosa rapidez se formaron y desarrollaron en el mismo; elementos que siendo de ordinario función comercial, podían en un momento de conflicto trocarse en función de guerra, aprovechados por un enemigo que lo cogiera para estacionar los buques de sus armadas. Y cuando en el expresado año se aproximaba aceleradamente el conflicto con los Estados Unidos de América, el Puerto era ya lo que hoy es, y en él, ni un solo cañón podía responder en condiciones aceptables de combate, al fuego del más pequeño crucero.

Tampoco se había estudiado un plan que fijara la posición y fuerza de las defensas terrestres. Y á medida que las posibilidades de alejar la guerra desaparecían, el Gobierno hubo de fijarse en la importancia de las islas y en su estado de abandono, y llegó á comprender al cabo todo lo que con este arriesgaba, pues que ellas venían á ser en aquella guerra que se avecinaba, algo así como frontera del territorio peninsular, y decidió improvisar por el momento obras y acumular recursos en sus principales puertos, llevados del interés de que el

La actitud del entonces teniente coronel Don Antonio Quintana, que defendía los verdaderos intereses nacionales frente al Teniente Coronel Clavijo, patrocinador del eterno privilegio de Santa Cruz de Tenerife, merece aplausos y no hemos de escatimárselos nosotros que conocemos la historia de sus afanes en defensa de los intereses del país, y sabemos, además, que fué uno de los paladines más entusiastas á favor del Puerto de La Luz cuando acaloradamente se discutía en la «Económica» sobre la preferencia entre aquél y el de Las Palmas.

enemigo no pudiera ocuparlos de primera intención y se aprovechase de su situación como seguras bases de otras operaciones sucesivas.

Para elegir posiciones, y determinar el tanteo previo de fuerza de aquellas que hubieran de fortificarse, ya que plan de defensa debidamente estudiado no existía, se comisionó al ilustre general de Ingenieros D. Rafael Cerero, (1) que llegó á Canarias por aquel entonces, y se fijó principalmente en el Puerto de La Luz, y con arreglo á las órdenes que dictó se llevaron á ejecución en el expuesto año de 1898, con el carácter de provisionales, las obras que actualmente lo defienden, con excepción de la batería en construcción de *Marfea* y de las de *Sabinal* y los *Giles* que se han proyectado con posterioridad.

Pasado el conflicto, se comprendió la necesidad de rectificar de una parte, y consolidar de la otra, las obras ejecutadas en tan apremiadas circunstancias, como las que quedan señaladas, y se nombró en el año de 1900 una comisión de R. O., presidida por otro ingeniero eminente, el general D. Leandro Delgado, la cual, después de estudios prolijos, redactó un plan completo á que hubiera de sujetarse la ejecución de las obras para la defensa del Archipiélago en general, y de cada isla en particular, cuyo plan sancionado se halla hoy en vigor, y en el cual el Puerto adquiere toda la importancia militar que sus condiciones y situación le dán, dotándole de un considerable número de obras que completen y á su vez protejan á las que hoy existen; reformando muchas de éstas para que adquirieran un grado

(1) Al viaje del Sr. Cerero precedió una conferencia del general Azcárraga, entonces Ministro de la Guerra, con don Felipe Massieu y Falcón, cuando este señor fué á Madrid á gestionar el que quedará en suspenso el embarque de reservistas para la campaña de Cuba, oyendo entonces de labios del ministro que enviaba al general Cerero para que definiera de una vez las cuestiones entre Sta. Cruz y Las Palmas en materia de fortificaciones. Tenemos motivos para saber que el informe del general Cerero sobre el valor extratático de la Isleta no solo para la defensa de las Canarias sino en relación con los mares que la rodean, tiene para el porvenir militar de esta isla y su preponderancia en el Archipiélago, una importancia extraordinaria.

superior de fuerza, y formándose en fin, un conjunto ó núcleo defensivo de primer orden.

Defienden hoy el puerto las baterías siguientes: de carácter permanente y terminadas: *San Fernando*, *Roque Ceniciento* y *San Juan*; de carácter provisional, *Guanarteme*, *Vijía*, *Coloradas*, *Faro*, *Arenales*, *San Francisco*, *Santa Isabel*, *Giles* y *Sabinal*; de carácter permanente en construcción, *Marfea*. La fuerza de cada una de estas posiciones, es materia aparte en la que no podemos entrar, aunque parece que la artillería de alguna de estas obras señaladas ha de sufrir transformación.

Los agobios de nuestros presupuestos, consecuencia de los limitados recursos de que nuestra administración dispone y las muchas y apremiantes necesidades á que la Nación ha de atender en su

obra de reconstitución, no consienten el rápido y progresivo desarrollo de nuestras obras defensivas; pero por el conocimiento que tenemos del vigente plan de defensa del puerto y plaza de Las Palmas, podemos sí señalar, que si el mismo pudiera realizarse en toda su extensión, completándose las obras actuales de una parte, tomando carácter de permanentes aquellas que lo tienen reconocido, y dotando á otras de material más moderno y adecuado, y ejecutando en fin, todas las demás obras que integran el plan vigente; nuestro puerto á sus condiciones naturales, y á sus obras de ingeniería civil que lo hacen el primero de estos mares, reuniría también condiciones militares de primer orden, que bien aprovechadas, serían garantía firme de que nuestra bandera no se arriaría en ellos jamás.



Continúa la historia del Puerto de La Luz

Informe del Comandante de Marina

XI

Lo era á la sazón, D. Pedro del Castillo Westerling, de recuerdo grato para los que tuvimos el gusto de conocerlo, por su carácter expansivo y por sus nobles arranques de que hay algunas señales en su informe; pero antes de consignar éste, que tiene fecha de 25 de Abril de 1877, debemos hacer referencia á otro anterior de la «Confraternidad de San Telmo», presidida por el mismo D. Pedro, del que solo hemos podido obtener un extracto de 22 de Septiembre de 1876, por donde se vé que la Confraternidad hizo constar las numerosas ventajas que se obtendrían, si se terminara un muelle en el Puerto de La Luz, dándole bastante anchura para que resistiera mejor los embates del oleaje producido por un bajo que lo domina; y añadió que aquella obra no quedaría bien, sin un muelle en la punta de Santa Catalina.

Véanse ahora las opiniones de Don Pedro del Castillo y Westerling:

«Al informar hoy á la M. I. y patriótica Sociedad de Amigos del País de esta capital sobre la proposición presentada á la misma en 4 de Febrero del año próximo pasado por su digno Director el Sr. D. Manuel González, cumple á mi deber ante todo manifestarle, que la tardanza en satisfacer por mi parte los deseos de la misma ha sido por causas ajenas á mi voluntad; pero procuraré, al emitir el informe que se me

pide, hacerlo tal cual lo considero oportuno, concretándome á los puntos siguientes: Necesidad urgente de continuar y terminar en el más breve plazo posible las obras marítimas empezadas y hoy paralizadas en el puerto de La Luz y conveniencia para este Puerto y la navegación en general de cortar el istmo de Guanarteme, formando un canal de navegación que ponga en comunicación el expresado puerto con la bahía del Confital. «En cuanto á la primera parte, debo manifestar, que en mi opinión *una gran parte del porvenir de esta importante población está en el Puerto de La Luz*: esto está no solo en la conciencia de la patriótica Sociedad, sino del público todo: en las distintas ocasiones que por órdenes superiores he tenido que oír el parecer de los navieros y pilotos de esta localidad para informar sobre dicho Puerto, siempre todos ellos han sido de parecer que nuestros esfuerzos se dirijan á conseguir que se termine el muelle del puerto de La Luz que aun sin un ferrocarril de sangre y con los medios de transporte que hoy existen sería muy beneficioso á sus intereses; esto por una parte, y por otra, el abrigo que tendrían las embarcaciones allí fondeadas y la facilidad de salir de él en todos tiempos, hace que considere urgente y necesario la continuación de dicha obra, á fin de que lo más pronto posible tengamos la satisfacción de poseer un puerto que no solo sea útil al comercio y á las industrias marítimas de la Gran Canaria, sino que sirva de *refugio* á los buques de todas las naciones que viniendo á reconocer estas islas en sus viajes á las Antillas, América Central y del Sur y Costa de Africa fuesen sorprendidos por malos tiempos. Pero se necesita más aún para que la obra fuese completa y es de suma necesidad aun antes de terminarla que se abastezca

de aguas potables aquel punto á fin de que los buques puedan hacer su aguada y no sigamos *pasando por la vergüenza* (1) de que los mismos de esta matrícula tengan que hacer un viaje solo para esto al puerto de Santa Cruz de Tenerife, tanto por lo difícil de hacerla por este muelle, como por la escasez notoria en las fuentes y depósitos de las aguas que á este fin se han dedicado.—En cuanto á la conveniencia para el Puerto de La Luz de que se cortase el istmo de Guanarteme, abriendo así una vía marítima que pusiese á aquél en comunicación con la bahía del Confital y economizasen los buques, principalmente de vela, una gran parte de tiempo no solo en sus viajes á Santa Cruz de Tenerife, sino á todo el grupo occidental de este Archipiélago, *creo como el Sr. González en la conveniencia de que se lleve á cabo dicha obra*, pero es ella de tal magnitud cual lo exigen las condiciones generales de la navegación que difícilmente la veríamos realizada. Para que el canal pudiese prestar el servicio que se desea, es preciso que tenga el ancho suficiente á fin de que pudiesen dos ó más buques de vela cruzarse en él y que su profundidad fuese de nueve á diez metros en la pleamar de tener menos agua solo sería útil á nuestros buques de cabotaje; pero no basta cortar el istmo para que quede libre el paso á la bahía del Confital, es preciso limpiar el Puerto del Arrecife, de poco fondo y sembrado de escollos y romper la barra de piedra que obstruye el paso: si se tiene todo esto en cuenta y se reflexiona por una parte la magnitud de la obra, que si bien sería muy útil absorbería un capital inmenso, y el que además tenía que seguir invirtiéndose para su conservación y dragado constante, pues la corriente que se establecería por desnivel de las aguas ó diferencia de establecimiento de puerto entre el de

la Luz y Arrecife, acumularía arenas en tal cantidad que en poco tiempo los obstruirían, y finalmente que solo sería útil y no con toda clase de vientos, para algunos buques de vela, pues los de vapor no se arriesgarían á pasar el Canal por ganar una hora á lo sumo de navegación en cambio de la exposición á varar ó abordar á otro buque, *es á mi juicio esto lo bastante*, á más de otras consideraciones marineras que no enunero, lo suficiente para desistir del proyecto del corte del istmo de Guanarteme, como estoy seguro opinará el Sr. Jefe de Ingenieros á quien también se le ha pedido informes sobre el particular, pues no corresponde la magnitud de la obra y su costo á la importancia de nuestro puerto: considerando más útil y de mejor éxito, que todos los esfuerzos de esa patriótica Corporación se dirijan á conseguir del Gobierno de S. M. la continuación y terminación de la obra ya empezada en el Puerto de La Luz, con lo cual hará un señalado é inmenso servicio al país.—Las Palmas de Gran Canaria 25 de Abril de 1877.—Pedro del Castillo».

Era, como vemos, D. Pedro del Castillo partidario decidido y entusiasta del porvenir del Puerto de La Luz. Veía en él un refugio apropiado para los buques que navegaran por el Atlántico; se resistía á *pasar por la vergüenza* de tener que recurrir á Tenerife para hacer aguada los buques por no tenerla en el Puerto de La Luz, y creía, como el señor González, en la conveniencia de abrir el Istmo si bien estimaba la obra de difícil realización por razón de su gran magnitud. Hay que sumarlo, pues, á los defensores del puerto y tributarle merecida alabanza.

Informe de Don Juan de León y Castillo

XII



nteligencia clara, y la superior autoridad de que hegozado siempre entre nosotros, en materias técnicas, el distinguido ingeniero D. Juan de León y Castillo, cerró los informes interesados en la moción de D. Manuel González. Por cierto que lo hizo en términos tales que debieron apagar no poco los entusiasmos, produciendo en los espíritus apocamiento y desencanto al marchitar, en gran parte, las esperanzas concebidas con la moción y los dictámenes que ya conocemos.

Y todavía debió ser mayor la desilusión y el desengaño cuando esas mismas opiniones expuestas al desnudo por D. Juan dos años después, en 1879, permitieron leer entre líneas, lo que no dijo expresamente en este informe; el cual puede con razón considerarse como la mortaja de la moción de D. Manuel González.

(1) Para evitar esta vergüenza, y que los marinos anduviesen por ahí, en los pilares públicos, buscando agua para abastecer los buques, construyó un algibe flotante el entusiasta patriota Don Luis Reina, y la Junta de obras construyó un depósito subterráneo en la entrada del hoy Paseo de los Castillos con cañería al muelle de Las Palmas. El primer algibe que tuvimos, y á que antes nos hemos referido, se bautizó con el nombre de «Luz Reina».

He aquí sus párrafos más substanciales:

«La memoria presentada por el Sr. D. Manuel González y González á la «Sociedad de Amigos del País» de esta ciudad, proponiendo las obras que deben construirse en el Puerto de La Luz para mejorar sus condiciones, revela una vez más la constante solicitud con que dicho señor piensa en el fomento y engrandecimiento de su patria.

Pero sin tener la ambiciosa pretensión de que mi dictámen sea infalible, considero el proyecto en toda su magnitud como una aspiración hija del caloroso patriotismo; aspiración noble y levantada, *pero irrealizable*, dada la importancia de nuestra isla, el estado del Erario público y la inmensa importancia de las obras.

Hay que examinar con calma y *sin ilusiones* y con gran copia de datos esta importantísima cuestión, para no gastar las fuerzas del país en proyectos grandiosos pero *impracticables*, fuerzas que aplicadas á necesidades urgentes é inmediatas proporcionarían resultados prácticos en la riqueza y bienestar del país.

Las obras que propone el Sr. González se reducen á las siguientes: 1.^a Prolongación del muelle de La Luz con los materiales allí existentes, por razón de la rescisión de la contrata: 2.^a Apertura del Istmo de Guanarteme por medio de un canal que una las dos radas de La Luz y del Confital. 3.^a Conducción de agua pota-

ble al Puerto de La Luz y 4.^a Construcción de fortalezas inexpugnables en la Isleta.

La primera categoría de obras, es una necesidad reconocida por todos. *Nada más lógico que aprovechar los materiales y terminar el espigón principiado.* Con este espigón se proporciona un cómodo desembarcadero, pero no un puerto capaz y abrigado; para esto sería preciso prolongarlo 750,00 metros más al Sur como se propuso en el proyecto que redacté en 1861; y aún esta prolongación no bastaría, si se habían de realizar las obras en la magnitud á que aspira el Sr. González. Sería preciso para dar toda la seguridad y capacidad convenientes, construir un contramuelle que partiendo del castillo de Santa Catalina cubriera el fondeadero de los vientos del S. E.

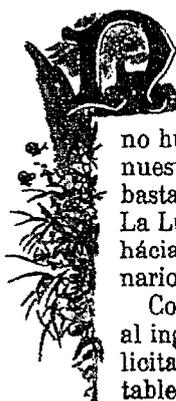
Sigue una larga disertación para contrariar el proyecto de abrir el istmo, con el cual, dice, «ganaría poco la navegación. La de vapor, porque el tiempo perdido en rodear la Isleta, es insignificante, y la de vela, porque los gastos que le ocasionaría el remolcador que se había de establecer para conducir los buques por el Canal, no compensaría el retardo que hoy suele experimentar. Pero cuestión es esta que tratará con más luces que yo el señor Comandante de Marina y la Confraternidad de San Telmo, á quienes también se consulta; y

termina defendiendo como una buena mejora la conducción de aguas potables.

Para conocer todo el alcance y significación de este informe y justificar el calificativo que le dimos anteriormente, es preciso leerlo con detenimiento, medir y pesar todas sus palabras, y sobre todo, volverlo á leer después de haber leído el capítulo que sigue, donde su autor expone, sin eufemismos ni reparos de ninguna clase, su verdadero pensamiento sobre la construcción de puertos en Gran Canaria. Solo así se comprenderá la frialdad glacial, con que trata el distinguido ingeniero, de aquel extremo de la moción de D. Manuel González que se refiere á la prolongación del muelle de La Luz con los materiales allí acopiados desde la rescisión de la contrata de Verdugo; propósito que pareció excelentísimo á D. Pedro del Castillo Westerling, en cuya opinión, apoyada en el parecer de los navieros y pilotos de esta localidad, estaba cifrada en el Puerto de La Luz una gran parte del porvenir de esta población, mientras que á D. Juan de León y Castillo solo parecía lógico aprovechar los materiales existentes y terminar el espigón principiado.

Opinión fija y completamente segura de
Don Juan de León y Castillo
sobre muelles en Gran Canaria

XIII

o 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 en favor del Puerto de La Luz, para eternizar su memoria y atraer hacia ella el respeto y gratitud de los canarios.

Con fecha 2 de Mayo de 1879, se dirigió al ingeniero D. Juan de León y Castillo solicitando su ilustrada y siempre respetable opinión, sobre diversos particulares relativos á los puertos de Las Palmas y

La Luz.

Seis meses después, el 4 de Noviembre del referido año, evacuó su informe el ilustrado ingeniero y en él después de justificar el retraso con la importancia del problema que se sometía á su consideración, hizo la historia de las variaciones sufridas por la legislación en materia de puertos relatando las vicisitudes por que atravesó el muelle de Las Pal-

mas desde su comienzo hasta la fecha en que informaba, y luego añade: «En vez de procurar el aumento de consignación, cundió el desaliento y se procuró inclinar la opinión pública á la idea *descabellada* de abandonar el muelle de Las Palmas y fijarse en el de La Luz»...

Verdad es que en esa Memoria se leen párrafos como éste: «Pero si el muelle de Las Palmas representa el presente para esta isla, el de La Luz significa el porvenir no solo para la Isla sino para la Nación.» Y también se leen estos otros: «La existencia de un puerto de refugio en estas islas, es una necesidad no tanto para ellas mismas como para la navegación. Y, si esto está fuera de toda discusión, ¿cual de los puertos de esta provincia está más indicado para que con menos sacrificios pueda la nación darle todas las condiciones necesarias á este objeto?—No cabe duda que es el de La Luz. Su importancia y superioridad han sido reconocidas por la misma dirección de Obras públicas, que en la última Memoria que acerca de los puertos de la Nación redactó en

»1873, dice que este puerto con algunas obras artificiales, sería uno de los mejores puertos de refugio del Océano Atlántico= Así, pues, no es descabellado intentar la declaración de puerto de Refugio para el de La Luz y conseguida que sea aquélla, entonces correrían las obras por cuenta del Estado.»

* * *

Las preferencias de D. Juan de León y Castillo por el muelle de Las Palmas, y la idea de invertir en él todos los recursos, domina por completo en el informe, y se expresa con tal viveza y colorido, que revela obsesión y apasionamiento. Por eso, á pesar de haberse subastado el 12 de Enero de 1873, el primitivo muelle de La Luz por un presupuesto de cuatro millones, doscientos mil quinientos reales, el ilustrado ingeniero formó un proyecto de prolongación y abrigo del muelle de Las Palmas por valor de cuatro millones, seiscientos veintitres mil doscientos ochenta y seis reales; pero la superioridad lo rechazó diciendo que no podían construirse dos muelles á tres millas de distancia uno de otro, y puesto que se había elegido el de La Luz, solo debía terminarse el martillo del de Las Palmas, dejándolo como desembarcadero.

Para corroborar la verdadera obsesión y hasta preocupación del distinguido ingeniero por el puerto de Las Palmas, véase lo que más adelante añade en el informe á que nos venimos refiriendo: «Desde 1873, en que volví al servicio, después de seis años de licencia, ha sido mi preocupación constante, resolver el problema de asegurar el muelle de Las Palmas, no solo con el objeto inmediato de mejorar las transacciones marítimas, sino principalmente con el de demostrar que esta ciudad puede construir un puerto sin temor á la acción de las olas, contrariamente á lo que siempre se ha creído.» Y añade: «Si el problema se ha resuelto ó no de un modo satisfactorio, lo puede decir el estado actual (1879) del muelle, después de tantos temporales como ha resistido.»

Reconoce en este informe su ilustrado autor que á pesar del estado tan satisfactorio del muelle de Las Palmas el puerto de Santa Cruz había adquirido en aquella fecha una supremacía marítima incontestable sobre el nuestro respecto á la navegación de tránsito de tanto porvenir para este Archipiélago, y reconoce las razones en que se inspiraba la «Económica» encaminada á recuperar el terreno perdido, y añade: «Naturalmente se presenta la cuestión siguiente: ¿en cuál de los puertos se invertirán los recursos? ¿En el muelle de Las Palmas? ¿en el de La Luz? ¿ó en los dos á la vez?»

»La respuesta no es dudosa. Sin vacilación optamos por el de Las Palmas, ÚNICA Y EXCLUSIVAMENTE.

»El puerto de Las Palmas representa el presente y el de La Luz, el porvenir. El primero está en la población, el segundo á 6 kilómetros de distancia.

»Si se abandona el primero por el segundo, equivale á trasladar esta población al interior de la Isla como si dijéramos á Tafira, quitándole

»SU CARÁCTER MARÍTIMO Y COMERCIAL en un período más ó menos lejano.»

«Pero ¿para qué cansarnos en demostrar la absoluta necesidad de ese muelle? Pregúntese á todos los marinos y comerciantes, si aún construido un INMEJORABLE PUERTO en La Luz, no esperarían al buen tiempo para hacer los desembarques por el muelle de Las Palmas.»...

Persistió D. Juan en estas opiniones fijas y completamente seguras, hasta el 7 DE MAYO DE 1880 fecha en que celebró sesión la «Sociedad Económica de Amigos del País», con motivo del movimiento general de protesta levantado aquí, por la clasificación de puertos, en que debido á las maquinaciones del diputado por Tenerife Sr. Pérez Zamora, se declaró como único de interés general en esta provincia el puerto de Santa Cruz, según veremos en el epígrafe siguiente.

En la sesión á que nos referimos se leyó una carta de D. Juan de León y Castillo que decía textualmente:

«Yo no tengo inconveniente en ampliar el informe sobre muelles. Es más, tengo mucho gusto en ello, pues para mí es lo que únicamente debiera ocupar la atención de todos los amantes del país. Y con tanto mayor gusto ampliaré el informe cuanto que tengo una opinión fija y completamente segura sobre muelles de Canaria, es á saber: que no se debe pensar al presente (Mayo de 1880) más que en el muelle de Las Palmas y que esa rada tiene las mejores condiciones para proporcionar un espacio abrigado en donde no hayan rebosos, asegurando, además, que las obras resistirían muy bien y resultarían económicas.»

* * *

No es posible consignar lo que queda escrito sin que se escape de la pluma una reprobación y una repulsa contra todo lo que en contrario se ha escrito, en folletos, revistas y periódicos, y aun en trabajos inéditos preparados, al parecer á guisa de sorpresa, para la posteridad.

Escribir la historia que se ha vivido y se vive, trae á la misma el calor, la sangre y los nervios que no puede tener el que refiere los acontecimientos de otros tiempos, aunque ambos se hallen inspirados por igual criterio de imparcialidad.

En este momento se nos viene á la memoria un artículo firmado por el mismo D. Juan de León y Castillo, que publicó el periódico *La Ciudad* y reprodujo *La Defensa* á fines de Julio de 1908, motivado por la información pública que promovió la Junta de puertos para estudiar las mejoras y ensanche del de La Luz, partiendo de la base de que el dique actual está en grave riesgo de perderse por la acción corrosiva de las aguas sobre los materiales empleados. En ese artículo consigna el distinguido ingeniero, entre otras cosas que habremos de mencionar en el transcurso de nuestra historia, lo que se lee en el siguiente párrafo:

«Desde antes de 1881, fijo siempre mi pensamiento en realizar el puerto de La Luz, me dediqué á estudiar los libros que trataban de la construcción de puertos, obras las más vagas y

»menos precisas de la ciencia del ingeniero en su trazado, cálculos mecánicos y sistemas de construcción»...

Mal se compagina este aserto con las opiniones *fijas, y completamente seguras*, que sobre los muelles de Gran Canaria tenía D. Juan de León y Castillo en *Mayo de 1880*, pues entonces creía que no se debía pensar más que en el muelle de Las Palmas, según hemos visto anteriormente; y mucho más incomprendible resulta *que desde antes de 1881* tuviera siempre *fijo su pensamiento* en el Puerto de La Luz, y que se dedicara á estudiar los libros que trataban de la construcción de puertos con miras á la realización de aquella magna obra, cuando nos fijámos en las ideas emitidas en el informe de 4 de Noviembre de 1879, fecha tan cercana á la de 1881, y leemos «que se consideraba una idea »descabellada abandonar el muelle de Las Palmas »y fijarse en el Puerto de La Luz; que desde el año »de 1873, había sido preocupación constante suya »resolver el problema de asegurar el muelle de Las »Palmas optando sin vacilación por éste, única y »exclusivamente, en la necesidad de elegir entre él »y el de La Luz, considerando que abandonar el primero por el segundo equivaldría á trasladar esta »población al interior de la isla, como si dijéramos á Tafira, quitándole su carácter marítimo y »comercial en un período más ó menos lejano»...

Y adquiere todavía más vigor y justificación la protesta cuando vemos asegurar en letras de molde, con todas las apariencias de la inspiración ó el asentimiento de D. Juan, y positivamente sin ninguna demostración pública ni privada de desaprobación ó desagrado por su parte, que fué éste el primero en definir, bajo todos sus aspectos, la importancia futura del puerto de La Luz en la Memoria que acompañó al proyecto de 1861; por que si en los años de 1877, (26 de Abril), 1879 (4 de Noviembre) y 1880 (7 de Mayo), tenía el pobre y triste concepto que le hemos visto expresar sobre el puerto de La Luz en su comparación con el de Las Palmas, ¿qué opinión mejor podía tener el año de 1881 acerca de la inmediata realización del mismo?

Por eso dijimos bajo uno de nuestros primeros epígrafes, que ya sabemos todos lo que son Memorias y la estrecha relación que suelen guardar con el proyecto que apadrinan; y que las opiniones fijas y completamente seguras de Don Juan de León y Castillo acerca del puerto de La Luz, las encontraríamos más adelante. Y en efecto las han visto nuestros lectores en este capítulo, como las encontramos nosotros en los archivos de la «Sociedad Económica de Amigos del País» para ponerlas aquí al servicio de la verdad de la historia.

Un mal que produjo muchos bienes

XIV



MIENTRAS aquí, en Las Palmas, nos devanábamos los sesos y perdíamos lastimosamente el tiempo en apasionadas discusiones sobre cual de los dos puertos debía preferirse, si el de esta Ciudad ó el de La Luz, allá en Madrid, se preparaba un golpe de muerte para los dos, ó lo que es lo mismo para la isla toda de Gran Canaria.

El 7 de Mayo de este año (1880) se publicó la Ley de puertos con arreglo á las bases aprobadas por las Cortes y promulgadas como Ley en 29 de Diciembre de 1876, usando el Ministro de Fomento de la autorización que la misma Ley le otorgaba, oído el de Marina, la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y el Consejo de Estado en pleno, y de conformidad con el Consejo de Ministros.

En esa ley se declaran puertos de interés general de 1.º orden, los de Alicante, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Cartagena, Ferrol, Málaga, Palma de Mallorca, Santander, Sevilla, Tarragona, Valencia y Vigo; y de interés general de 2.º orden los de Almería, Avilés, Ceuta, Coruña, Gijón, Huelva, Pasajes, San Sebastián y Santa Cruz de Tenerife: se consideran como puertos de Refugio y por tanto de interés general

Los Alfaques, Algeciras, Muros, Musel, Rosas y Santa Pola, y se declaran puertos de interés local todos aquellos que no se hallasen comprendidos en la relación anterior y en que se hicieran operaciones comerciales, entre los cuales se encontraba el de Las Palmas.

Como los puertos de interés general se habían de costear por el Estado y los de interés local con fondos de las Diputaciones ó de los Ayuntamientos, fué este un golpe rudo asestado á Gran Canaria con aviesa intención y manifiesta alevosía.

Era entonces Consejero de Estado, y personalidad influyente en la Corte, el diputado por Tenerife D. Feliciano Pérez Zamora, que gozó entre sus paisanos gran predicamento mientras encarnó la idea de exterminio para Gran Canaria, que fué la mayor parte del tiempo de su vida pública. A él se atribuyó, y á sus maquiavelismos fué debida, esa escandalosa preterición, ese rasgo de exclusivismo que ha caracterizado siempre á la capital de la provincia en sus relaciones con los demás pueblos del archipiélago.

Pero como las malas acciones suelen traer aparejados merecidos castigos, y los grandes males grandes remedios, al conocerse en Las Palmas el injusto

agravio, un movimiento de indignación estalló en todos los corazones, y un clamoreo general de queja y de protesta, partió de todos los canarios. Aunáronse las voluntades, cesó la lucha entre los partidarios del uno y del otro puerto; reuniéronse el Ayuntamiento y las sociedades todas para acudir al remedio que lo era desde entonces, como lo fué después y lo sigue siendo ahora, D. Fernando de León y Castillo, quien por propia iniciativa estaba ya en campaña poniendo sus relevantes dotes de talento, actividad, energía y patriotismo, al servicio de los intereses de su país.

No había transcurrido un mes desde la infausta nueva, cuando arrancó al Ministro la promesa de que se subsanaría el error padecido en la clasificación de puertos, y á la voz la Real orden de 21 de Junio del mismo año, en que se disponía la remisión de 61.000 pesetas, para continuar las obras del muelle de Las Palmas. La confesión de su error por parte del Ministro, la promesa de subsanarlo y el envío de la mencionada suma, como prenda de sinceridad, contribuyeron á calmar un tanto los ánimos.

También en el acto de conocerse en Las Palmas la citada ley de puertos, y que ésta autorizaba la creación de Juntas de obras, que podían arbitrar recursos y continuar las existentes consiguiendo algún auxilio ó subvención del Estado, siendo Sub-Gobernador de Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura, Don Agustín Bravo de Laguna y Jóven, solicitó y obtuvo la creación de una Junta en Las Palmas, mandada formar por Real orden de 20 de Abril de 1881.

Por esa época se publicaba en Las Palmas *La Correspondencia de Canarias*, periódico eminentemente patriótico, constante defensor de los intereses de esta isla, sobre todo de los de Las Palmas; y en el número correspondiente al 13 de Noviembre de 1880 publicaba este patriótico y significativo suelto:

«Muy grato nos ha sido haber oído en estos días, hasta á marinos extranjeros, celebrar las magníficas condiciones del puerto de La Luz de esta Capital, para que sea declarado de REFUGIO.

«En opinión de todos, es el puerto que está llamado á prestar tan importantísimo servicio. El abrigo seguro que proporciona, las excelentes condiciones de su fondo, y el encontrarse tan inmediato á esta población, son circunstancias ventajosas que le colocan entre los mejores PUERTOS DE REFUGIO de España.

«Cuando visitó nuestro puerto la gran fragata de guerra *Villa de Madrid*, hicieron sus Jefes y Oficiales los mejores elogios de la ensenada de La Luz, considerándolo con todos los requisitos para ser declarado Puerto de Refugio. Comisiones de la marina inglesa, que también lo han estudiado, han confirmado sus excelencias para el indicado objeto. Todo, pues, viene á sintetizar que el declaratorio de *Puerto de Refugio* debe indiscutiblemente obtenerlo el de La Luz de Gran Canaria. Por consiguiente, no son gratuitas apreciaciones, sino la antigua y general reputación de propios y extraños, que tiene adquirida el expresado puerto, á cuyas inmediaciones se halla el del Arrecife, con un magnífico carenero donde buques de gran ta-

maño, como la fragata *Trinidad*, han podido reparar sus averías y sin peligro alguno.

«Importa mucho que los hijos del país, se fijen en tan interesante asunto, pues de él han de resultar ventajas incalculables para Gran Canaria.»

* * *

Era á la sazón diputado á Cortes conservador, D. Pedro Bravo de Laguna, y como tal ostentaba la representación política en las islas del grupo oriental, en estrecha relación con D. Fernando de León y Castillo, diputado por Gufa, de quien D. Pedro era entusiasta admirador. Y ocupaba, como hemos dicho, el Sub-Gobierno de Las Palmas D. Agustín Bravo de Laguna quien, ante los caballerosos escrúpulos de su hermano para mover la cuestión del puerto de La Luz, embargado por motivos de delicadeza, como propietario de la Isleta, tomó la iniciativa en la formación del expediente que sirvió de base para la declaración de Puerto de Refugio.

Entónces era jefe, como hemos dicho, de la política local D. Pedro Bravo de Laguna á quien sustituyó Don Juan de León y Castillo en Febrero de 1881. Antes de esa época, y aún después, estuvo aquél en Tenerife en funciones de Ingeniero Jefe, de donde regresó á Las Palmas con su familia el 7 de Julio, cuando ya estaba en Madrid el mencionado expediente.

Nos fijamos en este detalle porque todo revestía importancia en aquella época de nuestra historia, y es curioso y digno de contarse; y en prueba de verdad de lo dicho vamos á dar á conocer la fuente de donde tomamos ese dato.

Decía el período *El Liberal*, órgano de D. Juan de León y Castillo, en su primer número, correspondiente al 2 de Octubre de 1882:

«Es un hecho demostrado y tangible, que, dígase cuanto se quiera en contrario, el Sr. León y Castillo (D. Juan) solo ha dirigido exclusivamente la cosa pública en el país desde Febrero de 1881. Desde entónces, la gestión es suya y solo desde entónces corresponde de derecho exigírsele la responsabilidad ó adjudicarle la gloria.»

Y más adelante añade:

«Pero descartadas esas fechas y partiendo desde el acontecimiento de la Restauración, es otro Diputado (el Sr. Bravo de Laguna y Joven) el que *ha regido los destinos de este Distrito*, durante el largo período de la dominación conservadora.»

Hecha esta necesaria disgresión para aclarar la verdad en ese punto, añadiremos que el expediente se inició apareciendo que lo solicitaban algunos ayuntamientos y corporaciones, en cuyas instancias puso un decreto marginal el Sub-Gobernador disponiendo se oficiara al Comandante de Marina de la provincia de Gran Canaria, Ayuntamiento de Las Palmas, Ingeniero jefe de obras públicas, Sociedad Económica de Amigos del País, Confraternidad de San Telmo, Armadores, etc.

He aquí los términos del oficio:

«Para que este Centro pueda informar con el mayor acierto y copia de datos varias solicitudes que dirigen por conducto del mismo al Ministro de Fomento, algunas Corporaciones establecidas en esta

ciudad y Ayuntamientos de la Isla, pidiendo que se declare *Puerto de Refugio* el de La Luz, que forma parte de esta rada, como uno de los medios eficaces de ayudar á nuestra abatida agricultura de la crisis por que atraviesa á consecuencia de la depreciaçión de la grana, ha acordado dirigirse á V. S., como tengo el honor de hacerlo, á fin de que se sirva emitir su ilustrado parecer en asunto de tan vital interés para el país.

Dios guarde á V. S. muchos años. Las Palmas 9 de Diciembre de 1880

Agustín Bravo.

Todos aquellos centros contestaron á la mayor brevedad y con el mayor entusiasmo á favor del Puerto de Refugio en La Luz, y si no transcribimos aquí esos informes, es porque no resulte demasiado voluminoso este trabajo. Una excepción debemos hacer, y la hacemos con muchísimo agrado á favor del de D. Juan de León y Castillo. Sus conocimientos técnicos en la materia, su autoridad superior como ingeniero y como hombre público; el ser éste el primer trabajo en que suma su ilustración y su autoridad y demás altas dotes de inteligencia á los veteranos en la defensa del Puerto de La Luz, y la circunstancia de haber registrado otros informes suyos en que sustentaba diverso criterio, nos mueve á transcribirlo íntegro. Dice así:

«La creación de un Puerto de Refugio en este Archipiélago, es una necesidad sentida por todos los marinos que recorren el Atlántico en dirección á la América del Sur y á la costa occidental del África.

»Situadas estas Islas en el derrotero de las navegaciones indicadas y especialmente de la última, puede considerarse como el puerto de descanso para la continuación de sus viajes. Por esto estas islas son visitadas cada día por mayor número de líneas de vapores para refrescar aguada, tomar víveres y provisionarse de carbón.

»El movimiento actual no puede dar idea del que ha de tener en lo futuro, dado el interés con que las naciones europeas principian á explotar las inmensas riquezas naturales que encierra el África, y que se exportan por los diferentes puertos de su costa occidental. Enfrente mismo de estas Islas, las pesquerías que se verifican en los mares próximos á Cabo Nún y la exploración y explotación de todos los productos de la región antigua, están imponiéndose al Gobierno de nuestra nación para establecer la factoría de Mar-pequeña.

»Creemos supérfluo esplanar, en vista del movimiento marítimo actual y futuro, la necesidad de que en estas islas encuentren los buques un puerto abrigado de todos los vientos, en el que encuentren refugio en los temporales tan recios y frecuentes de la estación de invierno y en el que puedan reparar averías. España, que tiene varios puertos de Refugio en el mar Cantábrico y en el Mediterráneo, está obligada con mayor razón, á establecer otro en medio del Atlántico y en estas apartadas latitudes, para llenar todas las necesidades de la navegacion antes citada.

»Entre todos los puertos de la Provincia ¿cual es el que mejores circunstancias reúne para construir en él un puerto de esta clase? A nuestro entender, ninguno como el de La Luz, cuyas excelentes condiciones han sido reconocidas por todos los marinos que han recorrido estos mares y que han descrito sus radas y fondeaderos en diversos derroteros. Pero de estos testimonios, ninguno más autorizado que el de la Dirección de Obras Públicas consignado en la Memoria re-

lativa á Puertos, Faros, etc., correspondiente á los años de 1870 y 1872. En su página 166 dice textualmente:»

Aquí transcribe el párrafo de la Memoria que ya conocemos, y luego añade:

«Nada más exacto que las ideas emitidas en los derroteros y en el párrafo copiado. En efecto: la rada á que nos venimos refiriendo, es la que en este Archipiélago reúne mejores condiciones naturales para la formación de un puerto abrigado, con todas las obras que exige el adelanto de la navegacion y de la industria marítima.

»Abrigado completamente de los vientos del tercero y cuarto cuadrante, y de gran parte de los del primero, especialmente de las brisas que reinan en el verano; necesita tan solo para su abrigo completo, la prolongación del principiado Dique, que arrancando de la *Isleta en dirección N. S., se ha de extender hasta casi enfrente del Castillo de Santa Catalina*, y la construcción de un contramuelle que partiendo de dicho Castillo con rumbo aproximado al E. N. E., se prolongue hasta formar con la cabeza del otro dique la entrada del puerto.

»De este modo, con una longitud de 1.250 metros para el primer Dique y de 650 para el segundo, se obtiene un fondeadero de 130 hectáreas de superficie cuya capacidad poseen pocos puertos así abrigados.

»Esta obra que en cualquiera otra localidad importaría una crecida suma de millones, *se puede llevar á cabo con una suma relativamente pequeña*. Resultado es este que se debe á las especiales y ventajosas condiciones de la rada, así como á la abundancia con que se encuentran á corta distancia los materiales necesarios para la construcción de las obras.

«En efecto: el fondeadero tiene el calado necesario para recibir los mayores buques conocidos, pero solo el necesario, pues la sonda, en la bajamar de equinoccio, no pasa de trece metros, siendo la general de ocho á doce. Así es que puede calcularse una cota de ocho metros para el perfil longitudinal de los diques.

»Si fijamos seis desde la línea de bajamar hasta el piso de los mismos diques, resultarán catorce metros de altura media aproximada para el macizo de la obra que lo ha de formar.

»Deduciendo el ancho de estos diques que han de servir de rompeolas, á la dimensión estrictamente necesaria para resistir las fuerzas de los mares, y para poder servir á las faenas de auxilio y salvamento de los buques, no puede exceder de siete metros, segun acostumbran hoy los constructores ingleses.

»El volumen deducido del alto y ancho fijado, resultará de noventa y ocho metros cúbicos para el metro lineal de dique, volumen excesivamente pequeño, que es difícil obtener en diques de tanta longitud, abrigando á la vez espacio tan considerable.

»Igualmente resulta un *precio muy reducido para el metro cúbico de bloques artificiales, por la abundancia de piedra y arena propia para esta clase de obras*. Dicho precio no puede exceder de *quince pesetas*. Con tales datos el precio del metro lineal á catorce pesetas y setenta céntimos.

»A hora bien; siendo la longitud de los dos diques mil novecientos metros, su presupuesto ascenderá á *dos millones, ochocientas treinta y una pesetas, cero céntimos, ó sean tres millones de pesetas*.

«Con un presupuesto tan corto, se obtiene desde luego el objeto primordial de un Puerto de Refugio: cual es el abrigo. Los muelles desembarcaderos que se

han de establecer en los mismos por la parte de abrigo, en los puntos más convenientes, son obras de poca importancia que se podrían ejecutar después.

»Las ventajas naturales de esta rada no se concretan á las que hemos enunciado. Reune otras que concurren aun á facilitar el establecimiento de Puerto de Refugio. El terreno que rodea la rada es bajo y arenoso en su mayor parte, descansando sobre la roca que se encuentra á cierta profundidad. Fácil es por lo mismo, construir en un plazo más ó menos lejano, los muelles de tierra que se han de cimentar á cinco ó seis metros de aguas, para que los buques atraquen á ellos, así como terraplenes de terreno robados al mar, que han de servir de emplazamiento á los Docks y demás edificios anexos al puerto. También las condiciones del terreno permiten con facilidad las construcciones de dársenas para carena de los buques, necesidad hoy la más imperiosa para los que cruzan estos mares, pues se hallan imposibilitados de reparar la menor avería, á cuya circunstancia se debe sin duda el no haberse podido establecer la navegación á vapor entre Islas.

»Imposible es en este informe detallar más las ventajas que la rada de La Luz ofrece para un puerto de Refugio. Lo dicho basta para hacer comprender, á primera vista, que las exposiciones que se han de dirigir por conducto de V. S. á la superioridad reclamando que se declare dicho puerto en esta categoría, son fundadas y responden á una necesidad, más que provincial, de interés general para la navegación nacional y extranjera.

»Con todo lo expuesto creo haber contestado su atenta comunicación del 9 del corriente.

»Dios guarde á V. S. muchos años. Las Palmas 14 de Diciembre de 1880.

El Ingeniero Jefe de la Provincia.
Juan de León y Castillo."

*
**

En este momento se nos viene á la memoria el artículo de D. Juan de León y Castillo a propósito de la información pública organizada por esta Junta de Obras del Puerto, artículo que ya mencionamos anteriormente, y del cual cortamos ahora el siguiente párrafo:

«Al recibirse en Madrid el proyecto (se refiere al del puerto de refugio), se alarmaron Albareda y mi hermano con el presupuesto de ocho millones, considerándolo el segundo como una atrocidad que no concebía en el ingeniero, y que por este camino no habría puerto.»

Contestando á este y á otros particulares del artículo aludido, apareció otro en el número del

Diario de Las Palmas correspondiente al 3 de Agosto de 1908, que con referencia al punto concreto que nos ocupa, decía:

«En aquella época se había proyectado el Puerto de Santa Cruz que al fin y al cabo era la capital de la provincia, mientras el de La Luz era, según D. Juan, algo parecido al de las Nieves, al de Melenara ó al de Arinaga en el concepto de los centros ministeriales. El presupuesto del de Santa Cruz no llegaba á cinco millones de pesetas y el de refugio se hizo ascender casi al doble, á ocho millones. Pero no es eso lo peor sino que la diferencia de esto consistía en dos cosas indispensables según la memoria: en que el Puerto de La Luz se habría de construir con bloques ó prismas de cal, arena y cemento, por no existir piedras á propósito para la escollera, y en que la arena había de ser precisamente arena negra de la Mar Fea. Así se proyectó la obra y así se subastó.

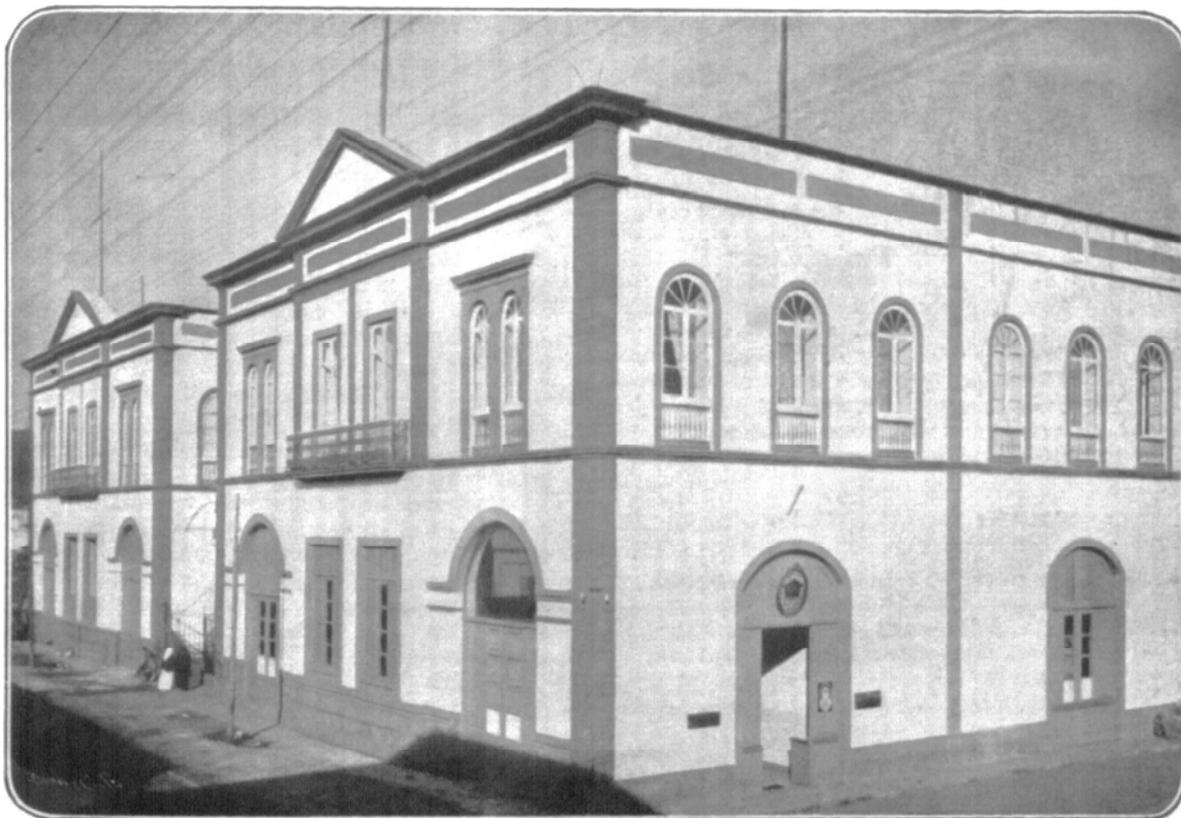
De suerte que D. Fernando de León y Castillo tuvo que hacer un doble esfuerzo y sacrificio para conseguir la aprobación del proyecto y para recabar no solo el coste natural de la obra sino el sobre gasto que implicaba el sistema de bloques proyectado. Tuvo, pues, que forzar la máquina, y no tiene nada de extraño que al encontrar resistencias en los centros técnicos y en los agobios económicos ministeriales, lanzara alguna queja amarga. Pero venció todas las dificultades, hizo viable el proyecto duplicando el número de años para la construcción del Puerto, y ese cargo que hoy le hace su hermano se convertirá en último término, caso de confirmarse, en su mayor gloria y alabanza.»

Si el articulista del *Diario* hubiera tenido á la vista, como indudablemente lo tuvo el Ministro Sr. Albareda, el expediente para la creación del Puerto de Refugio, viendo en él las opiniones que tenía unos meses antes el ingeniero jefe, redactor del proyecto, sobre «el poco costo de las obras, el precio muy reducido para el metro cúbico de bloques artificiales, por la abundancia de piedra y arena propia para esta clase de construcciones, y que el presupuesto del Puerto de Refugio ascendería como máximo á tres millones de pesetas,» se hubiera explicado perfectamente la alarma que D. Juan de León y Castillo atribuye á aquel Ministro amigo de Gran Canaria, ante el presupuesto de ocho millones, á que ascendía la obra; y hasta que D. Fernando, allá en lo más recóndito de su pensamiento, juzgara que por aquel camino no se iba á ninguna parte: ideas que consignamos con referencia y bajo la salvaguardia y responsabilidad de D. Juan, que las estampó en un artículo.





Oficinas de The Grand Canary Coaling Co., en el puerto de La Luz, establecidas en Las Palmas por iniciativa de D. Alfredo L. Jones, verdadero genio comercial de Inglaterra, que tantos beneficios ha traído a Canarias con sus grandes y plausibles iniciativas en la Industria, el Comercio y la Agricultura.



Oficinas y depósitos de carbón mineral, de los señores Woermann Linie, de Alemania.

Un contraste

XV



ANTES de terminar la relación de sucesos ocurridos el año de 1880 en orden á la materia que nos ocupa, debemos hacer resaltar un ejemplo del eterno contraste entre la conducta de los canarios y los tinerfeños, en relación con los intereses de una y otra isla.

Mientras D. Feliciano Pérez Zamora, gran protector y dispensador de favores á Tenerife, y por ende, gran enemigo de Gran Canaria, fraguaba en la sombra, con verdadera perfidia, el rudo golpe á que nos hemos referido en el capítulo anterior, asestando una puñalada de muerte á nuestros intereses marítimos, manteniendo el odioso privilegio de que ha vivido y aspira á seguir viviendo Sta. Cruz de Tenerife á costa de los demás pueblos de la provincia, y llenando la medida de las locas ambiciones de aquella ciudad, al declarar el suyo único puerto de interés general en la provincia, y por tanto, único posible porque había de costearse con fondos de la Nación, D. Juan de León y Castillo, hijo de Gran Canaria, y á la sazón ingeniero jefe, con residencia en Santa Cruz, movía como tal el desarrollo de los intereses de Tenerife trabajando sin descanso, entre otros muchos proyectos, en el del puerto de la capital.

A él le deben los de Santa Cruz, entre otras importantes reformas, la de la carretera desde dicha ciudad á la Laguna en su primer kilómetro donde había una estremada pendiente que dificultaba grandemente la subida y su modificación era una aspiración constante del pueblo de Santa Cruz.

Y respecto á las demás obras en proyecto, en ejecución y terminadas el año de 1880, véase lo que dijo entonces el periódico *La Opinión* enemigo empedernido y recalcitrante de la isla de Gran Canaria y de sus hijos distinguidos:

«Como destituida de fundamento, por lo que ahora se vé, tiempo atrás circuló la especie de que los trabajos encomendados á las Oficinas de Obras públicas de esta provincia no marchaban todo lo de prisa que á los intereses del país conviniera, nos hemos acercado á aquella dependencia, sacando el convencimiento de que á menos de ser muy exigente, nadie podrá tachar de poco activo al personal de empleados que sirve en ese ramo.

En comprobación de lo dicho, daremos el resumen de los trabajos relativos á Obras en proyecto, en ejecución y terminadas, ejecutadas en las mencionadas oficinas durante el año de 1880.

PROYECTOS DE OBRAS NUEVAS

Carreteras.—El del 2.º trozo de la carretera de Santa Cruz de la Palma á Candelaria. Remitido á la superioridad.

El del encauzamiento del barranco de San Felipe, Puerto de la Orotava.—Tenerife.

Puertos.—El del contramuelle de dicho Puerto de Orotava.—Tenerife.

El de colocación en obra de los materiales existentes, del muelle de abrigo del Puerto de La Luz.—Gran Canaria.

PROYECTOS DE REPARACIONES

Carreteras.—El de reparación de los destrozos causados por el aluvión de Diciembre de 1879 en la carretera de Santa Cruz á Buenavista.—Tenerife.

El de id.—Carretera de Las Palmas á Agaete.—Gran Canaria.

Puertos.—El de reparación de las averías causadas en el muelle de Santa Cruz de Tenerife.

El de id. en Agaete, Gran Canaria.

En el de id. Santa Cruz de la Palma.

Faros.—Reparación del camino de servicio al de Anaga, (Tenerife).

Id. del camino al de Punta Cumplida.

ESTUDIOS

Carreteras.—Se hallan adelantados los trabajos del proyecto de carretera de Santa Cruz á Taganana, Tenerife.

Igualmente se hallan adelantados los del 3.º y 4.º trozo de la carretera de Orotava á Buenavista comprendidos entre San Juan de la Rambla á Icod.—Tenerife. En igual estado se hallan los del 2.º trozo de la carretera de Arrecife á Haría.—Lanzarote.

Puertos.—Se está terminando para remitirlo á la superioridad en el próximo correo el proyecto del *Puerto de Santa Cruz de Tenerife*.

Se halla adelantado el proyecto de prolongación del muelle de Santa Cruz de la Palma.—Se ha dado principio al estudio de un muelle en el Puerto de Icod. Tenerife.

REPARACIONES EJECUTADAS Y EN EJECUCIÓN

Carreteras.—Aquí vienen las reparaciones de la de Orotava, de Tejina, de Güimar, Tenerife, y de Las Palmas á Agaete (Gran Canaria).

Puertos.—Las reparaciones del muelle de Santa Cruz de Tenerife, y prolongación del muelle bajo y su desembarcadero que tanto ha aumentado la facilidad de las cargas y descargas.

Igual reparación en el muelle de Santa Cruz de la Palma y Agaete.—Gran Canaria.

De obras de nueva ejecución se comenzaron en el año de 1880 las del encauzamiento del barranco de San Felipe, del Puerto de Orotava, Tenerife, obras estas de suma importancia, porque han de evitar que se vuelvan á desbordar las aguas de aquel barranco, y se repitan los destrozos en la carretera y los desastres sufridos por la población. Puerto de la Cruz (Tenerife) y sus fincas inmediatas.

*
**

No una, sino muchas veces, hemos oído decir á la pasión y á la injusticia, hablando por boca de algunos de los hijos de Santa Cruz, que la jefatura de obras públicas desempeñada por nuestro ilustre paisano, les causó grandes perjuicios. D. Juan fué siempre cumplidor de sus deberes, activo y trabajador como muy pocos, y mientras residió en Santa Cruz, no daños, sino grandes beneficios, dispensó á aquella isla. Para demostrarlo, con referencia al año que estamos historiando, no hay más que fijar la vista en el número y en la importancia de los proyectos y reparaciones correspondientes á Tenerife, en relación con los de las demás islas en los preinsertos datos que publicó *La Opinión*.

Si después á partir del año de 1881, cambiaron las cosas, no busquen los hijos de Tenerife el origen de los acontecimientos en ninguna otra causa que no sea la fuerza impulsora que venía desde Madrid, y fíjense en las leyes, reales órdenes y decretos que se sucedían con rapidez vertiginosa según se verá á continuación comparando las fechas; y que no eran obra del favoritismo, sino, conveniencias nacionales impuestas por las favorables circunstancias de la localidad, y que, además venían á reparar agravios seculares y manifiestas injusticias.

Véase, sinó, un estado comparativo de las cantidades invertidas en los muelles de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria, desde el año de 1849 fecha en que el Estado los tomó á su cargo, hasta fin del año de 1878:

	En Santa Cruz	En Las Palmas
	PESETAS	PESETAS
En construcciones	4.905.238'31	1.050'963'37
En reparaciones	1.526.914'52	601.780'84
Total	6.432.152'83	1.652.744'21
Diferencia á favor de Tenerife 4.779.408'62		

Año de 1881

Comienzo de la Época gloriosa

XVI

RUINDO el expediente á favor del puerto de La Luz con los informes de todo lo que en la población representaba inteligencia, riqueza y fuerza de opinión, con un resumen informativo de la sección de Fomento del Sub-Gobierno, y el conforme del Sub-Gobernador, Don Agustín Bravo de Laguna, lo puso éste en manos de su hermano D. Pedro, diputado por Las Palmas, patriota de corazón, que lo llevó á Madrid á fines de Diciembre de 1880, ó principios de Enero de 1881, con el propósito de gestionar la continuación de las obras del muelle primitivo de La Luz que estaban paralizadas desde la rescisión de Verdugo, llevando por delante la opinión unánime del país pronunciada en el luminoso expediente á favor de dicho puerto.

Al llegar D. Pedro Bravo á Madrid comenzó sus gestiones para conseguir, como queda dicho, la continuación de las obras del muelle de La Luz; pero el 8 de Febrero presentó su dimisión el Gobierno con-

servador que presidía D. Antonio Cánovas del Castillo, sustituyendo á éste el jefe del partido liberal D. Práxedes Mateo Sagasta, cuyo nombre deberíamos llevar perpetuamente en el corazón todos los canarios, y cuya personalidad, soberanamente simpática, para todos los que tuvieron la suerte de conocerlo, lo es doblemente para nosotros por el raudal de bienes que á su íntima y jamás interrumpida amistad con D. Fernando de León y Castillo, le somos acreedores. Ocupó éste la cartera de Ultramar en aquel ministerio llegando á las alturas donde ha adquirido justo renombre de eminente político y nimbo de gloria de singular patriota, avivándose en su corazón y en su pensamiento el entrañable afecto que siempre profesó á su país natal. Desde ese día, varió por completo nuestro modo de ser, lució para Gran Canaria la aurora de su porvenir, irradiaron las primeras luces de su engrandecimiento; empezaron á limarse nuestras cadenas y vimos dibujarse la gigante silueta del Mesías suspirado por nuestros mayores.

Identificado con Don Fernando y siguiendo sus

inspiraciones y su política D. Pedro Bravo de Laguna, puso en manos de aquél la suerte del expediente, y desde entonces comenzó la labor rápida, fecunda y poderosa, para mover los resortes necesarios de nuestra herrumbrosa y pesada máquina administrativa á objeto de que salieran, con portentosa rapidez, la serie de resoluciones que dieron por resultado, no la continuación de las obras del muelle primitivo, sino la creación del Puerto de Refugio de La Luz, tal como hoy con orgullo lo contemplamos.

Como detalles consignamos que la noticia de la subida al poder del partido liberal, la recibimos aquí el 14 de Febrero por el pailebot *La Estrella*, único correo que había entonces entre las islas, y la llevó á Santa Cruz el vapor francés *Le Chatelier*; y que el 7 de Marzo siguiente llegó á Las Palmas desde Santa Cruz donde estaba residiendo hacia algunos años, el ingeniero jefe D. Juan de León y Castillo, recibiendo aquí muchos plácemes y enhorabuenas por la alta distinción con que había sido honrado su hermano,

Don Fernando en campaña

XVII



PEÑAS subió al poder el partido liberal y ocupó la cartera de Ultramar nuestro egregio compatriota, utilizando su entrañable amistad, con el Ministro de Fomento D. José Luis Albareda, obtuvo de éste la Real orden de 25 de Abril que tal vez el mismo redactára. Dice así:

“Ministerio de Fomento.—Al Director general de Obras públicas. Puertos.—Madrid.—25 de Abril de 1881.

Las islas Canarias, por su situación geográfica, constituyen un ventajoso punto de escala; no solo entre España y sus posesiones de las Antillas y el Golfo de Guinea, sino entre otras naciones de Europa y del continente Americano. Por estas circunstancias, la existencia de un Puerto de Refugio en aquel Archipiélago, tan frecuentado de buques de todas procedencias, es de la mayor necesidad, para que en él puedan ampararse contra el furor de los temporales, abastecerse y reparar sus averías. En vista de tales circunstancias, y constando en el expediente relativo al Puerto de La Luz de Gran Canaria, y en la memoria de obras públicas de Puertos y Faros de 1.º de Junio de 1878, que dicho Puerto, con el complemento de las obras necesarias, llenaría aquellas condiciones mejor que otro ninguno de las referidas Islas, por lo cual es de sentir que en la Ley de 7 de Mayo último no se incluyera entre los de Refugio de interés general.—S. M. el Rey (q. D. g.) deseando remediar la omisión que en aquella Ley se padeció, ha tenido á bien disponer que por el Ingeniero Jefe de las Islas Canarias se estudie CON URGENCIA el proyecto de las obras necesarias para el objeto expresado.—De Real orden lo digo á V. S. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Albareda.»

El comentario de ésta Real orden, como el de las demás trascendentísimas disposiciones y concesiones que vinieron luego, nos lo dán hecho la prensa y las corporaciones de aquella época, unánimes en el elogio, justas en rendir tributo de admiración y de alabanza al hijo bienhechor y predilecto de Gran Canaria, D. Fernando de León y Castillo. De ese modo podremos apreciar mejor lo que se pensaba y se sentía en los momentos de expansión y de regocijo cuando sale á los labios lo que el corazón

siente, cuando las palabras y las acciones no están influidas por ningún interés ó pasión extraños, y cuando el tiempo, que todo lo oscurece y las circunstancias que todo lo modifican, permiten variar también el curso de la verdad de la historia.

Veamos lo que dijo *La Correspondencia de Canarias* en el número correspondiente al 7 de Mayo de 1881:

«A continuación publicamos la Real orden por el Ministerio de Fomento, referente al vitalísimo asunto para Las Palmas que en la misma se expresa.

La creación de un puerto de Refugio en la provincia de Canarias, es una necesidad que se viene sintiendo desde hace muchos años, así por la afluencia de buques que llegan á sus costas, como por la ventajosa situación que ocupa para aquéllos que, sin dirigirse á nuestras islas, necesitan ó reparar averías, ó ponerse á salvo de los temporales, en las travesías de España á las Antillas, y al Golfo de Guinea y entre otras de Europa al continente americano, como muy acertadamente se consigna en la mencionada Real orden.

Tan importantísima autorización, es debida exclusivamente, al acendrado patriotismo y valiosa influencia del Sr. Ministro de Ultramar, la cual, llevada á la práctica, no solo en lo que se refiere á los trabajos de estudios, sino á la ejecución de las obras, constituye uno de los beneficios de mayor trascendencia para el país. La realización de esta gran obra vendrá á ser un monumento de gloria para nuestro distinguido amigo el Excmo. Sr. D. Fernando de León y Castillo, ilustre hijo de Gran Canaria.

Estamos, pues, de enhorabuena y felicitamos de todo corazón, en nombre del país, al dignísimo diputado por Guía, Sr. León y Castillo.»

*
* *

No cumpliríamos nuestro deber si saltando por encima de toda suerte de convencionalismos dejáramos de rebatir y confundir un error lastimoso estampado por D. Juan de León y Castillo en su varias veces mencionado artículo publicado en Julio de 1908.

Refiriéndose á las cosas que tuvo que hacer, estudiar y pensar para formar el proyecto del puerto de Refugio, dijo textualmente:

«Tuve que tener muy en cuenta el costo de esta

obra, pues no se trataba entonces (1881) de un puerto como lo es hoy el de La Luz. En aquella época su nombre era desconocido en absoluto. Solo era una aspiración vaga de Las Palmas. Mi hermano obtuvo la orden de estudio del Ministro Albareda, creyendo sin duda éste y aquél que se trataba de un muelle de desembarco para auxiliar al de Las Palmas.»

Volvamos la vista atrás y leamos nuevamente la Real Orden de 25 de Abril. Fundóla el Ministro en la necesidad nacional reconocida de tener un puerto de Refugio en el Archipiélago Canario; y tuvo á la vista *el expediente relativo al puerto de La Luz de Gran Canaria*; y la Memoria de Obras Públicas de puertos y faros de 1.º de Junio de 1873, y en ambas encontró, como lo hemos visto nosotros en páginas anteriores, que dicho puerto, con el complemento de las obras necesarias, llenaría aquellas condiciones mejor que ninguno otro de las islas, glosando las palabras de D. Juan de León en su informe dentro del expediente; y pudo añadir que con el auxilio de algunas obras artificiales se convertiría en uno de los mejores puertos de refugio del Océano Atlántico, que es lo que dijo el Director General de Obras Públicas Sr. Page en la Memoria aludida; por lo cual es de sentir—añade la Real Orden—, que en la ley de 7 de Mayo último (1880), no se incluyera entre los de Refugio de interés general.

Sabían, pues, D. Fernando y el Ministro Albareda, cuando se redactó la Real Orden de estudio, que se trataba de un puerto de refugio y no de un muelle de desembarco para auxiliar al de Las Palmas; sabían que sería uno de los mejores refugios del Océano Atlántico; que iban á reparar una omisión cometida en la ley de puertos y que para todo ello había que hacer las obras necesarias, las cuales nunca debieron parecerles cosa de poca importancia dada la magnitud de la empresa y los vuelos del propósito, y además tenían á la vista el avance de presupuesto que hizo D. Juan dentro del expediente en que ascendía el costo á tres millones de pesetas. Lo que sí es verosímil, como dijimos en otro lugar; es que con estos precedentes se sorprendieran de que el presupuesto ascendiera luego á 8.689.675'70 pesetas.

Del texto del artículo y del importe del presupuesto, lo que se destaca es una corona de laureles, la más grande que orlará ante la posteridad, las sienes del inmortal canario D. Fernando de León y Castillo.

Recordemos el pasado, pensemos en la desolación y en el desierto que existía donde hoy hay un pueblo con todos los alientos y aspiraciones de los pueblos marítimos modernos, y juzguemos si fué arrojo, atrevimiento, verdadera osadía sin ejemplo la de D. Fernando, jugándose á esa carta tan peligrosa, su carrera política. (1) Si el éxito no corresponde á los propósitos, si los ocho millones de pesetas se hubieran tirado en el mar y en el desierto, en vez de ser hoy el puerto de Refugio un gran

monumento que enseñará á las generaciones venideras el valor cívico de un gran patriota, sería un sarcófago que encerrara los prestigios, la brillante carrera de un gran político cegados en flor por los ardientes anhelos de un gran patriota.

Necesitábase toda la fuerza de convicción y toda la clarividencia del porvenir que reveló D. Fernando en su memorable artículo, para acometer tan arriesgada empresa. Su mismo hermano D. Juan, en la Memoria dirigida á la Sociedad Económica el 4 de Noviembre de 1879 proponía en la tercera de sus conclusiones, que «se nombrara una comisión que »con detenimiento examinara si era ó no oportuno, »pedir la declaración de puerto de Refugio, y en caso afirmativo escogitara los medios más conducentes, para conseguirlo, teniendo muy en cuenta la »discreción con que debía tratarse aquel asunto »por razones que comprendería la sociedad.» Y don Fernando, dos años más tarde, á pecho descubierto, desde su alta poltrona ministerial, sin temor á la censura, y con ánimo sereno frente á un inoierito porvenir: no solo propuso con urgencia, sino que arrancó á las arcas de la nación, ocho millones de pesetas para invertir las en un lugar perfectamente desconocido.

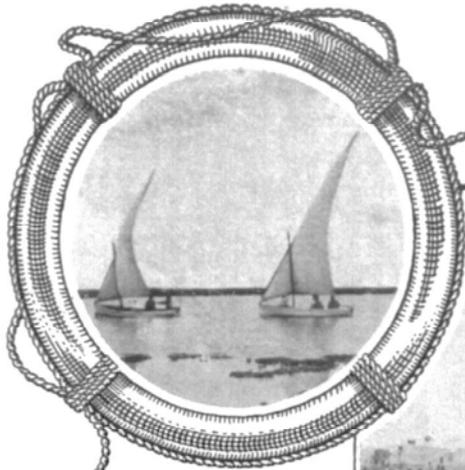
Apartemos la vista de los intereses locales para fijarla solo en las conveniencias de la Nación; no veamos en D. Fernando al hijo y representante en Córtes de Gran Canaria, sino al Ministro de la Corona guardador de los intereses públicos y custodio del Erario nacional.

La gloria mayor de un estadista consiste en descubrir veneros de riqueza, en señalar á las iniciativas y recursos nacionales, fecundos derroteros, como su mayor responsabilidad consiste en malgastar las fuerzas de la Nación, con medidas desacertadas ó infecundas. Y esa responsabilidad sube de punto, hasta llegar á convertirse en gran desprestigio, cuando puede verse detrás de la medida de gobierno el propósito de favorecer los intereses locales á costa de otros más altos intereses.

El número de buques que anualmente visitan nuestro puerto, los pasajeros y tripulantes que conducen, el inmenso tráfico de carbón, las industrias marítimas allí desarrolladas, el nuevo pueblo que allí ha surgido como por encanto, los capitales invertidos, los miles de braceros que de ese tráfico viven, el fomento y desarrollo de la riqueza en esta isla, que del Puerto viene y repercute en los demás pueblos de la provincia; las ventajas y beneficios que por modo directo ó indirecto recibe la nación y que cada día más irá recibiendo por esa acertada medida de gobierno, proclaman ante el mundo entero la labor del estadista que descubrió un filón de riqueza en aquel sitio desconocido del territorio nacional y afrontó la responsabilidad inmensa de un posible fracaso en empresa de tamaña magnitud.

Este es para nosotros el mayor de los méritos, el más alto de los pedestales de gloria que corresponde al estadista y al canario D. Fernando de León y Castillo en lo de la concepción y concesión del Puerto de La Luz.

(1) La prensa política y técnica, en Madrid, atacó como un favoritismo la concesión de ocho millones de pesetas para el Puerto de Refugio en Gran Canaria.



REGATAS



UNA TARDE EN LA PLAYA



QUINTAS DE RECREO



TOMANDO EL FRESCO



UN PASEO MARÍTIMO

CANARIAS

Creación de la 1.^a Junta de obras de puertos en Gran Canaria

XVII



El 20 de Abril de aquel año de feliz recordación (1881), se mandó crear la Junta de obras de los puertos de Las Palmas y de La Luz que quedó seguidamente constituida, con este personal:

Presidente el Sub-Gobernador D. Agustín Bravo de Laguna y Joven; *Vice-Presidente* el Comandante de Marina D. Pedro del Castillo Westerling; *Contador y Tesorero*, respectivamente, D. Jorge Rodríguez Falcón y D. Juan Bautista Carló; *Diputados Provinciales*, D. Ferreol Aguilar y D. Luis Antunez; *Concejales* D. Luis Reina y don Juan Bautista Antunez; *Navieros y Armadores*, D. Rafael García Sarmiento y D. Salvador Medina Sosa; *Director de las obras*, D. Francisco de la Torre Sarmiento. Mas tarde fué nombrado Vocal y Secretario de la Junta por su carácter de Decano del Colegio de Abogados, el Dr. D. Antonio López Botas.

A los veinte días de constituida la Junta, D. Fernando de León y Castillo, incansable en la lucha por los intereses de Gran Canaria y anheloso de que su paso por el Ministerio quedara señalado en la historia de la Gran Canaria con un reguero de grandes y numerosos beneficios, recabó del Ministro de Fomento la Real orden de 10 de Mayo disponiendo que la Junta se hiciera cargo del muelle de La Luz cuyo proyecto de reforma se había aprobado con fecha 3 del mismo mes, para que realizara las obras proyectadas, por el sistema que creyera más conveniente proponer, á cuyo fin recibiría el auxilio de 200.000 pesetas. Dice así la mencionada Real orden:

AUXILIO DE 200.000 PESETAS PARA EL MUELLE DE LA LUZ

Ministerio de Fomento.—Dirección General de Obras Públicas.

PUERTOS

El Excmo. Sr. Ministro de Fomento me dice con esta fecha lo siguiente:—Ultmo. Señor;

Autorizada la creación de una Junta de Obras en el Puerto de Las Palmas de Canarias, y aprobado por Real orden de 3 del actual el proyecto para la reforma del muelle del Puerto de La Luz, inmediato á aquél, cuyo proyecto tiene por objeto continuar una obra importante emprendida por el Estado, y aprovechar en ella materiales de mucho valor procedentes de la contrata rescindida, S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido á bien disponer que se haga cargo de dicho Puerto de La Luz la mencionada Junta de Obras, realizando las del proyecto aprobado por el sistema que crea más conveniente proponer, á cuyo fin recibirá el auxilio de doscientas mil pesetas, con cargo al capítulo 30,

artículo 1.^o del presupuesto vigente. Lo que traslado á V. S. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. S. muchos años.—Madrid 10 de Mayo de 1881. El Director general, E. Page.—Señor Subgobernador de Gran Canaria.

Démos un momento de descanso á la pluma para que hable por nosotros *La Correspondencia de Canarias* que en su número 363, correspondiente al 21 de Mayo de 1881, describe el efecto producido en Las Palmas, por esa Real orden, con el calor de la realidad y la vibrante nota del entusiasmo:

«El patriotismo de los canarios y sus aspiraciones unánimes, han experimentado satisfacción profunda en la parte que más afecta á su justo deseo dirigido al auge y al engrandecimiento material, determinante en no lejana época, de una era de riqueza y bienandanza para el Archipiélago canario.

¡Llor al Excmo Sr. D. Fernando de León y Castillo, hijo de la Gran Canaria y Ministro de la Corona de España, que á favor de tan alto puesto conquistado por sus sobresalientes méritos, ha tenido la gloria de iniciar en su patria querida esa era de prosperidad, en estos tiempos felices para la Ciudad de Las Palmas, para la Gran Canaria y para la provincia entera!

¡Gratitud inmensa á ese ilustre paisano nuestro, que en su amor entrañable á su país y en su acrisolado patriotismo, derrama sobre él bienes de valía incalculable, que andando el tiempo elevarán su rango y posición á la altura envidiable de aquellos pueblos prósperos y florecientes, en todos los ramos y manifestaciones del progreso!

La Real orden que publicamos íntegra para conocimiento exacto de todos los canarios, justifica el entusiasmo que hoy germina en sus corazones, después de haber llevado el general convencimiento de cuan digno ha sido y es el Sr. León y Castillo de la confianza y de la representación de la Gran Canaria. Así los hijos de la Ciudad de Las Palmas demostraron ese mismo entusiasmo, desde los primeros momentos de la fausta noticia, reuniéndose en las calles y plazas para victorear al autor del gran bien que acaba de prodigarnos. Las músicas recorrieron espontáneamente nuestra querida población, acompañadas de muchísimas personas distinguidas y millares de cohetes voladores surcaban los aires lanzados por todas partes con profusión tenaz, haciendo más intenso el júbilo del espíritu público, significado más ostensiblemente por el Excmo. Ayuntamiento, «Círculo Mercantil» y «Gabinete Literario», Corporaciones que estiman en cuanto vale el amor de la patria, quienes no obstante lo avanzado de la hora, pues la correspondencia se recibió á las nueve de la noche, iluminaron las fachadas de sus elegantes edificios, ostentando el «Círculo Mercantil» un magnífico trasparante dedicado al Sr. Ministro de Ultramar.

El Distrito, pues, de Gran Canaria, está en las ac-

tuales circunstancias, de verdadera enhorabuena. Se felicita ardientemente, con toda la Provincia, por el suceso que tanto beneficio habrá de reportarle, y solo experimenta hácia el Excmo. Sr. D. Fernando de León y Castillo, los más puros sentimientos de la más profunda gratitud, de noble orgullo y de legítima é impeccedera gloria.»

La anterior Real orden concediendo las doscientas mil pesetas para las obras del Puerto de Refugio en el de La Luz de esta capital de la Gran Canaria, se ha comunicado además:

Al Excmo. Sr. Ordenador de pagos del Ministerio de Fomento.

Al Sr. Ingeniero Jefe de esta provincia de Canarias.

Al negociado de Contabilidad.

Dichos *cuarenta mil duros* se envían en diez libramientos de cuatro mil duros cada uno.

La Correspondencia de Canarias une su entusiasta felicitación á las muchas que hoy la Gran Canaria espontáneamente dirige al Sr. Ministro de Ultramar, y concluye con los vítores que en la noche de ayer resonaban por toda la población:

¡Viva la Gran Canaria!

¡Viva la ciudad de Las Palmas!

¡Viva el Excmo. Sr. D. Fernando de León y Castillo!

La Junta de obras en acción

XVIII

MIENTRAS en Madrid, D. Fernando trabajaba sin descanso y con extraordinario aliento y éxito para labrar la prosperidad de su país, la Junta de obras de Puertos, constituida por Real orden de 20 de Abril de 1881, empezó á moverse con gran actividad siendo el primero de sus acuerdos dar comienzo á los trabajos sin pérdida de tiempo por el sistema de administración revelando en todos sus actos que tenía conciencia de sus deberes, y que veía cifrado en el Puerto de La Luz el porvenir de Las Palmas y de toda la isla de Gran Canaria. El personal se designó por unanimidad haciéndose cargo, sin retribución alguna, de la contaduría, tesorería y secretaría general, respectivamente, los señores D. Jorge Rodríguez, D. Juan Bautista Carló y D. Antonio López Botas. Es digno de aplauso el proceder de muchos de los individuos de la Junta que abandonando gran parte de sus ocupaciones habituales dedicábanse á atender y vigilar los trabajos que se llevaban á cabo en el Puerto de La Luz.

Debemos consignar, como razgo de desinterés y patriotismo, el que en aquella ocasión realizó don Pedro Bravo de Laguna, cediendo á la Junta, gratuitamente, toda la piedra, arena y demás materiales que fueran necesarios para la obra emprendida. Nadie regateaba cosa alguna; todos mostraban deseo en cooperar á tan importante obra. Soplaban desde

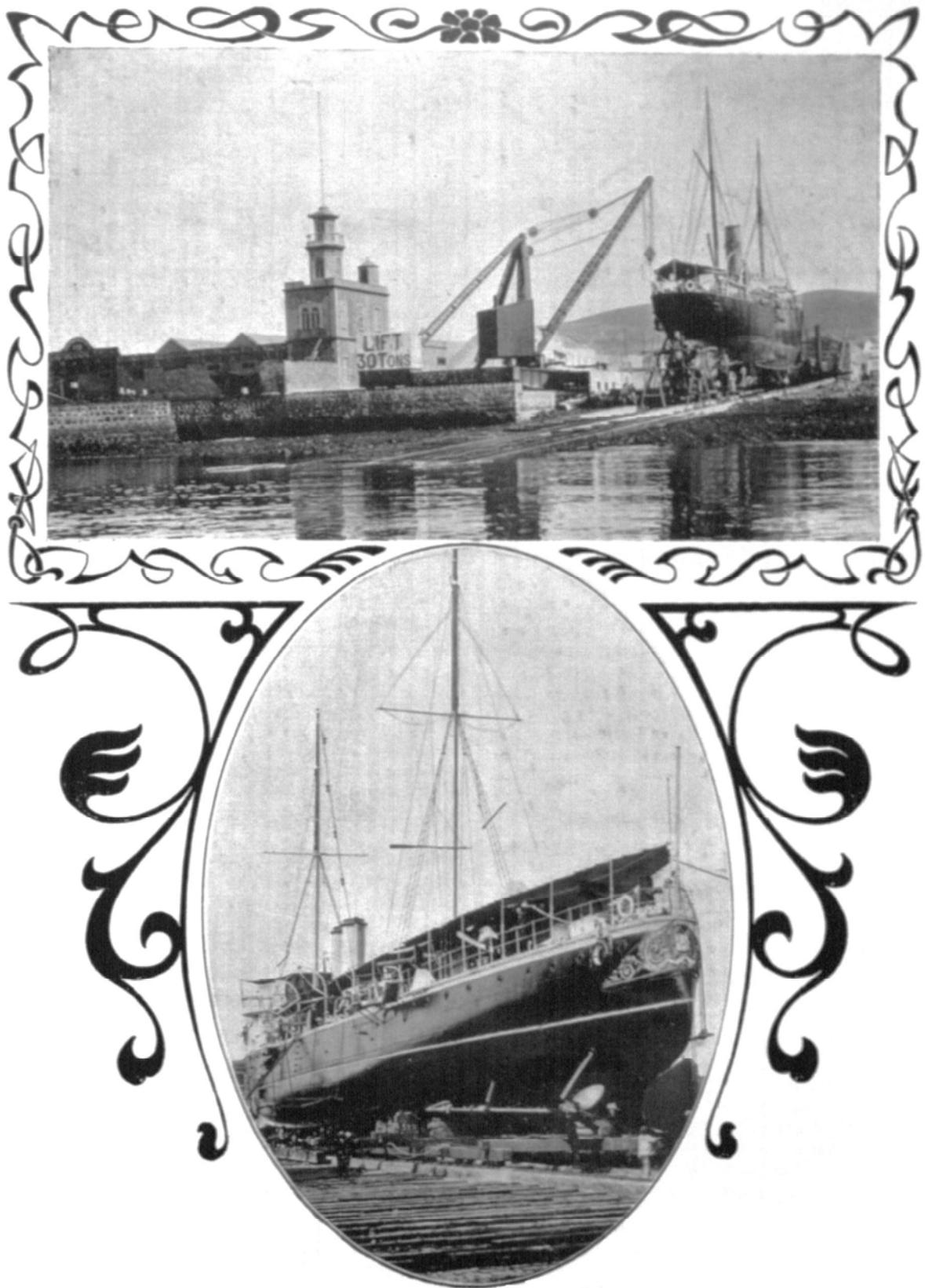
Madrid vientos de fé, de entusiasmo y de patriotismo, y los beneficios recibidos caían en el país sediento de justicia, como rocío de bendiciones.

A fines de aquel año de 1881, ya quedaron en servicio el segundo y tercer desembarcadero del muelle del Puerto de La Luz, que alcanzaba ocho metros de fondo y empezaba á prestar excelentes servicios á la navegación.

Por aquella época (el 13 de Diciembre), se embarcó para Cuba el patriota D. Antonio López Botas, nombrado Fiscal del Tribunal de Cuentas, dejando vacante la secretaría de la Junta que había desempeñado con grandísimo acierto y entusiasmo; y en el acto fué nombrado para ocupar la vacante, D. Andrés Navarro Torrens, otro de nuestros más entusiastas partidarios del Puerto de La Luz, que continuó la labor del Sr. López Botas con el mismo fervor, desinterés y patriotismo que á todos los de la Junta animaba.

Como detalle consignamos, que entónces se conocieron aquí por primera vez las escafandras, de las cuales compró dos la Junta en el extranjero para los trabajos sub-marinos del puerto, y al poco tiempo de llegar aquí, ya había dos trabajadores hijos del país que hacían el servicio con la perfección de verdaderos buzos. Detalle que confirma la observación de propios y extraños sobre las especialísimas aptitudes de nuestra clase obrera para toda suerte de artes mecánicas.





Varaderos de The Grand Canary Coaling y Cía., en Las Palmas.

La escala en Las Palmas de los Correos Trasatlánticos

XIX

No falta quien crea que entre los innumerables beneficios dispensados por D. Fernando de León y Castillo á su país, ocupa un lugar preeminente la concesión con que encabezamos esta parte de nuestra historia.

No fué obra del capricho y del favoritismo, fué obra del estudio y de la conveniencia. La compañía Trasatlántica española, envió un representante suyo á estudiar los puertos de Canarias; oyó informes; recogió datos sobre todo lo que importaba para resolver el asunto, y á la vista de todos esos antecedentes, propuso al Gobierno, como el sitio más apropiado para la escala en sus expediciones á las Antillas, el puerto de Las Palmas. Medida de tal naturaleza y con tales antecedentes tomada, tuvo que influir, é indudablemente induyó, en las determinaciones de las demás compañías navieras. Ya no era el puerto de Santa Cruz el único conocido de las islas Canarias; ya había otro que el Gobierno de la nación reconocía como superior, y la primera compañía naviera de España lo prefería á los demás. Sobre todo, para juzgar de la importancia que para nosotros tuvo ese hecho al parecer tan insignificante, no hay más que ver la polvareda que levantó en Santa Cruz: y que entre los imaginarios despojos que atribuyen á nuestro ilustre protector figura, como uno de los primeros, la escala en Las Palmas de los vapores correos de la Compañía Trasatlántica.

Acaso la circunstancia de haber sido D. Fernando el Ministro que refrendó el Decreto no sea del todo agena al gran escozor que produjo en Santa Cruz.

A continuación lo trascribimos íntegro con la exposición de motivos.

MINISTERIO DE ULTRAMAR

Exposición

SEÑOR: Al plantearse el servicio de vapores correos Trasatlánticos en 1881, se estableció la escala en Canarias, respondiendo á una gran necesidad. Pero al renovar el contrato en 31 de Enero de 1883 fué suprimida, olvidando las relaciones de todo género que existen entre aquel importante Archipiélago y las Antillas.

Desde entonces acá las Corporaciones populares y las Sociedades Económicas y de Agricultura y Comercio, se han dirigido repetidas veces al Ministerio de Ultramar, en solicitud del restablecimiento de la escala mencionada, sin que á sus instancias haya podido accederse por falta de acuerdo con el contratista del servicio.

A este acuerdo se ha llegado felizmente; la empresa está dispuesta á hacer la referida escala con la concesión de algunas horas, sin aumento de la subvención estipulada, y designando para ello el Puerto de Las Palmas, como el que reúne más elementos mercantiles en el Archipiélago.

En vista de lo expuesto, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el parecer del Consejo de Ministros, tiene la honra de someter á la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de decreto.

Madrid 23 de Agosto de 1881.—Señor.—

A. L. R. P. de V. M.

Fernando de León y Castillo,

REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de Ultramar, de acuerdo con el Consejo de Ministros y previo el consentimiento de la empresa concesionaria del servicio de vapores correos entre la Península y las islas de Cuba y Puerto Rico,

Vengo en decretar lo siguiente:

Art. 1.º Los buques destinados á la conducción de la correspondencia entre la Península y las islas de Cuba y Puerto Rico que salan del puerto de Cádiz los días 1.º de cada mes, tocarán en lo sucesivo en el puerto de Las Palmas de la Gran Canaria.

Art. 2.º El tiempo señalado para cada viaje de Cádiz á la Habana en el artículo 3.º del pliego de condiciones que rige el contrato, se amplía en 23 horas para las nuevas expediciones con escala en Las Palmas: la detención en este Puerto no bajará de cuatro horas.

Art. 3.º El Ministro de Ultramar queda encargado de la ejecución del presente decreto.

Dado en Comillas á veinte y seis de Agosto de mil ochocientos ochenta y uno.

Alfonso

El Ministro de Ultramar
Fernando de León y Castillo.

**

Como estamos acostumbrados á recibir tantas y tan importantes concesiones, y pensamos que lo que hoy es ha sido siempre mirando hácia adelante y sin pararnos para volver la vista atrás, una escala de más ó de menos en el puerto nos parece hoy cosa baladí; y sin embargo, el día que llegó á Las Palmas el vapor correo *España*, primero que inauguró la línea, el 13 de Septiembre de 1881, hubo extraordinario júbilo en esta población. A pesar de ser muy de mañana todo el mundo subió á las azoteas ó miradores ó se salió á la marina para ver entrar aquel mensajero de nuestra prosperidad. Por el contrario, en Santa Cruz de Tenerife, hubo una verdadera explosión de agravios; una tempestad de repriminaciones y vituperios contra D. Fernando de León y Castillo, agriándose, como pocas veces, las relaciones entre ambas islas, por el desbordamiento de la prensa de Tenerife que produjo la suspensión completa de cambios con la de Las Palmas.

Como muestra del efecto que aquí produjo la noticia de la nueva concesión, cortamos de un periódico de la época el siguiente suelto:

«Nuevo beneficio acaba de hacer el Excmo. señor D. Fernando de León y Castillo á la isla de Gran Canaria. En cada correo se confirma el interés que demuestra nuestro ilustre paisano por proporcionar al país mejoras que revisten importancia para los intereses generales de la Isla.

»El presente correo ha sido portador del Real Decreto que tenemos la gran satisfacción de reproducir, relativo á señalar el puerto de Las Palmas como punto de escala de los vapores correos trasatlánticos españoles, en cuya Real disposición se hacen lisonjeras consideraciones acerca de este Puerto, que, aunque justas, son sin embargo motivo de agradecimiento.

»Las ventajas que recibe la Gran Canaria con la

escala de los indicados vapores, no necesitamos patentizarlas, pues á más de aumentar las comunicaciones con la madre patria y con la isla de Cuba, afectan notablemente al comercio de esta plaza y terminan con las molestias que hasta ahora se ofrecen á los viajeros que se dirijen á las Antillas. En una palabra, ha sido una concesión que reportará bajo todos conceptos grandísima utilidad á este Distrito, por cuyo engrandecimiento viene trabajando con voluntad y patriotismo inquebrantable el Excmo. Sr. Ministro de Ultramar.

»Nosotros, haciéndonos fieles intérpretes de los sentimientos que animan á todos los buenos canarios, expresamos una vez más nuestro agradecimiento al Excmo. Sr. D. Fernando de León y Castillo por este nuevo é importante beneficio que dispensa á su patria natal la Gran Canaria».

El proyecto de las obras del Puerto de Refugio

XX



MIENTRAS lo anteriormente relatado ocurría, el ingeniero D. Juan de León y Castillo, con todo el personal afecto á la oficina de Las Palmas, trabajaba sin descanso en el proyecto del puerto de Refugio, mandado estudiar, como hemos visto, el 25 de Abril. El proyecto está firmado el 23 de Noviembre, y aquí tenemos que consignar los juicios que hemos oído y leído acerca de los méritos de tal proyecto, que mereció especiales elogios de la Junta consultiva y del periódico del cuerpo *Revista de Obras Públicas*, que le dedicó un extenso artículo, mostrándole como documento que debía consultarse por todos los ingenieros que se ocupasen de puertos. A propósito de la remisión del expediente á Madrid tomamos de *La Correspondencia de Canarias* el suelto que dice:

«Por el vapor correo español *Africa* que salió de este puerto en la mañana del 23 del corriente, fueron remitidos á la superioridad los estudios mandados practicar para la creación de un puerto de Refugio en el de La Luz de Gran Canaria.

Es una obra completamente acabada y la Memoria que acompaña al proyecto es sin disputa de lo más luminoso que se ha escrito sobre la materia, trabajo brillantísimo, que revela los profundos conocimientos científicos y la vasta erudición del Ingeniero Jefe de

Obras públicas de la Provincia, Sr. D. Juan de León y Castillo, en la difícil facultad á que con tanto acierto ha consagrado sus desvelos.

Enviamos á nuestro respetable y querido amigo la más cordial enhorabuena por el feliz éxito alcanzado en tan importantísima tarea.»

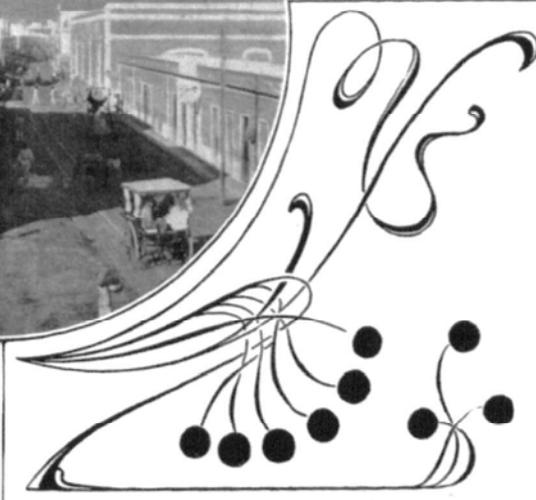
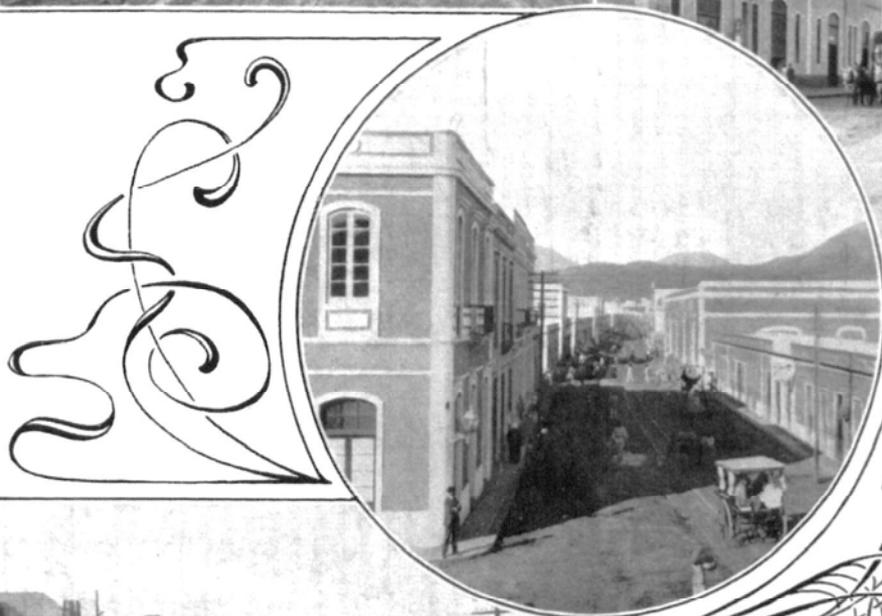
La prontitud relativa con que se llevó á cabo el proyecto es un timbre que añadir á la bondad intrínseca del mismo como obra de ingeniería, sin que amengüe en nuestro concepto el mérito del ingeniero en cuanto á la rapidez, los términos apremiantes y de señalada urgencia en que está inspirada la *Real orden de 25 de Abril*.

No seríamos justos si silenciáramos aquí el nombre del ayudante de obras públicas D. Julian Cirilo Moreno, persona por muchos conceptos apreciada y simpática entre nosotros, pero muy principalmente porque en todas esas obras, de la que llamamos Epoca gloriosa, puso mucho ingenio, muchas aptitudes y muchos sacrificios de labor material é intelectual, secundando y ayudando á su ilustrado jefe. No pocos habrá entre nuestros contemporáneos, que recuerden haberlo visto á todas las horas del día y con todas las inclemencias de la estación, explorando con la sonda en la mano las profundidades de la bahía de La Luz y recogiendo los demás datos necesarios para el trabajo que había de hacer su jefe D. Juan de León y Castillo.





DETALLES de VARIAS
VIAS
DEL PUERTO DE
LA LUZ



Proyecto de ley declarando de Refugio el de La Luz en Gran Canaria

XXI



ERMINÓ el año de 1881, de feliz memoria para los canarios, con la grata impresión de la noticia de haberse presentado á las Córtes, un proyecto de ley para que se declarase de Refugio el puerto de La Luz. Esa noticia llegó á Las Palmas por el correo del 6 de Noviembre y el proyecto de ley estaba concebido en estos términos:

PROYECTO DE LEY

Artículo único.—Se consideran adicionados al artículo 16 de la ley de 7 de Mayo de 1830, como de in-

terés general de segundo orden, los puertos de Riva-deo, y de Torrevieja, y de Refugio los de La Luz en Canarias, é Ibiza en Baleares.

Palacio del Congreso 21 de Octubre de 1881.—*Eduardo Pardo Montenegro.*—*Cándido Martínez.*—*Manuel González Llanos.*—*Cipriano Garijo.*

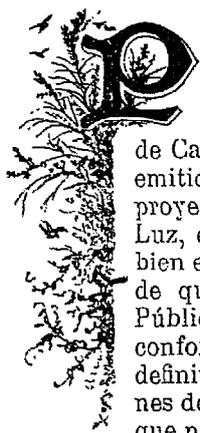
La rapidez con que entónces se sucedían los acontecimientos impulsados por mano poderosa que los dirigía desde Madrid hácia nuestra prosperidad y engrandecimiento, permitían augurar que pronto sería ley y recibiría la sanción real, el proyecto que dejamos anotado. Así sucedió, efectivamente, como verá quien leyere el capítulo siguiente:

Año de 1882

Continúa la Época gloriosa

Aprobación del proyecto de obras del Puerto de Refugio

XXII



ON el correo del 6 de Febrero de este año, se recibió la gratísima nueva de que la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, había emitido dictámen favorable acerca del proyecto del puerto de Refugio de La Luz, en Gran Canaria, calificándolo de bien estudiado. Faltaba, pues, el trámite, de que la Dirección General de Obras Públicas aceptára aquel dictámen y la conformidad del Ministro, para quedar definitivamente aprobado, y en condiciones de salir á subasta las obras; trámites que no se harían esperar mucho tiempo dada la influencia avasalladora de que gozaba don Fernando en el Ministerio y teniendo de Director General de Obras Públicas á su muy querido amigo D. José Ferreras, director del periódico *El Correo*.

Así es que la Real orden aprobando el proyecto se recibió en Las Palmas el 22 de Marzo, y estaba concebida en estos términos:

REAL ORDEN

El Excmo. Señor Ministro de Fomento me dice con esta fecha lo que sigue: Ilmo. Señor: Conformándose con lo propuesto por esa Dirección General de acuerdo con el dictámen de la Sección 4.^a de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, S.M. el Rey (q. D. g.), ha tenido á bien aprobar el proyecto de Puerto de Refugio de La Luz en Gran Canaria, redactado por el Ingeniero Jefe de la provincia, y cuyo presupuesto de contrata asciende á la cantidad de 8.639.675'70 pesetas.

De Real orden lo digo á V. S. para su conocimiento y efectos consiguientes.—Madrid 3 de Marzo de 1882.

Albareda.

*
* *

El 27 de aquel mismo mes de Marzo publicaba *La Correspondencia de Canarias* la siguiente noticia:

«Al decir de algunos periódicos de Santa Cruz por el último correo se ha recibido, *aprobado*, el proyecto de aquel puerto, disponiéndose que la Junta de obras del mismo redacte el pliego de condiciones particulares y económicas cuando se determine á sacar á subasta la construcción de todas las obras que comprende el proyecto indicado».

Marchaban, pues, paralelos con los nuestros sus trabajos de ingeniería, y también los trámites burocráticos, por haber ido á Madrid su proyecto bastante tiempo antes que el nuestro; pero á más de la razón y de la necesidad nacional urgente, les faltaba la fuerza, la palanca, la influencia superior que diera vida y realidad al proyecto, sin la cual hubiera dormido el nuestro el mismo sueño de larga duración que durmió el de Santa Cruz de Tenerife.

Ley declarando de Refugio el Puerto de La Luz

XXIII



El 23 de Marzo del año que estamos historizando, se aprobó en el Congreso el proyecto de ley declarando de Refugio el puerto de La Luz, conforme á la proposición de 27 de Noviembre de 1881 que más atrás dejamos anotada. Esa ley fué aprobada definitivamente en el Senado en la sesión del 11 de Abril, y la sancionó S. M. el 27 del mismo mes según tendremos ocasión de referir más adelante.

Como muestra de la impresión producida en Las Palmas por la noticia de la aprobación de la ley en el Congreso, reproducimos del extraordinario que publicó un periódico de la localidad el día 6 de Abril, el artículo que vá á continuación, y la alocución que dirigió al pueblo de Las Palmas, su distinguidísimo Alcalde D. Felipe Massieu y Falcón:

¡GLORIA AL SR. LEÓN Y CASTILLO!

«La provincia de Canarias en general y la Gran Canaria en particular, están de verdadera enhorabuena. Felicitemos al Excmo. Sr. Don Fernando de León y Castillo, Ministro de Ultramar y Diputado á Cortes por esta Isla, á quien debemos el más importante de los beneficios que al país pudiera dispensársele; esa concesión de inestimable valía, que habrá poderosamente de influir en el modo de ser de Gran Canaria y de su Capital la Ciudad de Las Palmas, con relación á su progreso, bienestar y engrandecimiento futuros.

Tal es la colosal empresa de construir un Puerto de Refugio en el de La Luz de esta Ciudad, cuyo proyecto ha sido declarado *Ley* por las Cortes de la Nación el día 23 de Marzo último. Gloria, pues, á nuestro preclaro paisano y eminente patricio que ha trabajado sin descanso, con voluntad firme, con fé inquebrantable y patriotismo ardiente, hasta dar cima á esa gran obra que inmortalizará su nombre en la Provincia, dejándole grabado en todos los corazones con los caracteres indelebles de la más sentida gratitud.

Feliz el momento en que por vez primera fué elegido Representante del país, honroso puesto que consecutivamente, ha desempeñado con el mayor acierto hasta llegar á colocarse á la envidiable altura á que sus relevantes dotes, su acrisolada conciencia y nobleza de miras, le han conducido justamente. León y Castillo ha demostrado que no en vano le confirió el

país tan delicada investidura, por que ha correspondido digna y cumplidamente á la confianza en él depositada, porque ha hecho patente su amor á este pedazo de tierra en que naciera, porque ha sabido con su talento, su grandeza de alma, y su acrisolado patriotismo despertar en todos los canarios, aún en los que fueron decididos adversarios suyos, las más vivas simpatías en unos, el más profundo cariño en otros, el respeto, la consideración y la gratitud en todos.

La obra del Puerto de Refugio entraña un bien inmenso para la *Provincia*, para la *Gran Canaria*, para la Ciudad de LAS PALMAS donde ha de levantarse. Por eso nuestro júbilo es grande y nuestro entusiasmo indescriptible; por eso la fausta noticia de haberse declarado por las Cortes, sin debate, la acogemos con alegría inexplicable, tan grande como lo es ese proyecto cuya realización habrá de dar á este país la prosperidad y bienandanza.

Los que hemos considerado siempre al Excmo. señor D. Fernando de León y Castillo como una esperanza de la patria; los que le hemos señalado como una gloria de estas Islas, debemos experimentar satisfacción profunda y el más legítimo y verdadero orgullo. Por el camino de las concesiones verdaderas, estables, permanentes, por ese camino que determina la base del progreso y bienestar de los pueblos, es por donde ha penetrado nuestro esclarecido paisano, anteponiéndole concienzudamente juzgando, á aquel en que se vislumbra lo transitorio é inseguro, merced á las contingencias de los tiempos y de las circunstancias.

Joven y de sobresalientes condiciones, no descansará jamás ese ilustre hijo de la Gran Canaria cuando se trate de los intereses generales del país, así como este país conservará latente siempre la esperanza halagüeña de otros bienes y de otras concesiones que tiendan al desarrollo de sus elementos de progreso.

Declarado *Ley* el proyecto de *Puerto de Refugio* y llenos con anterioridad todos los trámites que le son necesarios, muy especialmente el magnífico estudio practicado por el ilustrado y distinguido *Ingeniero* jefe de Obras públicas Sr. D. Juan de León y Castillo, solo falta el subastar las obras, cuyo acto tendrá lugar en breve. En nombre de todos los canarios enviamos al Excmo. Sr. D. Fernando de León y Castillo, la expresión de nuestro agradecimiento, felicitándole á la vez por el satisfactorio éxito obtenido en su empresa eminentemente patriótica, la cual al hacer impercedero su nombre en Gran Canaria, será base firmísima de un seguro y positivo engrandecimiento.»

Alocución de la Alcaldía

XXIV

EL Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas celebró con espléndida iluminación, músicas y otros actos de público regocijo la fausta noticia, y el Alcalde, que lo era entonces, uno de los hombres que con más desinterés, buena fé y sacrificios ha servido los intereses de su país, D. Felipe Massieu y Falcón, se dirigió al pueblo de Las Palmas en estos términos:

HABITANTES DE LAS PALMAS

El último correo de la Península ha sido portador de la noticia, verdaderamente fausta para esta Isla, de haber las Córtes del Reino declarado *Puerto de Refugio* el de La Luz, en esta Ciudad, por Ley de 23 de Marzo último.

Concesión tan importante y bajo todos conceptos trascendentalísima en los destinos de este país, le asegura para siempre fecundos gérmenes de inagotable prosperidad y determinará, á no dudarlo, la época de su regeneración económica y de su ulterior engrandecimiento.

Gran Canaria, merced á las valiosas gestiones del Excmo. Sr. D. Fernando de León y Castillo, legítima gloria de esta Isla, está de cumplida enhorabuena, y justo es que la Ciudad de Las Palmas, su Capital, celebre ese acontecimiento con públicos ragocijos.

Esta Alcaldía, pues, tiene la honra de invitar cortesmente al vecindario para que se sirva secundar la iluminación del Palacio Municipal en la noche de este día, dando así un nuevo testimonio de su acendrado patriotismo.

Las Palmas de Gran Canaria 8 de Abril de 1882. El Alcalde Presidente del Excmo. Ayuntamiento, *Felipe Massieu*.—P. A. A. S. S.—*Francisco Morales Aguilar*, Secretario.

Mientras se repartía esta alocución, desde las 10 de la mañana, recorrían las calles de la ciudad las bandas de música municipal y militar acompañadas de un inmenso gentío y tronaban por todos lados multitud de voladores. Por la noche hubo iluminación espléndida en la fachada del palacio municipal, en los edificios públicos y en muchísimos particulares.

«Grande es la alegría—decía un periódico—, que »reina entre los patriotas y entusiastas hijos de la »Ciudad de Las Palmas, al reconocer los incalculables beneficios que ha de recibir este Archipiélago »y nuestra Gran Canaria, con la creación del Puerto de Refugio declarado así en la sesión del Congreso de los Diputados verificada el 23 de Marzo último.»

Milagos del poder y del patriotismo

XXV

CUANDO todavía vibraban en todos los espíritus sometidos en aquella época á una fuerte tensión patriótica, los efectos del inmenso júbilo producido por los anteriores sucesos, vinieron á llenar la medida del regocijo público dos memorables acontecimientos que aunque esporádicos y anunciados, produjeron la impresión del delirio, por lo inmenso de su trascendencia y por la rapidez con que se sucedieron.

El 27 de Abril de 1882, se promulgó la ley declarando de refugio el puerto de La Luz en Gran Canaria, y al día siguiente 28, se dictó la Real orden mandando anunciar la subasta; y con la misma

fecha se señaló el día 28 de Junio para que aquélla tuviera lugar, dando al efecto, las instrucciones necesarias. Todos estos documentos se publicaron en el número 119 de la *Gaceta* correspondiente al referido mes de Abril, y van insertos á continuación:

MINISTERIO DE FOMENTO

Ley

Don Alfonso XII por la gracia de Dios Rey constitucional de España á todos los que la presente viesen y entendieran sabed: que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

ARTÍCULO ÚNICO.—Se consideran adicionados al artículo 16 de la ley de 7 de Mayo de 1880 como de interés general de segundo orden, los Puertos de Riva-

don, Rivadecilla y Torrevieja, y de Refugio los de La Luz en Gran Canaria, e Ibiza, en las Baleares.

Por tanto Mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás Autoridades así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio á 27 de Abril de 1882.

Yo el Rey.

El Ministro de Fomento,
José Luis Albareda.

REAL ORDEN

Dirección General de Obras Públicas. Puertos

El Excmo. Sr. Ministro de Fomento me dice con esta fecha lo siguiente: Excmo. Sr: Declarado Puerto de Refugio y de interés general el de La Luz en la Gran Canaria por la Ley sancionada en 27 del actual; considerando la importancia de este Puerto como punto de escala no solo entre España y sus posesiones de las Antillas y del Golfo de Guinea sino entre otras naciones de Europa y el continente americano y atendiendo á la necesidad de que con la actividad que permitan los recursos del Estado se proceda á la construcción de dicho Puerto de Refugio, que tanto interés tiene para los buques de todos los países que frecuentan las Islas Canarias, S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido á bien disponer que por esa Dirección se anuncie la subasta para la construcción de las obras que comprende el proyecto aprobado en 3 de Marzo próximo pasado, y cuyo presupuesto asciende á la cantidad de ocho millones seiscientos treinta y nueve mil seiscientos setenta y cinco pesetas setenta céntimos, cuidando al fijar el tiempo para la ejecución de las obras, que cada año no sea necesario destinar á este servicio más de quinientas mil pesetas de la cantidad consignada en el presupuesto para construcción de puertos, que corren á cargo de este Ministerio.

Lo que traslado á V. S. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. S. muchos años.—Madrid 23 de Febrero de 1882.—El Director general, E. Ferreras.—Señor Subgobernador de la Gran Canaria.

MINISTERIO DE FOMENTO

Dirección General de Obras Públicas

En virtud de lo dispuesto por Real orden de 28 de Febrero del presente año, esta Dirección General ha señalado el día 28 del próximo mes de Junio, á la una de la tarde para la adjudicación en pública subasta de las obras de construcción del Puerto de Refugio de La Luz en la Gran Canaria, cuyo presupuesto asciende á la cantidad de 8.659.675 pesetas 70 céntimos.

La subasta se celebrará en los términos prevenidos por la instrucción de 18 de Marzo de 1852, en Madrid ante la Dirección general de Obras públicas situada en el local que ocupa el Ministerio de Fomento y en Santa Cruz de Tenerife ante el Gobernador de la provincia; hallándose en ambos puntos de manifiesto para conocimiento del público, el presupuesto, condiciones y plano correspondiente.

Las proposiciones se presentarán en pliegos cerrados, arreglándose exactamente al adjunto modelo; y la cantidad que ha de consignarse previamente como garantía para tomar parte en esta subasta será de 400.000 pesetas en dinero, ó bien en efectos de la Deuda pública al tipo que les está asignado por las respectivas disposiciones vigentes, debiendo acompañarse á cada pliego el documento que acredite haber realizado el depósito del modo que previene la referida Instrucción.

En el caso que resulten dos ó más proposiciones iguales, se celebrará, únicamente entre sus autores, una segunda licitación abierta en los términos prescritos por la citada Instrucción, siendo la primera mejora por lo menos de 1.000 pesetas quedando las demás á voluntad de los licitadores siempre que no bajen de 500 pesetas.

Madrid 23 de Abril de 1882. El Director General,
E. Ferreras.

MODELO DE PROPOSICIÓN

Don N. N. vecino de... enterado del anuncio publicado con fecha... de... último, y de las condiciones y requisitos que se exigen para la adjudicación en pública subasta de las obras de construcción del Puerto de Refugio de La Luz, en la isla de Gran Canaria, se comprometo á tomar á su cargo la construcción de las mismas, con estricta sujeción á los expresados requisitos y condiciones por la cantidad de...

(Aquí la proposición que se haga, admitiendo ó mejorando lisa y llanamente el tipo fijado; pero advirtiendo que será desechada toda propuesta en que no se exprese determinadamente la cantidad en pesetas y céntimos, escrita en letra, por la que se comprometo el proponente á la ejecución de las obras.)

Dado en Palacio á veinte y siete de Abril de mil ochocientos ochenta y dos.

Yo el Rey.

El Ministro de Fomento,
José Luis Albareda.

DIRECCIÓN GENERAL

DE OBRAS PÚBLICAS

Condiciones particulares que además de las facultativas correspondientes y de las generales aprobadas por Real decreto de 10 de Julio de 1861, han de regir en la contrata de las Obras del Puerto de Refugio de La Luz, en la Gran Canaria, cuyo presupuesto es de 8.659.675 pesetas y 70 céntimos.

1.º El rematante quedará obligado á otorgar la correspondiente escritura ante Notario oficial en Madrid, ó en la capital donde hubiere licitador, dentro del término de sesenta días contados desde la fecha de la aprobación del remate, y previo el pago de los derechos de inserción del anuncio de la subasta en la *Gaceta y Diario de Avisos*.

2.º Antes del otorgamiento de la escritura deberá el rematante consignar como fianza en Madrid en la Caja General de Depósito ó en la Administración económica de la Provincia respectiva, en metálico ó efectos de la Deuda pública al tipo asignado por el Real decreto de 29 de Agosto de 1876 el 10 por 100 de la cantidad en que le hubiere sido adjudicada la contrata.

3.º La fianza no será devuelta al contratista hasta que se apruebe la recepción y liquidación definitivas y se justifique el pago total de la contribución de subsidio industrial y de los daños y perjuicios si los hubiere.

4.º Se dará principio á la ejecución de las obras dentro del término de seis meses, y deberán quedar terminadas en el plazo de diez y siete años.

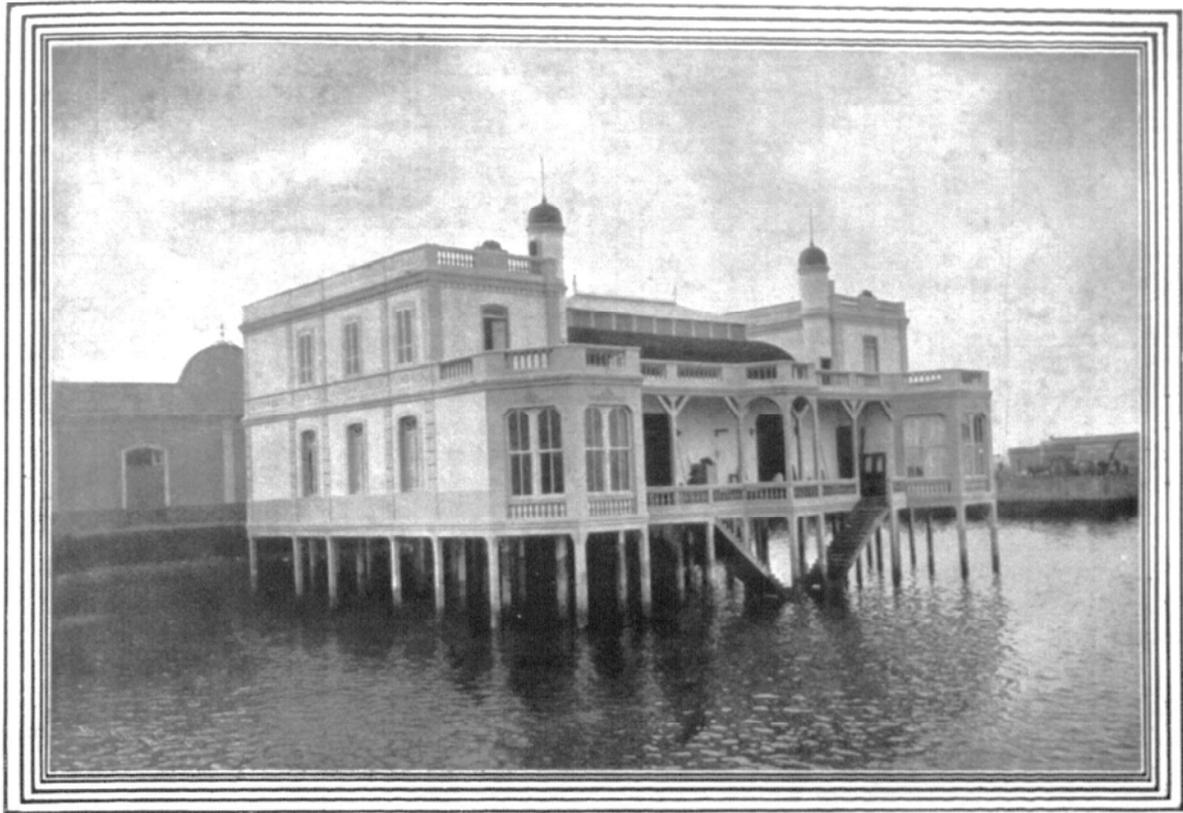
5.º Los gastos materiales del replanteo general y de la liquidación, serán de cuenta del contratista.

6.º Se acreditará mensualmente al contratista el importe de las obras ejecutadas con arreglo á lo que resulte de las certificaciones expedidas por el Ingeniero excepto en el caso á que se refiere la condición siguiente, y su abono se hará en metálico sin descuento alguno, por la Administración económica de la provincia de Canarias.

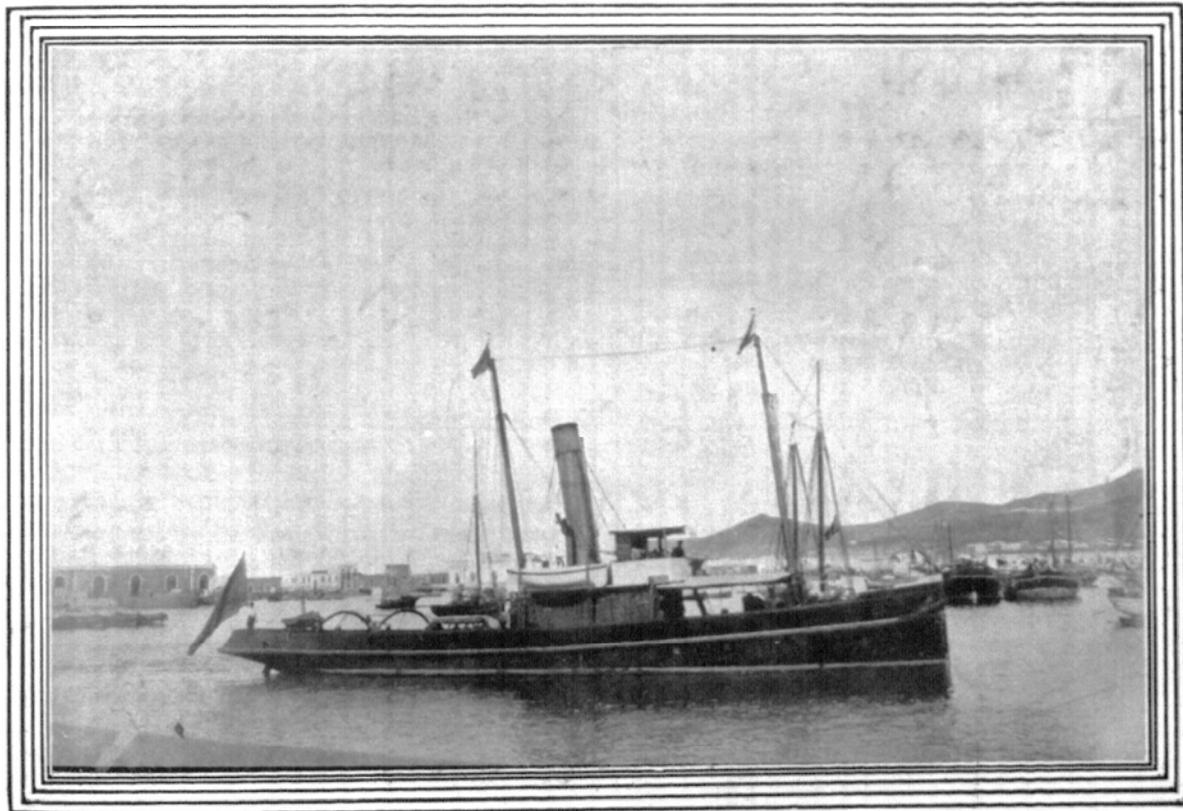
7.º El contratista podrá desarrollar los trabajos en mayor escala que la necesaria para ejecutar las obras en el tiempo prefijado. Sin embargo, no tendrá derecho á que se le abone en un año económico mayor suma de la que corresponda á prorrata, teniendo en cuenta la cantidad del remate y el plazo de ejecución. Por tanto, los derechos que el artículo 39 de las condiciones generales concede al contratista no se aplicarán, partiendo como base de la fecha de las certificaciones sino de la época en que deban realizarse los pagos.

Madrid 28 de Abril de 1882.

El Director general,
J. Ferreras.



Real Club Náutico de Gran Canaria.



Remolcador *Gran Canaria*, de 150 toneladas. Es el mayor de los destinados al tráfico en el puerto de Las Palmas. El casco es de hierro, y ha sido construido desde la quilla en los talleres de The Gran Canary Coaling y Cia., instalados en el expresado puerto de La Luz, de Las Palmas.

Regocijos públicos

XXVI



El efecto producido por las anteriores noticias es verdaderamente indescriptible. Cifrándonos estrictamente á lo que hemos leído en periódicos de aquella época, vamos á dar siquiera, una somera idea de lo que entonces sucedió. Pero antes y por vía de introducción, daremos á conocer un trozo de artículo que dedicó á la concesión del puerto, el activo, entusiasta y malogrado hijo de Las Palmas, D. José de Quintana y León.

«Esta concesión, que no tememos llamar la más grande que registran las páginas de nuestra historia, produjo en la isla entera indescriptible entusiasmo. Todas las ideas, todos los partidos, las profundas diferencias de ayer, desaparecieron como por encanto ante el bien de la patria por todos anhelado. Al saberse la noticia, todas las fibras del corazón de los habitantes de Las Palmas, vibraron al unísono, conmovidas por el más sincero de los gozos; las muestras de regocijo sucediéronse en todos los tonos y bajo todas las fórmulas, desde las procedentes de la iniciativa particular hasta aquellas procedentes de las corporaciones: todos los edificios vistieron con sus más ricas galas durante el día, iluminándose fantásticamente por la noche; una solemne manifestación pública de más de doce mil personas, compuesta de todas las clases, corporaciones y representantes de la Isla, recorrió las calles más principales; y finalmente, la amplia vía central del moderno barrio de Arenales que conduce al Puerto de La Luz, cambió su antiguo nombre por el de *León y Castillo*, para que algún día, cuando nuestros sucesores pregunten á sus padres quién fué aquel ilustre varón cuyo nombre se halla esculpido en letras de oro, les conduzcan al Puerto de Refugio y les contesten: *¡He ahí un modelo que imitar: he ahí la gratitud de la patria que no se borra, que no se olvida jamás: he ahí la inmortalidad!*»

* *

Conocida el día 6 de Mayo la importantísima noticia del anuncio de subasta del Puerto de Refugio, noticia que cundió por toda la población con extraordinaria rapidez, ocasionando indescriptible entusiasmo, dos bandas de música recorrieron las calles é infinidad de cohetes-voladores lanzáronse al viento, pregonando tan fausta nueva.

A las 11 de la mañana fué convocado el excelentísimo Ayuntamiento, acordando por unanimidad llevar á efecto en la tarde de ese día, la solemne ceremonia de colocar el ilustre nombre del excelentísimo Sr. D. Fernando de León y Castillo en la extensa calle principal del barrio de los Arenales, prolongación de la de Triana, y que conduce al Puerto de La Luz de Refugio.

Poco después se organizó una gran manifestación pública de la que formaban parte multitud de personas de las distintas clases sociales, unidas por los lazos del amor á la patria, alentadas por el entusiasmo que experimentaban en pró del engrandecimiento de nuestro país natal, y palpitando en todos el sentimiento de la gratitud.

La manifestación, precedida de la banda de música municipal, se dirigió á la casa de D. Juan de León y Castillo, quien inmediatamente se incorporó á la misma. Fué obsequiada por las sociedades «Círculo Mercantil» y «Gabinete Literario», donde se pronunciaron patrióticos y elocuentes brindis.

Desde por la tarde, el parque de San Telmo y sus inmediaciones, y las de las calles inmediatas al sitio donde había de celebrarse la ceremonia acordada por la Excm. Municipalidad, hallábanse ocupadas por inmenso gentío.

A las 5 y media de la tarde salían en Corporación del Palacio municipal, el Ayuntamiento en pleno, la Autoridad civil, Comisiones del Ilmo. Cabildo Catedral y de todas las sociedades y Corporaciones, y demás funcionarios públicos y personas al efecto invitadas.

La comitiva, formada en dos alas, con maceros y música, atravesó la plaza de Santa Ana, calles Obispo Codina, Muro, General Bravo y Triana, con la cual hallábase empalmada la que era objeto de la ceremonia. Al llegar á ésta la Corporación, el Alcalde Sr. D. Felipe Massieu y Falcón, se dirigió al sitio donde estaba colocada la lápida ostentando el nombre de *León y Castillo* y recorrió el lienzo que la cubría. El Sub-gobernador Sr. D. Agustín Bravo de Laguna y Jóven, pronunció breves frases alusivas al acto y concluyó dando un viva á S. M. el Rey. El Alcalde, Sr. Massieu y Falcón, pronunció una entusiasta alocución relacionada con aquel acontecimiento tan glorioso para el Sr. D. Fernando de León y Castillo, y por último el Ingeniero Jefe Sr. D. Juan de León y Castillo dió las gracias en nombre de su señor hermano el Ministro de Ultramar y en el suyo propio, por las manifestaciones de simpatía y deferencias recibidas de este pueblo. El Sr. Massieu y Falcón dió vivas á la Nación, al Ministro de Ultramar, á la Gran Canaria, y á la ciudad de Las Palmas, los que fueron contestados calurosamente.

Así terminó aquella ceremonia, donde quedó indeleble el nombre prestigioso del regenerador de Las Palmas de Gran Canaria, y la comitiva regresó al palacio Municipal recorriendo el mismo trayecto.

Por la noche apareció nuestro elegante palacio Municipal profusamente iluminado, del mismo modo que los demás edificios públicos y gran número de casas particulares. El extenso balcón del «Gabinete Literario» ostentaba, entre lujosas colgaduras y extraordinaria iluminación, el retrato del Excmo. Sr. D. Fernando de León y Castillo, y las fachadas de las Casas Consistoriales y «Círculo Mercantil» lucían preciosos trasparentes dedicados al paisano ilustre á quien los canarios debemos inmensos beneficios.

Un animado y concurridísimo paseo, amenizado por las bandas de música, tuvo lugar en la hermosa Plaza de Santa Ana, cuyos edificios se hallaban también iluminados y exornados con vistosas colgaduras.

Mientras tanto, en el «Hotel de Europa» situado en la calle de los Balcones, hoy de «J. León y Joven», y en su extenso comedor que daba al jardín,

reuníanse entusiastas hijos del país, confraternizando en banquete patriótico para celebrar el acontecimiento del día. El banquete estuvo animadísimo, reinando la más exquisita cordialidad y el mejor buen humor. Y no podía suceder otra cosa, dado el motivo que los reunía. Inútil es decir que abundaron los brindis pronunciados con la vehemencia del más sentido patriotismo.

Al terminar, redactóse allí mismo una carta de felicitación al Sr. D. Fernando de León y Castillo, que firmaron todos los concurrentes.

A las once de la noche terminó el banquete y muchos de los asistentes se dirigieron á la casa habitación del armador don Luis Reina, vice-presidente del «Círculo Mercantil» y entusiasta patriota, competentemente invitados. Allí se les obsequió con licores y habanos, repitiéndose los brindis y demostraciones de delirante entusiasmo.

Carta del Ayuntamiento de Las Palmas á Don Fernando de León y Castillo

XXVII



ENTRE las muchas cartas y mensajes de felicitación que en aquella época, y con motivo del fausto acontecimiento de la subasta del puerto, se dirigieron al autor de tan señalado beneficio, figura la carta que este Ayuntamiento en pleno, le dirigió el 6 de Mayo de 1882. Dice así:

Excmo. Sr. D. Fernando de León y Castillo.

El Excmo. Ayuntamiento de esta Ciudad, enterado con verdadero júbilo y el mayor entusiasmo de la Real Orden y anuncio de la Dirección General de Obras Públicas, señalando el día 28 del próximo Junio para la adjudicación en subasta de las obras de construcción del Puerto de Refugio en el de La Luz de esta Capital, ha dispuesto unánimemente y por aclamación, en sesión extraordinaria de esta fecha, hacer presente á V.E. una vez más, el testimonio de su eterna gratitud y significarle igualmente en nombre de los canarios todos, que en estos momentos dan inequívocas y elocuentes pruebas de público regocijo, que el nombre de V.E. será perpetuamente glorificado por los habitantes de la Gran Canaria que tan inmensos beneficios ha de reportar con las importantísimas obras que se deben al infatigable celo de V.E., á su poderoso valimiento y relevante patriotismo.

Cuantas frases laudatorias y expresiones de elogio pudiera el Ayuntamiento dedicar á V. E. serían todas pálidas y no corresponderían con

exactitud á los íntimos y profundos sentimientos de simpatía, afecto y entusiasmo que experimentan los patrióticos hijos de este país hacia la ilustre y por todos conceptos eminente personalidad de V. E.

Dígnese, pues, V. E. aceptar este modesto tributo de expresivas gracias que, con la más viva complacencia, le dedican, sin distinción alguna, todos los Concejales de esta Excm. Municipalidad.

Las Palmas de Gran Canaria, Mayo 6 de 1882.—*Siguen las firmas.*

Para valorar la importancia de ese documento histórico, y en justa y merecida distinción al Ayuntamiento que lo suscribió, vamos á consignar los nombres de las personas que de él formaban parte, y los cargos que respectivamente desempeñaban.

Alcalde, D. Felipe Massieu y Falcón; *Tenientes de alcalde*, D. Tomás de Zárate y Morales, D. Ventura Ramirez de la Vega, D. Jorge Rodríguez Falcon, y D. Juan Bautista Antúnez; *Síndicos*: D. Ambrosio Hurtado de Mendoza y D. Vicente Martín Velasco; *Vocales*: D. Adán del Castillo Westerling, D. Antonio Jiménez, D. Eduardo Benítez y González, D. Francisco Manrique de Lara, D. Rafael Massieu y Falcón, D. Francisco León Quevedo, D. Francisco Morales Bethencourt, D. Isidro Miranda León, Don Juan Bautista Carló, D. Luis Reina, D. Nestor de la Torre, D. Pedro Hernández López y D. Urbano Cabrera.

La idea que presidió la constitución de este

Ayuntamiento la encontramos expresada en un periódico de entonces en esta forma:

«Según nos hemos informado las elecciones de concejales para la renovación por mitad de los Ayuntamientos, se verificarán en esta ciudad sin lucha alguna en los días 15, 16 y 17 del corriente (Mayo de 1881), entrando á formar parte de la Excm. Municipalidad distintas personas caracterizadas, y de diversas procedencias políticas. El Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas, primera corporación de la provincia, se compondrá de elementos valiosos que representen todas las clases.»

A los que crean que la contradicción, los disturbios y las luchas intestinas pueden producir nada beneficioso para el país, les brindamos con ese ejemplo. La unión de todos, bajo la gloriosa bandera del partido liberal y bajo la fecunda dirección de D. Fernando de León y Castillo, nos trajo entonces

un manantial de bienes y llevó á nuestra Corporación municipal, y demás centros, á las personas de más autoridad y relieve, sin distinción de matices políticos. El sol que viene alumbrando nuestros destinos desde antes del año de 1881, está todavía en el Cenit; cada día son mayores sus prestigios, hasta llegar á colocar su relevante figura fuera del alcance de la política candente para consagrarlo, por voto unánime, como un verdadero prestigio nacional.

La experiencia enseña que unidos y bien dirigidos, llegaremos hasta donde queramos. Divididos é insubordinados, sirviendo cada cual sus caprichos ó sus pasiones, ó aunque sean sus ideales sinceramente profesados, pero en oposición con los de la inmensa mayoría, iremos á la descomposición, síntoma fatal de la muerte.

La subasta del Puerto

Manifestaciones de alegría en Las Palmas

XXVIII



DESIERTA la subasta señalada para el 28 de Junio, se anunció nuevamente para el 28 de Septiembre. En el entretanto embarcó para Madrid D. Juan de León y Castillo, por propio designio, é instado, además, por D. Agustín Bravo de Laguna y D. Domingo Guerra Rodríguez para contribuir

con su ilustración y con su conocimiento de las circunstancias todas del proyecto, á facilitar el éxito de la nueva subasta. No debió ser muy difícil á quien había conseguido tan importantísima concesión, y por modo tan rápido llevarla al momento de la subasta, introducir algunas modificaciones que evitaran quedase nuevamente desierta. Tanto Albareda, Ministro de Fomento, como Ferreras, Director General de Obras Públicas, dieron en ésto, como en todo lo demás relativo al Puerto de Refugio, las mayores facilidades.

Dos reformas obsérvanse en el nuevo anuncio: fué la primera el reducir el tipo del *depósito provisional* al 3 por ciento del presupuesto á que ascendían las obras, ó sea á la cantidad de pesetas 259.190'27. La segunda se contrae también á rebajar la *fianza definitiva* al cinco por ciento de la cantidad que constituía el remate. Ambas reformas, como es natural, debidas á la íntima amistad, á los estrechos lazos de unión que existían entre D. Fernando de León y Castillo y los Sres. Ministro de Fomento y Director General de Obras Públicas, don José Luis Albareda y D. José Ferreras.

Resueltas esas pequeñas dificultades, ya quedaron las cosas en condiciones para que recibiéramos la gran noticia.

Efectivamente. En la mañana del día 2 de Octubre de 1882 llegó al puerto de Las Palmas el vapor-paquete inglés *Volta* portador de los siguientes telegramas:

Madrid 28—3 tarde.

Presidente—Gabinete, vía Madera, correo—Las Palmas, Gran Canaria.— Puerto rematado Ripocha. — *Pedro Manrique de Lara*.

Londres 28.—Septiembre 1882-5-10— por *Volta* á Ripocha. Rematado por nuestra cuenta. *Swanston*.

D. Fernando de León y Castillo nos participó telegráficamente la noticia en los siguientes términos:

Mi adhesión más sincera á las aspiraciones de esa tierra querida; mi más entusiasta decisión en pró de sus grandes intereses; mi más cordial apoyo á todos sus hijos; han sido y serán siempre norte de mi conducta, pues ante todo y sobre todo es hijo de la Gran Canaria.—*Fernando de León y Castillo*.

Como detalles de la subasta parecemos oportuno consignar los siguientes datos:

	<u>Pesetas</u>
Hilo del remate.	8.639.675'70
1. ^a proposición D. Nestor de la Torre	7.983.060'25
2. ^a id. D. Francisco Turnes y Bautista	8.150.000'00

Fué adjudicada á favor del primero, quien en el acto cedió el remate á los Sres. Swanston y C.^a, del comercio de Londres, personas muy conocidas en Las Palmas, y al Sr. D. Juan Bta. Ripoché, del comercio de esta Ciudad.

Rivalizando tanto la prensa como las corporaciones, sociedades é individuos en festejar el grandioso acontecimiento, solo nos permite la escasez de espacio de que disponemos, sino queremos convertir en un volumen este modesto trabajo, registrar una parte de lo mucho que entónces se hizo y se escribió.

La noticia de la subasta la recibimos, como hemos visto, el día 2 de Octubre, y el día 3 apareció *La Revista de Las Palmas*, periódico religioso con ribetes de carlista, que combatía al partido de D. Fernando, escrito y dirigido por el Doctor D. José Roca y Ponsa, actual Magistral de Sevilla, Lectoral entonces de esta Catedral, una de las inteligencias más claras que hemos conocido aquí en los últimos tiem-

pos, espíritu fogoso y batallador que abraza con fé y con entusiasmo las causas que cree justas, orlado con galas de gran fiesta, y dedicado al acontecimiento del día.

En la primera plana se leía:

Al Excmo. Sr. Don

Fernando de León y Castilla

Hijo esclarecido de Gran Canaria

Patricio ilustre

á quien se debe la concepción y realización

del Puerto de Refugio

Campeón valiente que defiende sin cobardía ni rousancio

los derechos y prerrogativas del suelo canario

Dedicar este número como prueba de gratitud

“*La Revista de Las Palmas*”

Invitación patriótica

XXIX



El día 4 se dirigió el Alcalde Presidente del Excmo. Ayuntamiento á las sociedades y corporaciones de Las Palmas invitándolas á la manifestación que tendría lugar el día 6 y á que secundaran la iluminación anunciada para la noche del mismo día. Véanse los términos levantados en que estaba concebida esa patriótica invitación:

«Por el próximo correo de la Península del seis del actual se recibirá oficialmente la confirmación de la fausta nueva de la subasta de las obras del Puerto de Refugio en el de La Luz de esta Capital, y de la importante noticia de haber quedado resuelta, de un modo satisfactorio, la cuestión del Subgobierno de este Distrito.

Con tan plausible motivo, el Excmo. Ayuntamiento de mi presidencia, contando con la eficaz cooperación y valioso concurso de todas las sociedades y corporaciones de esta Capital, ha creído oportuno celebrar aqñel memorable acontecimiento con una manifestación que tendrá lugar el precitado día seis, á las cuatro de la tarde.

Como se trata de expresar de solemne modo los sentimientos de patriotismo nunca desmentidos en los hijos de este país, la Excmo. Corporación Municipal se promete que Vd. se asociará con entusiasmo al acto referido, contribuyendo á que obtenga la brillantez y

ostentación dignas del suceso que lo motiva. Al efecto suplico á Vd. se sirva concurrir el día y hora expresados al palacio Municipal y secundar la iluminación que en la noche del propio día lucirá este edificio.—Las Palmas 4 de Octubre de 1882.

Felipe Massieu y Falcón

La manifestación seguirá la siguiente carrera: Plaza de Santa Ana, calles del Reloj, del Colegio, de Puertas, del Hospital, Canónigos, Reyes Católicos, Balcones, Carnicería, Triana, Constantino, San Bernardo, San Francisco, Muro y Nueva.

A propósito de esta manifestación decía un periódico el día 5:

«En la tarde de mañana tendrá lugar en esta Ciudad de Las Palmas una gran manifestación pública iniciada por el Excmo. Ayuntamiento. Asistirán todas las corporaciones y sociedades públicas y privadas, los ayuntamientos de la isla y demás sociedades de Gran Canaria. Será, pues, una de esas manifestaciones que no ha tenido ejemplo en esta provincia.

He aquí lo que hacen los pueblos dignos, patriotas y agradecidos.

«Tres bandas de música asistirán al acto, la «Unión Filarmónica» de Las Palmas, la Militar y la «Unión Filarmónica» de la Villa de Arucas.

Canarios.—*Viva el Puerto de Refugio.*»



Demostraciones de gratitud y júbilo públicos

XXX



DESDE el momento que se recibió la noticia de la subasta del Puerto de Refugio, empezaron á sucederse diariamente una serie de actos, de exteriorizaciones en diversas formas del inmenso júbilo que embargaba todos los corazones. Llenos están los periódicos de aquellos días de relatos alusivos al suceso. La relación completa de todo lo ocurrido sería tarea larga, concretándonos solamente á dar noticias de las veladas, banquete y manifestación solemne que en aquella ocasión tuvieron lugar: de la carta dirigida por el pueblo de Las Palmas al Excmo. Sr. D. Fernando de León y Castillo, y de algún otro acontecimiento que por su especial significación ó importancia no deba silenciarse.

VELADAS

En la noche del 5—decía un periódico—tuvo lugar en los salones del Nuevo Teatro un certámen literario-musical, con que la sociedad *El Porvenir* quiso dar una muestra de su patriótica adhesión al público regocijo que domina los ánimos en presencia de las importantes concesiones hechas á nuestra querida patria.

Los salones se hallaban elegantemente exornados. En el de entrada se leían entre vistosos pabellones, las inscripciones siguientes:

EL PORVENIR, por la prosperidad de la Gran Canaria.

Al Excmo. Sr. Ministro de Ultramar Don Fernando de León y Castillo, hijo ilustre de la Gran Canaria.

Al Excmo. Sr. D. José Luis Albareda, ministro de Fomento.

En el que sirve de entrada al principal veíanse estas otras:

El que ante todo y sobre todo ha llenado las justas aspiraciones de esta tierra querida, merece nuestra eterna gratitud. La juventud si ha de

ser digna de sus futuros destinos, debe empezar por rendirse ante la gloria, el trabajo y el talento.

El salón principal estaba totalmente invadido por una escogida y numerosa concurrencia, entre la cual se hallaban el Delegado y el Alcalde, los señores Bravo y Jóven y Massieu y Falcón, y varias personas que representaban las demás sociedades de esta población. En el extremo del naciente y sobre la silla de la Presidencia se ostentaba el retrato de nuestro exclarecido compatriota Excmo. señor D. Fernando de León y Castillo.

Intervinieron en la parte literaria de este certámen los Sres. D. Manuel Quevedo Hijosa, Licenciado en Medicina, D. Francisco Ojeda, D. Juan Rodríguez Suárez, D. Arturo Sarmiento, D. Domingo Díaz Pérez (que leyó dos composiciones poéticas de doña Angela Mazzine y D. Luis Millares) y D. Francisco Cabrera Rodríguez, y en la parte musical las señoritas Navarro Díaz, las Srtas. de González y D. Pascual López.

Otra velada tuvo lugar en el teatro de Cairasco con el mismo motivo y propósito, y en ella D. José García de la Torre dió á conocer al público numeroso que llenaba el local, un himno de sabor canario y notas de gran relieve patriótico titulado *Á León y Castillo*, (1) que fué cantado por un coro de jóvenes con acompañamiento de orquesta. El himno iba todo él encaminado á tributar fervoroso homenaje de gratitud al hijo benemérito de la patria.

LA MANIFESTACIÓN

Tuvo lugar el día 6, según estaba anunciado, y fué de lo más grande, más serio y solemne que hemos presenciado.

Todos los hombres de todas las ideas, cuanto en Las Palmas había entonces de representación social, grandes y pequeños, jóvenes y viejos, unidos fuer-

(1) A continuación transcribimos la letra de ese himno, como también la de otro de los varios que en aquel entonces se compusieron. La letra de este último fué debida al popular vate Roque Morera, y la música al compositor D. Rafael Dávila.

Á León y Castillo

HIMNO

*Gran Canaria hasta ayer postergada
Hoy ya pueda la faz levantar
¡Gloria, gloria á León y Castillo;
Al patriota, al canario leal!*

*Si la patria levanta orgullosa
Su glorioso y hollado pendón,
No lo debe á favores extraños;*

*Se lo debe á su propio favor.
Que la gloria que un hijo conquista
A su madre le cabe también;
Y la madre y el hijo deseansan
A la sombra de un mismo laurel.
El que niegue al Canario Ministro
Sus aplausos en esta ocasión,
Egoísta é ingrato, no sabe
Apreciar de un hermano el favor.
¡Y Canaria podrá, siendo noble,
Los favores de un hijo olvidar,
Cuando son la expresión elocuente
Del amor á su patria!... ¡Jamás!...
Gran Canaria hasta ayer postergada*

temente por el lazo vigoroso del mas sentido patriotismo, y movidos por el resorte mágico de la gratitud, desfilaron por las calles de la ciudad. Veamos como describía el acto un periódico de oposición al partido de D. Fernando de León y Castillo:

«Al patriotismo y á la iniciativa del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas fue debido el acto incomparable, la gran manifestación realizada en la tarde del día seis, por un pueblo amante de su progreso y entusiasta sin límites por su prosperidad y grandeza.

«La Corporación Municipal, ansiosa de significar públicamente su legítimo júbilo ante el inestimable beneficio que recibía el país con la gran obra del Puerto de Refugio, y de rendir ese bello tributo de admiración, respeto, y gratitud al egrégio Hijo y patriota eminente á quien se debía tal concesión, y que así proporcionaba á su país y querida patria elementos de riqueza y vitalidad, no perdonando medio alguno hasta llevar á cabo su plausible pensamiento, contribuyó grandemente á la imponente manifestación de ese día. Más de doce mil personas habíause reunido en la tarde del día seis, y acompañados de las bandas de música, y colocados todos los manifestantes en dos hileras y precedidas por el Delegado D. Agustín Bravo y Joven y por el Alcalde D. Felipe Massieu y Falcón, y Ayuntamiento todo, comenzó á recorrer la grandiosa procesión cívica el itinerario acordado. Al pasar por la calle de Puertas, hallábase el Sr. Ingeniero D. Juan de León y Castillo en una de las ventanas de su casa, y las corporaciones y sociedades que constituían la gran manifestación cada cual con lujosas y elegantes banderas que le daban un aspecto hermosísimo, prorrumpían en vitores agitando los sombreros en medio de estrepitosas aclamaciones, en tanto que las bandas de música dejaban oír sus entusiastas acordes, y se lanzaban innumerables voladores. Tiempo duró esta escena patriótica, este espectáculo sublime del pueblo de Las Palmas, cuyos corazones palpitan de inefable alegría. Continuó recorriendo las calles de la Ciudad, hallándose cuajados de gente los balcones, ventanas y azoteas de las casas por donde atravesaba, ávidos de contemplar aquel gentío inmenso, aquella gran muchedumbre que se había congregado para conmemorar el acontecimiento más grande que registra la historia de la Gran Canaria. La manifestación se disolvió en la plaza de Santa Ana donde se repitieron los vivas á los Sres. Ministro de Ultramar y de Fomento, Ingeniero Jefe, y á la Gran Canaria, pronunciados por los Sres. Delegado del Gobierno y Alcalde de Las Palmas que presidían la comitiva.

Una de las banderas que ostentaba una corona de laurel con cintas de tisú y oro, fue llevada al Sr. don Juan de León y Castillo.

Día de eterna recordación es el seis de Octubre de mil ochocientos ochenta y dos.»

Al Excmo. Sr. D. Fernando de León y Castillo

Himno

*Bellas hijas del suelo canario
A nosotros unid vuestra voz
Y elevemos al digno Ministro
Nuestra franca y sincera oración.*

*Alza altiva Las Palmas tu frente
Que hoy te alumbró una aurora feliz
La fortuna te brinda halagüeña
Un brillante y sin par porvenir.*

*De Fernando León y Castillo
G. aba el nombre con oro y tisú,*

LA ILUMINACION

Fué grande como todo lo ocurrido en aquellos días. Pocas veces se ha visto la fachada de nuestro palacio municipal con tanta profusión y tanto gusto iluminada. En el centro del frontis se leía en hermoso trasparente, esta dedicatoria:

A León y Castillo gloria de la Gran-Canaria

El *Círculo Mercantil*, adornado con lujosas cortinas y trofeos, ostentaba el siguiente:

Gratitud eterna al ilustre hijo de la Gran Canaria Excelentísimo Señor D. Fernando de León y Castillo Ministro de Ultramar

El *Gabinete Literario*, cuyo extenso edificio se hallaba exornado con colgaduras, banderas y gallardetes, tenía su balcón principal lleno de transparentes, y al centro se leía:

Loor al Ministro de Ultramar

En lo más alto, el telegrama de D. Pedro Manrique de Lara, que ya hemos dado á conocer comunicando la noticia del remate.

Así mismo la sociedad *El Porvenir* establecida en la calle del Cano, compuesta en su mayoría de jóvenes entusiastas, iluminó su frontis ostentando inscripciones transparentes inspiradas en el mismo sentido que todos los demás.

También en la calle Mayor de Triana había dos hermosos transparentes: uno en la casa taller de don Luis Acosta y otro en la fonda de *La Marina*.

El primero decía:

*En prueba de agradecimiento al Excmo. señor
D. Fernando de León y Castillo. Varios trabajadores de Las Palmas.*

También había transparentes en las redacciones de los periódicos *La Correspondencia de Canarias* y *El Comercio*.

El paseo de la plaza de Santa Ana, estuvo concurridísimo.

En los ricos anales que guardan
Los de tanto varón de virtud.

Gloria á tí, consecuente patrio,
De Canaria esperanza y sostén,
Que entusiasta te aplaude y venera
Demostrando alegría y placer.

Tú has vencido los torpes manejos
De la envidia, con fé y con tesón,
Y orgulloso tu pueblo te aclama
Tributándote aplauso y loor.

Bellas hijas del suelo canario

.....

No cesaban los cohetes voladores y las músicas. El vecindario en masa recorría la ciudad, con extraordinaria animación, deseoso de hacer ostentación de su alegría, confraternizando todas las clases sociales. Nunca se había visto en Las Palmas un entusiasmo semejante.

La verdad es que el motivo no era para menos.

GRAN BANQUETE

La necesidad de completar los hechos de más relieve en forma de festejos y demás actos públicos que tuvieron lugar con motivo de la subasta del puerto, nos obliga á alterar, siquiera sea en cosa de pocos días, el orden cronológico, describiendo el gran banquete que se dedicó á solemnizar aquel grandioso acontecimiento, antes de publicar la carta que el pueblo de Las Palmas dirigió al excelentísimo Sr. D. Fernando de León y Castillo, y un genial artículo de *La Revista de Las Palmas*: sucesos ambos anteriores á la celebración de aquél.

He aquí como describía este último un periódico de la localidad:

«En la noche del día 15 de Octubre de 1882, la ciudad de Las Palmas, que nunca permanece inactiva cuando se trata del fomento de los intereses de Gran Canaria, juzgó con acierto que no era bastante la grandiosa manifestación del día 6, para demostrar su intenso regocijo, y el merecido y leal agradecimiento por la nunca suficiente apreciada concesión del Puerto de Refugio, y realizó el acto de un gran banquete.

Tuvo efecto en la sala del teatro de Cairasco, transformada en espacioso y elegante salón.

En el centro del testero principal, bajo simbólico pabellón de banderas de seda y alusivos trofeos, lucía un magnífico retrato del eminente hijo de este país, Excmo. Sr. D. Fernando de León y Castillo.

La mesa ostentaba delicado arte y buen gusto y ocupando todos los asientos se hallaba lo más escogido y notable de la Ciudad de Las Palmas.

Durante la comida, los acordes de la *Unión Filarmónica* situada á la entrada, penetraban en aquel

animado recinto, avivando la alegría y el entusiasmo de todos los concurrentes.

Llegó el momento de los brindis y los inició D. Tomás de Zárate Morales, como *Alcalde accidental*; le siguió D. Domingo Guerra Rodríguez; luego don Francisco Morales Aguilar.

Dió las gracias en nombre de su hermano y en el suyo propio, el Sr. D. Juan de León y Castillo.

Brindó más adelante el Sr. D. Gregorio Chil y Naranjo y D. Teófilo Fernández como presidente del *Gabinete Literario*. Luego el Sr. D. Domingo J. Navarro, como presidente del *Museo Canario*. El Sr. D. Eufemiano Jurado Domínguez, republicano, como presidente del *Casino de Instrucción*. Brindó también el presidente del *Círculo Mercantil*, D. Jorge Rodríguez Falcón. Después el Sr. D. Mariano Sancho Chía, presidente de la patriótica Sociedad de *Amigos del País*; siguióle el Sr. D. Nicolás Massieu y Falcón. Luego el Sr. D. Leoncio Francés, D. José Menzón y Castro y el teniente Alcalde D. Juan Bautista Antúñez. En representación de la villa de Teror, D. Francisco Acosta.

A propuesta del Sr. D. Agustín Millares, una comisión de los comensales llevó y ofreció á la dignísima Sra. D.^a María del Pino del Castillo Olivares, esposa del Sr. D. Juan de León y Castillo, un precioso ramillete que se hallaba ocupando el centro de la mesa.

Todas las personas que llevaron la voz del pueblo de Las Palmas en ese banquete han sido conocidas por la generación presente y ese muestrario de hombres de tan diversas y contradictorias ideas, sentados todos en la misma mesa y expresando iguales propósitos, revela que aquella mesa era el altar de la patria y aquellos manjares el símbolo de la comunión patriótica que debe unir á todos los pueblos en momentos solemnes para su porvenir y engrandecimiento.

Así sucedió entonces en Gran Canaria. Así debiera suceder ahora y siempre; y como nuevas pruebas de lo que significaban todos los sucesos que venimos narrando, véase el documento que vá á continuación.

Carta del pueblo de Las Palmas á D. Fernando de León y Castillo

XXXI

El correo del día 8 fué portador de la siguiente carta que se apresuraron á firmar miles de personas:

Excmo. Sr. D. Fernando de León y Castillo, ministro de Ultramar.

La Ciudad de Las Palmas, que no en vano ostenta en sus blasones «Nobleza y Lealtad», considérase hoy plácidamente obligada á reiterar una vez

más á V. E. cumplidísimo testimonio de inextinguible gratitud:

Nunca es más grande un pueblo que, cuando inflamado por la llama santa del patriotismo, tributa á sus esclarecidos hijos los honores de la apotheosis.

Hónzase entonces la patria y notablemente se enaltece. Tal es la elevada significación del acto grandioso

que la Ciudad acaba de realizar en estos momentos, cuya memoria será trasmitada á la posteridad con entusiasmo imperecedero recuerdo.

Ese acto es la demostración solemnísimá del general regocijo en que los habitantes de Las Palmas, sin distinción alguna, fundidos todos en un sentimiento, é impulsados por una sola voluntad, colman al país y á V. E. de frenéticos vítores, entonando himnos de gloria á la prosperidad de Gran Canaria y al ardiente civismo de su insigne estadista y preclaro orador.

Y es que al notarse en vías de segura realización el magnífico proyecto de nuestro puerto, con la fáusta nueva de

la subasta de sus obras, todos los canarios apreciamos ese inmenso beneficio, como el más grande y permanente que, fomentando los venenos de su riqueza y prosperidad, puede conducir al país á la meta de sus aspiraciones, al objetivo de sus esperanzas.

Salud, pues, al eminente compatriota, en quien vemos la inquebrantable égida de nuestros generales intereses. Eterno loor y perpétua gratitud al esclarecido repúblico, honra del nombre canario en el fecundo suelo de la patria española.

Las Palmas 6 de Octubre de 1882.»
Siguen más de tres mil firmas.

Un artículo del Lectoral Roca Ponsa

XXXII

EL mismo día en que está fechada la carta anterior, cuando tuvieron lugar la manifestación é iluminaciones descritas, apareció en *La Revista de Las Palmas*, periódico que ya hemos mencionado anteriormente, un donoso y original artículo que revela todo el talento é imaginación de su autor D. José Roca Ponsa. Se titula *Veinte años después*, y dice así:

«Venga Vd., venga Vd., amigo mio, y contemple esta Ciudad, la ciudad del Real de Las Palmas de Gran Canaria.

¿La reconoce Vd. en este incesante movimiento, en esta multitud que á todas horas cruza sus calles, en esa actividad que distingue á sus habitantes?

¿Qué va Vd. á reconocer! si hace 20 años que Vd. salió de ella, y no ha vuelto hasta ahora á visitarla. Véala Vd., véala Vd. Mientras Vd. ha declinado hácia el fin de su carrera, y son canos sus cabellos, y han perdido algo de luz sus ojos, y se han entorpecido sus miembros, Las Palmas ha rejuvenecido, ha triplicado su población, ha adquirido actividad y se halla en un estado floreciente.

Observe qué vnelos ha tomado la industria; pronto conocerá lo adelantado de la agricultura: no tardará en comprender lo poderoso de su comercio.

Pero, no pierda el tiempo: vamos hasta la plaza de Santa Ana. Que árboles tan frondosos, que estátuas tan lindas en sus pedestales, que hermoso frontis el del Palacio Episcopal, y la Catedral Iglesia, terminados por una suscripción particular, visto que el Gobierno no daba señales de cumplir con su deber, haciéndolos á su costa.

Esta es la calle del Reloj. ¿La conoce Vd? Como la ha de conocer, si ha desaparecido el edificio que la obstruía, y se destaca tan imponente la Catedral y se

domina de un golpe de vista desde el Seminario á la carretera del Norte.

Siga Vd., no nos detengamos aquí. Aquí está la Plazuela, convertida en un elegante paseo que se prolonga á orillas del barranco hasta el mar, junto al grandioso Teatro Nuevo. Advertiré á Vd. que el mar está contenido por una sólida muralla que sirve de límite á un paseo de un extremo á otro de Las Palmas.

La calle de San Francisco llena de almacenes y tiendas está terminada hasta la carretera del Norte. Demos un paseo por ella. ¿Le ha gustado á Vd.? Esta calle, con los soberbios edificios que la forman, era un trozo de tierra unido á la carretera desde el muelle al Castillo. ¿No ve Vd. aquí otra calle nueva? Es la continuación de la del Cano, que ha adquirido una importancia mercantil extraordinaria á costa de la de Triana, que no ha ganado lo que algunos se creían.

Vamos, tienda Vd. la vista por este muelle; nada le falta; completamente terminado. El rebozo no hace daño alguno, y las aguas, en el del Puerto parecen las aguas de un tranquilo lago.

Este edificio es una estación, estos hierros tendidos en la carretera son los rails de un ferrocarril que va á parar al Puerto de Refugio. Ahora parte un tren.— ¡*Viageros, al tren!* Subamos, vamos al Puerto: es cuestión de diez minutos. Silva la locomotora; ya está en marcha. ¿Ve Vd. la calle de León y Castillo? ¿Observa esta población nueva? No son dos poblaciones: es la misma ciudad de Las Palmas que ha absorbido al Puerto de La Luz. Ya llegamos. Esto es otra Ciudad, Fuentes públicas, paseos, calles alineadas, edificios de primer orden: este es un gran pueblo. ¡Al muelle! ¿Ve Vd. el Puerto? ¿Se pierde de vista su gran extensión! ¡Cuánto buque! Aquella es la escuadra de Inglaterra; estos son vapores de los Estados Unidos, allí naves francesas. ¿Quien va á contar el color de las mil

banderas que ondean en tantos buques? Pero le digo la verdad, que ese ruido, ese movimiento, ese tráfico de negocios, esos montones de género del reino mineral y vegetal ó producto de la industria, ese ir y venir de gente, me marea, me trastorna, me enloquece, sobre todo ese ruido, ese ruido como de millones de voladores, de músicas, y gritos y entusiasmos, y locura, y frenesí...

Lector, amigo; al llegar aquí desperté; todo había sido un sueño; me despertó la alegría estrepitosa de nuestro pueblo saludando el remate de las obras del Puerto de Refugio.

Todo lo comprendí entonces: habiéndome dormido con la preocupación de escribir un artículo sobre el Puerto; llena la imaginación de las esperanzas risueñas consignadas en el artículo del Sr. D. Fernando de León y Castillo *Veinte años atrás*, mi fantasía me arrastró *Veinte años adelante*, y en sueños, acompañando á un viajero *ot... lo que sin duda verdn* los que

vivan en aquella fecha, si Dios ayuda, si el patriotismo no muere, si todos cumplimos con nuestro deber.»

¡Si el patriotismo no muere y todos cumplimos con nuestro deber!

El artículo hermoso que acabamos de copiar, es una verdadera profecía. Ciertamente que no se ha cumplido rigurosamente en todos sus extremos el sueño del articulista. ¿Será tal vez, por que ha muerto el patriotismo y porque no hemos cumplido todos con nuestro deber? Meditemos sobre esas dos condicionales y pensemos si nos cabe responsabilidad por estar aun en proyecto parte de las grandes reformas que para esta época creía realizadas el señor Roca y Ponsa; y apresuremonos á enmendar los yerros cometidos, á ganar el tiempo perdido, en lugar de malgastarlo en discusiones baldías propias de pueblos degenerados ó de generaciones estériles.

Fechas memorables.-Mirada retrospectiva

XXXIII



PARA hacernos mejor cargo de lo que ocurrió en los años de 1881 y 1882, que hemos calificado de Epoca gloriosa en la historia de nuestra pequeña patria, volvamos la vista hácia atrás, sigamos, la estela luminosa de D. Fernando, registrando unas cuantas fechas que algún día deberán escribirse en letras de oro cuando las generaciones venideras, apartadas de todo designio que no sea el más puro patriotismo, tributen justos y merecidos homenajes de gratitud al más grande de los canarios.

El 10 de Febrero de 1881 fué llamado al poder el partido liberal confiándose la cartera de Ultramar á D. Fernando de León y Castillo.

El 20 de Abril, se mandó crear la Junta de obras de los Puertos de Las Palmas y de La Luz, que se constituyó inmediatamente con el personal que ya conocemos.

El 25 de Abril, se dictó la Real orden, por el Ministerio de Fomento, en que después de reconocer las ventajas del Puerto de La Luz, «por lo que era de sentir no se hubiese incluido en la ley de Puertos entre los de refugio, y deseando remediar esa omisión», se dispuso que por el ingeniero jefe de la provincia se estudiase con *urgencia* el proyecto de las obras necesarias.

El 10 de Mayo del propio año, salió nueva Real orden mandando entregar las obras del muelle de La Luz á la Junta recién creada, auxiliándola con la respetable suma de 200.000 pesetas para el aprovechamiento de los materiales en dicho muelle acumulados.

El 23 de Agosto, se dictó la Real orden conce-

diendo á Las Palmas la escala de los correos trasatlánticos para las Antillas.

El 27 de Noviembre del mismo año de 1881, se presentó á las Córtes el proyecto de ley para que fuera declarado de Refugio el de La Luz en Gran Canaria.

En los primeros días de Febrero de 1882, fué aprobado por la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, el proyecto de obras del puerto de Refugio en La Luz.

El 3 de Marzo del mismo año, se dictó la Real orden del Ministerio de Fomento aprobando definitivamente el proyecto, cuyo presupuesto ascendía á 8.739.675'70 pesetas.

En 23 del antedicho mes de Marzo, aprobó el Congreso el proyecto de ley declarando de Refugio el de La Luz.

El 11 de Abril siguiente fué aprobado en el Senado el referido proyecto de Ley.

El 27 de Abril sancionó la Corona la Ley declarando de Refugio el Puerto de La Luz.

El 28 del mismo mes se expidió la Real orden mandando sacar las obras á remate; y como este quedara desierto, se ordenó acto continuo, celebrar nueva subasta.

Y el 28 de Septiembre del referido año de 1882, tuvo lugar la subasta de las obras del Puerto de Refugio.

Jamás obra alguna de parecida importancia ha recorrido estos indispensables trámites con tan pasmosa celeridad.

En esas fechas y en esa labor está retratada de mano maestra la personalidad de Don Fernando.

Nunca dió batallas sin tener la seguridad, ó cuando menos, grandes probabilidades de éxito, porque entiendo que en empresas de cierta magnitud el no darlas cima y avanzar, representa un verdadero retroceso. Por eso sus grandes batallas son preludios de sus grandes victorias; siendo fecunda siempre su gestión, no malgastando nunca sus energías y las del país en satisfacer éxitos momentáneos, sino en perseguir soluciones permanentes. De ahí nace el pánico que ha llegado á veces á infundir á nuestros adversarios, lo mismo cuando ha luchado á brazo partido para que se nos conceda algún beneficio, que cuando ha defendido con la fiera de un verdadero león lo que tenemos confiado á su custodia. Pues para conocer en toda su integridad lo que Gran Canaria debe á D. Fernando no basta saber lo que por su conducto ó mediación se nos ha concedido; hay que conocer también lo que con su influencia poderosa ha impedido que injustamente se nos arrebatase; aspecto este último, del cual se ocupará algún día la historia, refiriendo cosas que hoy son secreto de pocos y que bastarían por sí solas para hacer la reputación de un gran patriota.

Hervía en su cerebro desde la juventud la idea fija, el propósito inquebrantable de que el porvenir de Gran Canaria estaba en el Puerto de La Luz. De que por el camino del expediente, removiendo el polvoriento legajo de la capitalidad agotaríamos nuestras fuerzas en labor infecunda; que por el puerto y sus naturales consecuencias, fijándonos en los resultados permanentes, conquistando beneficios sólidos y concesiones estables, es cómo llegaríamos, aunque más tarde, á la división ó á la capitalidad de la provincia. Por eso, cuando desde aquí fueron á Madrid á felicitarle por el nombramiento de Ministro de Ultramar, y le propusieron como primera empresa que debía acometerse por ser aspiración general de los canarios, la división de la provincia, sostuvo con calor y con energía propios de su entero carácter, que él había aprendido mucho de la experiencia; que estaba exarmentado por lo ocurrido con los decretos efímeros del 52 y el 58; que iba á la división ó á la capitalidad por senderos distintos de los que se habían seguido hasta entonces, y que eran tan firmes y arraigadas sus convicciones, y tan irrevocable su propósito, que lo seguiría aunque se quedara solo.

Motivos bastantes tenemos para afirmar que lo

que acabamos de describir fué una escena real, pero sino los tuviéramos suficientes, bastaría leer el artículo de D. Fernando en *Las Canarias* el año de 1863 y reparar en las fechas que dejamos consignadas y en los hechos que conmemoran, para convencernos de que, quien escribió aquello siendo estudiante, y consiguió esto otro apenas fué Ministro, no podía avenirse á nada que no fuera, en primer término, la realización del grandioso pensamiento del Puerto de Refugio.

Convencidos estamos también de que aún en la hipótesis inverosímil, de que nadie le hubiera secundado en el país, D. Fernando no se arredra y hubiéramos tenido Puerto de Refugio; porque la ley y reales órdenes que con pasmosa rapidez se sucedieron para ese objeto, son obra exclusivamente suya, y quien las consiguió del Ministro y de los centros que en ellas intervinieron y consiguió, además, que se mandara á estudiar *con urgencia* el proyecto al ingeniero jefe, su propio hermano, fácilmente pudo haber conseguido que se mandara aquí el personal necesario para secundar rápidamente sus planes; porque, sin mermar los méritos ni el patriotismo de nadie, podemos afirmar que en la gran obra de nuestro engrandecimiento todos los nombres, menos el de D. Fernando, pueden mentalmente sustituirse, porque pudo aquél en realidad sustituirlos. Astros ó satélites sin luz propia, en la esfera de las influencias, reflejaban la luz de D. Fernando: operarios suyos, como tales pasarán á la historia, que sabe distinguir y separar lo accidental de lo necesario, lo accesorio de lo principal, y las causas de los efectos; para atribuir á cada uno el premio de su relativo mérito. (1)

(1) Y sin embargo, no ha faltado quien diga que todos estos beneficios no merecen extraordinaria gratitud porque D. Fernando debe al país su engrandecimiento. Los que esto han dicho, ignoran, seguramente, que cuando D. Fernando de León y Castillo fué por primera vez diputado, ya era una personalidad política; había ocupado un puesto importante en Gobernación, había sido Gobernador Civil de Granada y lo era de Valencia con verdadero nombre y prestigio; estaba relacionado y considerado por todos los hombres de la revolución y hubiera seguido su carrera política sin el apoyo nuestro, como le ha sucedido á Alvarado y á tantos otros que no han representado en las Cortes á su país natal; porque los hombres hacen los pueblos y no al revés; y hay que pensar lo que sería de nosotros sino hubiéramos contado en estos últimos 40 años con el poder y sobre todo con el fervor, abnegación y mansedumbre patriótica de D. Fernando de León y Castillo.





1. Hospital inglés en el puerto de La Luz. — 2. Casa Asilo de San José, en el puerto. — 3. Santa Catalina, detalle del muelle. — 4. Real Club Náutico, mirado desde el mar. — 5. Villa María García, en el puerto de La Luz. — 6. Chalet de D. Juan Rodríguez Quegles, en las Canteras.

El Civismo y desinterés de D. Fernando

XXXIV



Como complemento de lo que acabamos de decir parécenos oportuno transcribir aquí un artículo que, con el epígrafe *De Actualidad*, vió la luz en el *Diario de Las Palmas* el 2 de Septiembre de 1908. Dice así:

«Un artículo de Fr. Lesco en *La Mañana*, y los preludios de una interview, de no sabemos quien, en *La Ciudad*, ponen sobre el tapete la cuestión del civismo y desinterés en los hombres públicos.

El celo por las conveniencias de la patria, el desapego y desprendimiento de todo provecho personal, deben presidir los actos humanos dignos de la posteridad y propios de la historia. En esto no puede caber duda.

Para mirar al suelo con vistas al apoderamiento de la tierra, es preciso apartar la vista del cielo y renunciar á los atributos de la gloria.

Las acciones más nobles y generosas, los beneficios más grandes dispensados á los pueblos, pierden la fuerza de su virtualidad si el autor les señala de antemano precio, cobra en vida el producto de su labor, ó demuestra interés personal y provecho propio donde debe brillar el desinterés y el civismo.

Cuentan que al ser interrogado nuestro ilustre jefe D. Fernando de León y Castillo sobre cómo y porqué no poseía un solo palmo de tierra en esta isla de Gran Canaria, objeto de todos sus afectos, afanes y desvelos, contestó:

«Cuando tenía en mis manos la concesión del Puerto de Refugio y corrí á comunicar á Pedro Bravo tan fausta nueva para el patriota y para el propieta-

rio, me ofreció la venta de la Isleta por corta cantidad en relación con su porvenir, y no acepté.

«Cuando se planteó la cuestión del tranvía, alguien, que seguramente hubiera podido obtener la concesión, quiso interesarme en ella, y me negué.

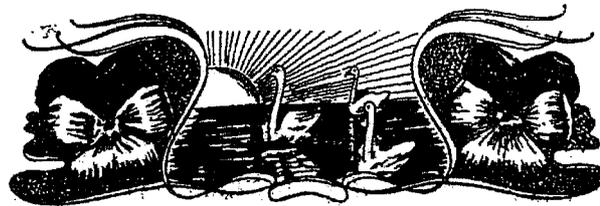
«Cuando se remataron las obras del Puerto de Refugio hubo quien quiso asociarme para intervenir en la subasta, y no solo rechacé el ofrecimiento sino que desbaraté la base de aquella combinación.

«Y cuando todo el mundo ha dispuesto de mí para hacer adquisiciones en todo el litoral del Puerto, yo no poseo allí una sola pulgada, satisfecho con las conveniencias públicas y apartando la vista de los intereses privados.

«Todo eso he hecho yo por que no quiero que en ningún tiempo, ni por nadie, se pueda sospechar siquiera que en la obra del Puerto de Refugio, hija predilecta mía, exclusivamente mía, en su iniciación, en su concesión, en la responsabilidad que contraí ante la Nación, caso de un fracaso, y en la visión de su porvenir; ni en ninguno de los beneficios que he podido recabar para Gran Canaria, iba envuelta la idea de provecho personal, próximo ó remoto.»

Así piensan y así obran los hombres llamados á llenar con sus hechos y sus alabanzas la historia de su patria; porque los pueblos no pagan sino una vez, y en una moneda, y el que cobra en vida, y en provechos personales, no puede cobrar en muerte y en atributos de gloria.

En el terreno abstracto y de los principios, donde se desenvuelve este artículo, creemos que no habrá nadie disconforme con este apotegma; tratándose de servicios públicos, la gloria y el provecho son incompatibles.»



Años de 1883 y 1884

Inauguración de las obras del Puerto de Refugio

XXXV

Un trascendental acontecimiento para el porvenir de la ciudad de Las Palmas y de la isla de Gran Canaria, tuvo lugar el día 26 de Febrero de 1883.

La casa contratista de las obras del Puerto de Refugio, inauguró los trabajos, y al verificarlo, quiso dar al acto la mayor solemnidad imprimiendo á este acontecimiento la importancia que verdaderamente tenía. Al efecto invitó á todas las autoridades, cuerpo consular, presidentes de las corporaciones y sociedades, prensa periódica, y muchas más personas distinguidas; y á las doce del día, multitud de coches se dirigieron al Puerto de La Luz y edificio construido por el Comercio para Lazareto de observación. En Santa Catalina, en el punto en que se dió principio á los trabajos, multitud de banderas que ondeaban las unas sobre una extensa y elegante caseta de madera construida por la empresa, y que señalaban las otras el sitio en que se habían de emplazar los cimientos del muelle transversal y los railes de los wagones que habían de servir para la conducción del material, indicaban que allí tendría lugar la principal ceremonia.

Todos los invitados echaron pie á tierra y agrupados junto á la carretera, y en la extensa playa, presenciaron el acto más imponente y conmovedor de los que puede presenciar un patriota canario.

El Excmo. Sr. Obispo D. José Pozuelo y Herrero, rodeado de varios eclesiásticos y de todos los invitados, se colocó en sitio inmediato al en que estaban los obreros en actitud de dar comienzo á las obras. En aquel momento se oyó la voz del ilustre Prelado que con acento conmovedor, visiblemente emocionado, dirigió á los congregados esta grandilocuente alocución:

BENDICION DE LAS OBRAS

«Vengo á asociarme á la legítima alegría de este pueblo, por el comienzo de una obra de interés no solo para la isla de Gran Canaria y para toda la provincia, sino para España y las naciones extranjeras. Aquí, entre el cielo y la tierra y frente á los mares, yo la

bendigo en nombre de Dios Omnipotente; bendigo al Excmo. Sr. D. Fernando de León y Castillo, sin cuya iniciativa y trabajo no hubiérais obtenido el Puerto de Refugio; bendigo á S. M. el Rey, al Gobierno y á las Córtes que lo han autorizado y decretado; bendigo á cuantos hayan contribuido á su realización; bendigo á los trabajadores que á ella se dediquen y á los contratistas que han de efectuar la obra. Pensemos en que estos bienes los debemos á la infinita misericordia del Dios Omnipotente, y que en estas circunstancias afflictivas para el pobre, enjugarán muchas lágrimas y llevarán el consuelo á innumerables familias menesterosas.»

El efecto, producido por tan hermosas y sentidas frases fué maravilloso. Hablaba el Prelado vivamente impresionado por el sentir de la muchedumbre, y sus palabras pasarán á la historia como la expresión y consagración de lo que todos pensaban y sentían en aquéllos momentos solemnes. Cuando terminó de hablar, la concurrencia cayó de rodillas, destacándose en el sitio más alto, junto á la carretera, la severa é imponente figura del Obispo que en nombre de Dios acababa de bendecir las obras.

Terminada la augusta ceremonia, los invitados ocuparon de nuevo los coches y se dirigieron al edificio Lazareto donde la Empresa tenía preparado un espléndido *lunch*.

Con elegancia y sencillez habíase dispuesto y adornado el extenso patio del edificio. Preciosas palmeras y banderolas embellecían la entrada: una elegante fuente rodeada de magníficos macetones de flores, ocupaba el centro del patio toldado en toda su larga extensión; una mesa para 150 cubiertos, puesta con el mayor gusto, se extendía por el frente y costados de las espaciosas galerías, y sobre la puerta central, y encima de la presidencia, veíanse entrelazadas las banderas española é inglesa, sujetas por un escudo y con el retrato, en gran tamaño, del Excmo. Sr. D. Fernando de León y Castillo.

El *lunch* con que la galantería de la Empresa obsequiaba á los comensales, fué un verdadero *banquete*, en el que se sirvieron los manjares más exquisitos y las bebidas más selectas, reinando la mayor cordialidad y sucediéndose los más entusiasmados brindis en honor del Sr. León y Castillo.

Las tres cabeceras fueron ocupadas por el contratista Sr. Swanston, Ingeniero jefe, Sr. León y

Castillo, y Conde de la Vega Grande, Delegado del Gobierno Sr. Cruz Prieto, Gobernador Militar señor Pérez Galdós, y el Sr. Junquera Presidente de Sala; Presidente de la Audiencia Sr. León Romero; Comandante de Marina Sr. Castillo Westerling y Magistrado Sr. Castelló.

Brindaron los Sres. Alcalde D. Felipe Massieu y Falcón, Delegado Sr. Cruz Prieto; D. Agustín Millares Torres, que leyó una inspirada poesía á la Gran Canaria; D. Manuel González Guerra; D. Teófilo Fernández, D. Luis Navarro Pérez; D. Cornelio Díaz; D. Leoncio Francés; D. Domingo Guerra Rodríguez; D. Mariano Sancho Chía; D. Juan León y Castillo; Don Eufemiano Jurado; D. Francisco Morales Aguilar; D. Nicolás Massieu Bethencourt, D. Francisco Quesada y el contratista D. Juan Swanston.

A las cinco de la tarde abandonaron las mesas los invitados, y poseídos de verdadero júbilo al ver realizada una de las aspiraciones más vehementes del pueblo canario, se esparcieron en diferentes grupos, visitando el magnífico muelle del puerto de

La Luz, acabado por la Junta de Obras del Puerto, y los extensos sitios expropiados por el Estado, donde se comenzaban á construir los prismas y estaban instaladas todas las dependencias; regresando á Las Palmas ya entrada la noche.

Por aquéllos días un periódico de la localidad, *El Telegrafo*, desafecto á la política de D. Fernando de León y Castillo, concluía de este modo uno de sus artículos:

«Haciendo abstracción de toda mira política y de partido, no cumpliríamos con nuestro deber, si no tributáramos un sincero recuerdo de gratitud al ilustre canario, que ha sabido dotar á su patria nativa, de uno de los principales elementos, que en la época moderna contribuye al desarrollo de los pueblos que, como la Ciudad de Las Palmas, funda su porvenir en sus relaciones comerciales y marítimas con las principales plazas de Europa y América.

Con la lealtad que preside siempre á todas nuestras acciones, enviamos nuestros plácemes más cumplidos al señor León y Castillo.»

Disolución de la Junta de obras y terminación del muelle de La Luz

XXXVI



En relación á la segunda parte de este epígrafe, hemos leído en el número de *El Liberal* correspondiente al 19 de Agosto de 1884, bajo el rubro *El Puerto de Refugio*, el suelto siguiente:

«Los pocos metros que al muelle del Puerto faltaban para completar la parte que por administración había de construirse, se encuentran ya casi terminados, y en el punto de su conclusión, ha de principiar luego la muralla de prismas que en una extensión de 1.500 metros ha de resguardar de los embates de las olas, la porción de bahía que luego ha de convertirse en Puerto de Refugio.

Entre tanto, y sin haber dado principio á esa obra gigantesca, la pequeña parte que se halla concluida, presta ya tan importantes servicios á la navegación interinsular, que bien podemos decir que no transcurre día alguno sin que un buque del país, de travesía ó cabotaje no entre en sus aguas y á su abrigo recorra sus fondos y repare sus averías.»

Efectivamente, por aquellos días se terminó el muelle de La Luz, á que estaban destinadas las 200.000 pesetas conseguidas por D. Fernando de León y Castillo apenas subió al poder el partido liberal y mientras se tramitaba rápidamente el expediente para la concesión del Puerto de Refugio. Rematado éste y terminadas, como se ha dicho, las obras del muelle, fué disuelta por el Gobierno, la Junta de obras, entregando el muelle, concluido, al ingeniero jefe D. Juan de León y Castillo, con los materiales y el dinero sobrantes.

Cumplió aquella Junta, á satisfacción de todos, su cometido, recibiendo muchos plácemes y felicitaciones por el celo conque desempeñaron sus cargos los individuos que la componían. Plácemes y felicitaciones que nosotros debemos reiterar á los que aún sobreviven como recuerdo de otros tiempos de más abnegación y patriotismo.



Competencia entre los puertos

de

Las Palmas y Santa Cruz

Uno más.--¡Victoria! ¡Victoria!

XXXVII

PARA comprender todo el entusiasmo y fervor pátrio que se encierra en esas palabras; para saber lo que fué eso de *uno más*, preciso es haber vivido en aquella época; haber conocido los tiempos de la *bandera negra* (1) y los patrones Machín y Velazquez, y la historia de los extranjeros ahogados en el *martillo* del muelle de Las Palmas, y las cuchulietas de los de Santa Cruz que teniendo por todo puerto una fragata mal encallada, creían poseer, y en efecto tenían con relación á nosotros, un hermoso puerto de refugio, porque salvo lo que ellos llamaban, maldiciéndolo, el *viento canario*. podían hacer, ordinariamente, las operaciones en la ribera, con relativa comodidad.

Se necesita haber conocido y haber sentido todo

(1) En el sitio preparado para batería de saludos en el muelle de Las Palmas, estaba, hasta hace pocos años, el Castillo de Santa Ana. Todos conocemos los efectos verdaderamente imponentes de los grandes *rebosos* en el *Martillo* de aquel muelle, formando verdaderas cataratas. En días como esos se izaba la *bandera negra* en el castillo, por orden de la Comandancia de Marina, y significaba la incomunicación absoluta del puerto. Para salir en esas condiciones era preciso autorización especial de la Comandancia y la intervención precisa de los prácticos Machín ó Velázquez que hacían una verdadera labor de maestros para salvar la vida á los que en esas circunstancias pasaban el *Martillo*, y que tenían lanchas especiales llamadas *catalanas* apropiadas para la arriesgada operación.

Y en esas condiciones queríamos abandonar el Puerto de Refugio para conseguir la división de la provincia!

eso, repetimos, para comprender la avidez y entusiasmo con que se leyeron y comentaron los artículos que aparecieron en periódicos de la localidad por los meses del año de 1886, bajo los títulos que encabezan este capítulo.

En Julio de 1886 entraron en el puerto de Santa Cruz de Tenerife 55 vapores, y en el Puerto de La Luz de Las Palmas **56** ¡Uno más! Así se expresaba un periódico. ¡Victoria! exclamaba otro.

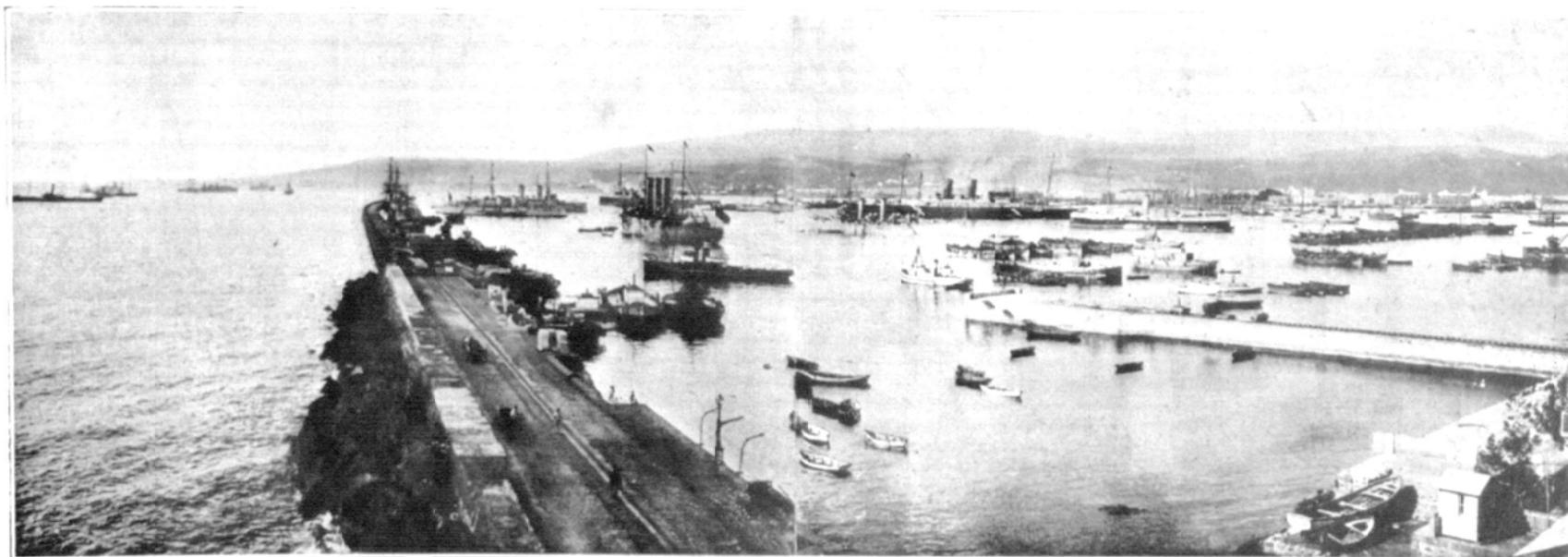
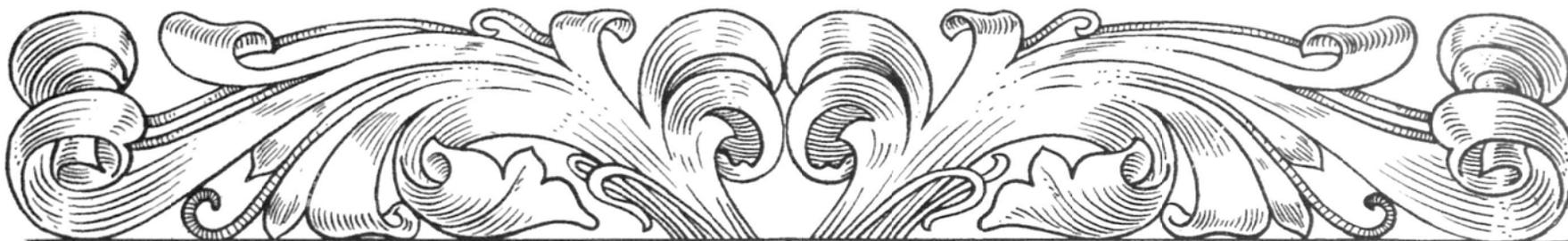
Véamos una muestra de lo que eran esos artículos:

«Ha transcurrido el mes de Julio de 1886; mes de feliz recordación en los anales del movimiento marítimo del puerto de Las Palmas en la isla de Gran Canaria. El número de vapores que lo han visitado ha sido considerable si se atiende á las entradas de años anteriores, y sobre todo á que los elementos de atracción que han determinado nuestro progreso marítimo, apenas si comienzan á dejar sentir los beneficios que de ellos habrá de obtener la navegación en general.

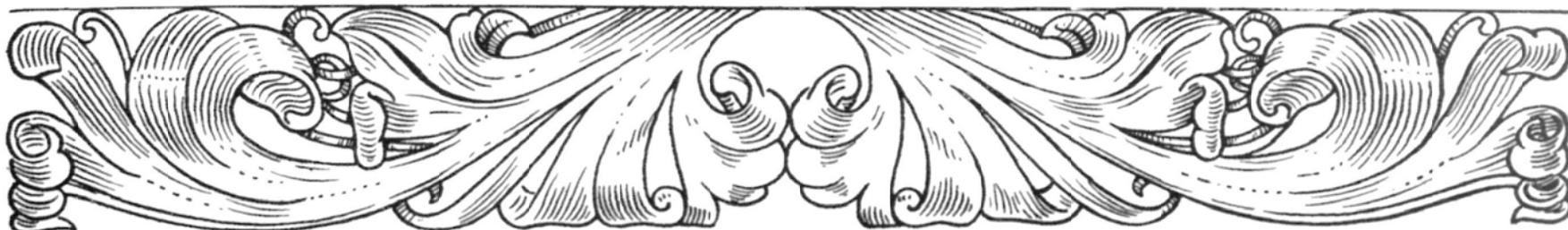
No; nada tiene de extraño: por el contrario, dados esos trabajos, y sus consulados, y sus autoridades superiores, y sus carbones y sus influencias, y su tejer y destejer, y su lucha ardiente, perseverante, incansable, por allegar vapores, el número de 55, el mayor que en un mes ha tenido Santa Cruz, es insignificante.

En cambio, el puerto de Las Palmas, con solo haber sido declarado de Refugio, con unos cuantos prismas arrojados para la prolongación del muelle de La Luz, con un par de almacenes para depósitos de carbón, ha llegado á superar al de la Capital.»





El dique de abrigo del puerto de La Luz, de Las Palmas.



Continúa la historia de nuestros progresos

La fiesta del agua

XXXVIII



OR ESOS mismos meses recibimos la noticia de que la Junta Consultiva de Caminos Canales y Puertos, no había puesto reparo alguno al proyecto de conducción de aguas al Puerto de Refugio, sino que por el contrario, lo aprobó hasta en sus más mínimos detalles, siendo de notar que lo mismo sucedió con todos los proyectos del ingeniero jefe Excmo. Sr. D. Juan de León y Castillo, relacionados con el Puerto de Refugio, sin que la circunstancia de ser hermano de político de tanto relieve é influencia como D. Fernando, merme en nada los grandes méritos de la labor del ingeniero, ni sus afanes y desvelos en las grandes batallas que entonces se libraron por la defensa de los altos intereses del país: campaña en que todos, cada cual en su esfera de acción, le acompañaron y ayudaron aquí, por que el entusiasmo y fervor patrióticos flotaba por encima de todas las cabezas y embargaba los corazones.

A fines de ese año de 1886 y entrados en el de 1887, continuaban desarrollándose, cada vez con mayor actividad, las obras del Puerto de Refugio haciéndose sensible, día por día, el adelanto del dique rompeolas y aumentando también, sensiblemente, el movimiento marítimo del puerto.

En Octubre de dicho año de 1887, concluido el acueducto para la conducción de las aguas del abastecimiento del puerto y de sus buques, obra que costeó el Estado á cambio de que el Ayuntamiento suministrase el agua de la Fuente de los Morales, se proyectó y llevó á cabo, la llamada fiesta del agua, con el siguiente programa:

A las ocho de la mañana misa can-

tada que oficiará el virtuoso sacerdote D. Aquilino Padrón.

Terminada la Misa, el referido sacerdote se dirigirá al sitio donde se ha construido la primera fuente y bendecirá las aguas.

A las nueve gran luchada.

Por la tarde paseo y música, asistiendo la banda «Unión Filarmónica», carreras, y cucañas marítimas, y regatas de embarcaciones menores.

Por la noche fuegos artificiales.

El barrío se halla profusamente engalanado, con ramas, flores, banderas, escudos y vistosos arcos.

Esta fiesta estuvo concurrendísima y muy animada. Por primera vez llegó entonces el agua potable á las sedientas y solitarias arenas «donde había de nacer, al poco tiempo, un nuevo pueblo hijo del Comercio que sería por su proximidad á Las Palmas, parte de esta ciudad».

En este mismo año el ingeniero jefe D. Juan de León y Castillo, envió á la superioridad un proyecto de reforma del dique, que fué informado favorablemente por la Junta consultiva. En ese informe disminuía la longitud de aquél para darle mayor anchura, y la forma curva que en él observamos; modificaciones encaminadas á conseguir mayor estabilidad y fortaleza. Mas tarde disminuyó la longitud del muelle de Santa Catalina para facilitar la entrada y salida del Puerto.



Vapores correos interinsulares

XXXIX



En Octubre de 1886 fué nombrado don Fernando Ministro de la Gobernación, y conociendo lo deficiente y anacrónico del servicio de correos interinsulares, mirando por igual á todas las islas del Archipiélago, cosa que jamás hizo ningún hijo de Tenerife, se propuso sustituir los barcos de vela de 40 á 50 toneladas, que entónces hacían el servicio, con buques de vapor, para lo cual consiguió la correspondiente dotación en el presupuesto de su Ministerio, y dictó el Real decreto que copiamos á continuación:

REAL DECRETO

En vista de las consideraciones expuestas por el Ministro de la Gobernación y de lo dispuesto en el Real Decreto de 1.º de Mayo de 1883, de acuerdo con el Consejo de Ministros: en nombre de mi Augusto Hijo el Rey D. Alfonso XIII, y como Reina Regente del Reino,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único.—Se autoriza al Ministro de la Gobernación para contratar por término de diez años, con las formalidades de subasta, el servicio de conducción del correo por buques de vapor entre las islas Canarias, bajo el tipo anual de 125.000 pesetas, cuyo gasto está consignado en el presupuesto vigente.

Dado en San Sebastián á veinte y dos de Septiembre mil ochocientos ochenta y siete.

María Cristina.

El Ministro de la Gobernación,
Fernando de León y Castillo

Diéronse seguidamente las disposiciones necesarias por el Ministerio y la Dirección de Correos sobre las condiciones y fecha de la subasta, y verificada ésta obtuvo la concesión una sociedad que representan los señores *Elder Dempster y C.ª*, la cual hizo que inmediatamente se pusiera la quilla á dos vapores especiales, á los que bautizaron con los nombres de *León y Castillo* y *Viera y Clavijo*.

A propósito del primero de esos nombres, y en un artículo titulado *Un gran progreso*, publicó *El Telégrafo*, diario posibilista, desafecto á la política de D. Fernando, el suelto que vamos á reproducir

y que vió la luz en uno de los primeros meses del año de 1888. Dice así:

«La Empresa rematadora al poner á su primer buque el nombre de *León y Castillo*, no ha hecho más que hacer justicia al eminente hijo de Gran Canaria á quien debe nuestra población todo el adelanto comercial y marítimo.

El decreto de Comillas debido al entónces Ministro de Ultramar, y primera piedra de nuestro progreso marítimo, es obra única y exclusiva del Diputado por Guía. La concesión del Puerto de Refugio, idea constante del actual Embajador de España en París, débese á sus grandes y poderosos trabajos.

¿Qué hubiera sido de la Ciudad de Las Palmas de 1885 acá, perdido el único artículo de exportación, si nuestro representante no gestiona la construcción de un puerto para la capital de Gran Canaria?

Que contesten por nosotros esas 800 á 1000 familias de trabajadores que viven de lo que le producen las faenas del puerto de La Luz; que contesten por nosotros ese gran número de personas de esta Ciudad que hoy tienen asegurado su bienestar merced al tráfico y consumo de los buques que nos visitan».

En Agosto de este año de 1888, llegó al puerto de Refugio de La Luz, el vapor *León y Castillo* recientemente construído, el cual venía á inaugurar el servicio de vapores correos interinsulares.

El vapor fué sometido en la prueba á dar completa vuelta á Gran Canaria, pues por las condiciones de la misma isla, había de encontrar toda clase de vientos, desde la calma al frescachón y duro, navegando en todas direcciones con el viento de popa, al costado y de proa, así como la mar que había de recibirla tanto de popa como de proa, á la amura y costado.

En el día recorrió el trayecto después de hacer alto en Arguineguín y almorzar los convidados, pues salió del puerto de Refugio á las 8 y media de la mañana, mandado por el Sr. Comandante de Marina D. Pedro del Castillo Westerling y dió fondo en el puerto á las 6 y media de la tarde.

La distancia recorrida fué de unas 90 millas marinas, y el andar del vapor unas 12 millas.



Los progresos del Puerto y de sus obras

XL



N los años de 1888 á 1890 y sucesivos, corrían parejas el adelanto en la construcción de las obras del Puerto de Refugio, el movimiento de buques de todas clases que lo visitaban, y el desarrollo, á su sombra, de toda clase de industrias marítimas. Era tan rápido, y para nosotros asombroso ese movimiento, que el año de 1890 lo visitaron 1.441 vapores, y cuando en Julio de 1886 cantamos victoria según hemos dicho antes por que en el mes de Julio entró en Las Palmas un vapor más que en Santa Cruz, ya en el año de 1890 obtuvimos una ventaja de 480 vapores. Desde entonces empezó á variar la manera de ser de las relaciones entre canarios y tinerfeños, porque nosotros dejamos de sentir los resquemores de la *bandera negra* que anunciaba nuestra incomunicación con el mundo entero, y las burlas y epigramas de los de Tenerife se convirtieron en verdaderos improperios, naciendo

do los odios irreductibles de que hablaba hace cosa de un año un ex-Alcalde de Santa Cruz. En cambio nosotros miramos todas esas cosas con relativa frialdad, y poseídos de nuestros derechos y confiados en nuestro supremo defensor, procedemos con la tranquilidad y sosiego del que tiene asegurada una herencia.

Debido al gran incremento del Puerto y á las constantes gestiones del Comandante de Marina don Pedro del Castillo Westerling, entusiasta por los adelantos de su país, apoyadas decididamente en los centros ministeriales por D. Fernando de León y Castillo, obtuvimos la elevación de la Comandancia de Marina de Gran Canaria á la categoría de las de 2.^a clase, celebrándose vivamente entre nosotros, ese nuevo avance hácia nuestra hegemonía dentro del Archipiélago. Mas tarde, en tiempo del Comandante D. Antonio Moreno Guerra, hijo adoptivo de Las Palmas, fué elevada á la categoría de 1.^a clase.

El muelle de León y Castillo

XLI



RAN extrañeza producirá de seguro á los que esto lean, el título con que encabezamos este capítulo. Conocemos la calle de León y Castillo, esa gran avenida que enlaza el puerto de La Luz con Las Palmas, y que si aún figura como carretera del Estado es en realidad una calle de esta ciudad: prueba tangible de la profecía que hizo el insigne canario el año de 1863. Sabemos que en todos nuestros pueblos hay calles y plazas que perpetúan el nombre para nosotros inmortal de D. Fernando; pero lo que sabrán pocos seguramente es que hay un muelle bautizado con el nombre de León y Castillo, y que ese muelle no es otro sino el dique exterior del Puerto de Refugio. Vean nuestros lectores como recogimos el dato.

Publicábase en 1891 *El Liberal*, órgano autorizado, genuina representación y única voz del gran partido liberal de que era jefe local con autoridad y mando indiscutibles, el Excmo. Sr. D. Juan de León y Castillo, árbitro y mentor de aquel periódico, cuyo director y redactores formaban la tertulia íntima y eran los más allegados y afectos á la persona del distinguido Ingeniero.

Por Abril de dicho año, en su número 868 correspondiente al 9 del citado mes, insertó aquel periódico en su primera plana un artículo firmado por el ilustrado capitán de fragata D. Andrés Rebuelta y dedicado al puerto de La Luz. Hablaba el Sr. Rebuelta en uno de los párrafos de su artículo de «la longitud del muelle exterior, ó de León y Castillo»; y *El Liberal*, en una nota de su redacción explicó la razón de aquel nombre con estas palabras: *Llamado así* (es decir, de León y Castillo), *como justo y merecido homenaje de eterno agradecimiento, al esclarecido patricio Sr. D. Fernando de León y Castillo, en cuya época ministerial, y por su propia iniciativa, se acordó la construcción del puerto de La Luz.*

Tenía razón *El Liberal*. No solo el muelle exterior sino todo el puerto de Refugio deberíamos distinguirlo con el nombre de León y Castillo como justo y merecido homenaje de eterno agradecimiento al esclarecido patricio que concedió á Gran Canaria y su capital Las Palmas, ese poderoso elemento de vida y prosperidad, movido por el inmenso amor y cariño que siempre ha profesado á su tierra natal.

De otros sucesos ocurridos el año de 1891

XLII

N el mes de Abril de este año, ascendió á Inspector general de 2.^a clase del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, y cesó en el cargo de Ingeniero Jefe de Obras públicas, el Sr. D. Juan de León y Castillo, entregando la jefatura al ingeniero segundo y también paisano nuestro, D. Eugenio Suárez Galván. Don Juan pidió y obtuvo prórroga para posesionarse de su nuevo cargo mientras gestionaba ser destinado á la provincia como tal inspector, cosa sumamente difícil, casi imposible de conseguir; y en vista de que no dieron resultado las gestiones á ese fin encaminadas, pidió y obtuvo la excedencia en Las Palmas, haciéndose cargo de la dirección de las obras del Puerto de Refugio á ruego de la casa rematadora, según dijo el periódico *El Telégrafo* en un número que tenemos á la vista correspondiente al mes de Octubre del repetido año, y dice así: «Accediendo á las reiteradas instancias de la »Casa concesionaria del Puerto de Refugio de La »Luz, Sres. Swanston y C.^a, se ha hecho cargo de la »dirección de las mismas el ilustrado ingeniero »nuestro respetable amigo el Sr. D. Juan de León y »Castillo.»

Al frente de las mismas obras continuó también el ingeniero mecánico inglés D. Ricardo A. Biggaleston que tenía gran reputación como hombre práctico en esa clase de obras y que estuvo encargado de las del puerto desde su principio hasta su terminación.

Ya por esa época servía aquí el ingeniero segundo D. Orencio Hernández, y estaba hecho cargo de la inspección de las obras del Puerto de La Luz.

No queremos terminar este capítulo sin dedicar un recuerdo al distinguido ingeniero jefe de la provincia que dejó la inspección oficial de las obras del Puerto en esta época de nuestra historia. Como amante de su país trabajó por el fomento de las obras públicas principalmente en las islas del grupo oriental aprovechando la circunstancia de poder sostener aquí las oficinas de la jefatura, y tener en Las Palmas su residencia como ingeniero jefe, privilegio de que en ninguna otra época hemos gozado, y que solo se concibe—dado el celo de Santa Cruz por los fueros de su capitalidad—, por ser el ingeniero jefe hermano del Sr. León y Castillo, y por la poderosa influencia de que éste gozaba en la Corte. Esa circunstancia fué un factor que no debe perderse de vista al examinar el ramo de obras públicas en esta isla en la época á que nos estamos refiriendo: ¡Qué alguna vez habíamos de probar nosotros la ventaja que representa para los pueblos el tener en su recinto los centros de donde parten la dirección y el movimiento, por más justos y ordenados que estos sean!

También ocurrió este año que, en el mes de Julio, recibió el ingeniero jefe interino D. Eugenio Suárez Galván los cuatrocientos metros que estaban terminados del dique de abrigo ó de León y Castillo.

La visita de las carabelas

XLIII

OMO acontecimiento histórico memorable que guarda estrecha relación con el Puerto de La Luz, porque sin la existencia de éste y el conocimiento de sus superiores condiciones, tal vez no hubiese sucedido, y además como hecho curioso y de gran significación histórica, anotamos el de la arribada de las carabelas al puerto de Las Palmas.

Desde que se anunció esa expedición al norte de América para conmemorar el cuarto centenario del descubrimiento del Nuevo Mundo, comenzó á gestionarse con grandísimo empeño, para que la nao *Santa María* siguiera la ruta que le trazó el inmortal Colón, haciendo escala en el puerto de las

Isletas que entonces se estaba convirtiendo en Puerto de Refugio. Y en efecto, por aquellos días recibió en Las Palmas un telegrama que produjo gran satisfacción, concebido en estos términos:

«El Sr. León y Castillo ha conferenciado esta noche con el Sr. Beranger pidiéndole que la nao »*Santa María* toque en Las Palmas conforme lo »verificó la que sirvió á Colón para el descubri- »miento del *Nuevo Mundo*, á cuyo ruego ha accedido el Sr. Ministro de Marina.»

De lo que con tal motivo ocurrió, y de la satisfacción que produjo en Las Palmas el histórico acontecimiento, se harán cargo nuestros lectores por lo que dijo *El Liberal* en su edición del 15 de

Octubre del año de 1892, bajo el título *Simultaneidad grandiosa*.

«La memorable fecha de 12 de Octubre de 1492 ha tenido feliz celebración en la ciudad de Las Palmas, en ese mismo día del presente año de 1892 en que cumplieron cuatro siglos del glorioso acontecimiento realizado por el inmortal genovés.

Fiesta tan patriótica y tan espléndida tuvo para nosotros dos fases; la de unir nuestro regocijo al general entusiasmo con que todas las naciones civilizadas conmemoraron en ese fausto día el descubrimiento del Nuevo Mundo, y la particular de tratarse de nuestro puerto de las Isletas, por haber servido de abrigo á la escuadra expedicionaria en el derrotero que siguió Colón en busca de un mundo desconocido.

Y aquí se ofrece á Gran Canaria la simultaneidad grandiosa cuya idea nos sugiere las presentes líneas.

El puerto de las Isletas fué la nota saliente para nosotros, señalada por todos los que tomaron parte en los actos públicos de la solemnidad del miércoles. Este puerto, triste y solitario en 1492, y de todo en todo despojado de medios de vida y elementos de progreso, permaneció olvidado siglos enteros, hasta que al patriotismo de un hombre, cuya vida política y cuyo prodigioso amor á este querido suelo, llenan las más brillantes páginas de nuestra historia isleña, plugo transformarlo en emporio del Archipiélago canario. Aquí, en el puerto de las Isletas, en esa ensenada solitaria y de todo en todo despojada de medios de vida y elementos de progreso, en sus desiertas playas fondeaban el 9 de Agosto de 1492, las débiles embarcaciones en que Cristóbal Colón osaba desafiar los misterios insondables del Océano infinito. Aquí, en ese mismo puerto, cuyo nombre de las Isletas ha cambiado por el de La Luz, ya convertido en Puerto de Refugio al arribar en el mes de Abril de 1898, la nueva *Santa María* fondeará en medio de buques de primer orden, movidos por la fuerza ilimitada del vapor, que en movimiento incesante cambian entre Europa y América los ricos productos de ambos continentes, y en vez de solitarios arenales encontrará por todas partes el movimiento y la vida, y oirá el silbato de la locomotora, y sentirá las palpitaciones de la electricidad, y verá por doquiera

ra señales inequívocas de que el progreso humano, al extenderse desde el viaje al nuevo mundo, ha dejado en nuestro suelo fecunda semilla que brota y fructifica y nos dá derecho á figurar entre los pueblos cultos.

Loor á D. Fernando de León y Castillo, exclamamos nosotros, autor de esa transformación grandiosa, que ha convertido el puerto de las Isletas en reflejo vivísimo de cuantas maravillas nos ofrecen las conquistas del progreso, en centro de vertiginoso movimiento, de emporio mercantil, en núcleo vigoroso y animadísimo de vida y prosperidad, en asilo seguro á donde se refugian las grandes naves modernas, que pueden conducir pueblos enteros á la tierra hace cuatro centurias descubierta.

Loor á D. Fernando de León y Castillo, exclamamos nosotros, que ha engrandecido á su patria la Gran Canaria, abriendo las puertas de la prosperidad con su obra predilecta, el Puerto de Refugio de La Luz, á la Agricultura, al Comercio, á la Industria, á todas las fuentes de riqueza que lleva en su seno, nuestra hermosa Isla.

No era posible señalar las soledades del Puerto de las Isletas, con motivo de la conmemoración del 12 de Octubre de 1492, sin que simultaneamente viniese á la memoria el nombre ilustre de nuestro precioso compatriota que á tanta altura colocara la tierra en que nació, dándole renombre y fama universales, al transformar el solitario y desconocido Puerto de las Isletas en Puerto de Refugio, en emporio mercantil, en núcleo vigoroso y animadísimo de vida y prosperidad.

Por eso, cuando hemos leído los brillantes trabajos literarios con que honramos ayer las columnas de *El Liberal*, cuando tantas veces leímos el nombre de las Isletas, presentándole bajo el punto de vista histórico, con relación al memorable suceso del descubrimiento de América, y en contraste elocuente entre lo que era en 1492, y lo que es en 1892, no puede menos de ofrecérsenos la *simultaneidad grandiosa* que ligeramente dejamos consignada, apareciendo á nuestra vista, envuelto en los fulgores de su entusiasmo patriótico y de su amor á Gran Canaria, el nombre para nosotros inmortal de D. Fernando de León y Castillo.»



Un propósito patriótico y una intriga política

XLIV

A fines del año de 1892 publicaba *El Liberal* una serie de artículos muy interesantes acerca del litoral de esta isla, de sus puertos, bahías, faros, vientos, corrientes, bajos, pesca, industrias marítimas etc., con descripciones de esta ciudad, comercio de importación y exportación, movimiento del puerto, aguada y abastecimiento de víveres de los buques, construcciones navales y varias cosas más de verdadera importancia. Estos artículos fueron debidos á la pluma del muy inteligente marinero D. Francisco V. Reina, capitán de la marina mercante, alferoz de fragata graduado, ayudante de la provincia marítima de Gran Canaria, caballero de primera clase de la orden del Mérito naval y Práctico mayor del puerto de Refugio en La Luz: á cuyos títulos tenemos que añadir nosotros uno más preciado que todos los demás: el de patriota entusiasta de nuestros progresos de todas clases, especialmente los marítimos.

Al publicarse el último de dichos artículos, en el cual se hacían varias observaciones sobre el puerto de La Luz y expresaba el autor sus opiniones y las de la gente de mar respecto á las modificaciones que debía sufrir el proyecto de las obras en construcción, atendiendo á la mayor cabida del puerto y á la mayor facilidad y seguridad en la entrada de los buques, se produjo un movimiento de excitación habilmente preparado con tendencias de algarada ó de motín, mal vestido del socorrido manto del patriotismo, con carácter y propósitos esencialmente políticos, dirigido por los enemigos entonces del partido liberal, queriendo aparecer como defensores de la labor profesional del ingeniero don Juan de León y Castillo, como si éste, á pesar de su reconocido talento, tuviera por uno de sus atributos el de la infalibilidad, y fueran intangibles sus proyectos. Error gravísimo que nos había de costar y nos ha costado efectivamente muy caro, porque si entonces se dá oído á la voz del patriotismo que hablaba por boca del Sr. Reina, y se revisa el proyecto del Puerto de Refugio, seguramente no nos encontraríamos como nos encontramos hoy, ante

el problema de inmediata solución, de ensanchar el puerto, y en todo caso ese ensanche ofrecería menos dificultades.

Para mejor asegurar el éxito de sus propósitos idearon los directores del movimiento el ardid de que el artículo iba encaminado á atacar en su profesión al distinguido ingeniero, idea que no pasó ni rozó siquiera por la mente del articulista á juzgar por la índole de su trabajo y por el respeto y consideración á la legítima autoridad del ingeniero don Juan de León y Castillo. No obstante, se organizó una manifestación y se hizo un auto de fé con el número de *El Liberal* en que se publicó el artículo, ante la propia casa del supuesto agraviado.

Para que se vea lo erróneo de tales apreciaciones y se vea también mejor la urdimbre de tamaña intriga, conociendo á la vez algo de las opiniones de los marinos acerca del puerto de Refugio mirado desde el punto de vista en que aquéllos pueden examinarlo con autorizada opinión, publicaremos á continuación el *pecaminoso* artículo, que vió la luz en *El Liberal* el 14 de Noviembre de 1892 y que se titulaba:

CUESTIÓN INTERESANTE

«El interés que me inspira todo cuanto tiene relación con la Gran Canaria, hace que para evitar grandes males, llame poderosamente la atención en primer lugar del insigne patricio é ilustre diputado excelentísimo Sr. Don Fernando de León y Castillo, sobre su obra predilecta, el Puerto de Refugio; al «Círculo Mercantil» de Las Palmas; á la Sociedad de «Amigos del País»; á los Ayuntamientos y á todas las Corporaciones é hijos de esta isla, para que por todos los medios que les sugiera su celo y patriotismo, recaben la modificación inmediata y necesaria del proyecto del expresado puerto. Aún es tiempo de evitar los males que, de terminarse las obras en la forma proyectada, traería para todos los ramos de riqueza de esta Isla que adquieren vida, se animan y progresan al amparo de las magníficas condiciones de economía y facilidad que á los buques presta nuestro puerto.

Se dice, y es verdad, que las condiciones que actualmente reúne el puerto de La Luz, son inmejorables, que satisfacen las necesidades de la navegación; y que si hoy llena aquéllas, al quedar terminadas las

obras, se completan de una manera estable y segura. Si es cierta la primera afirmación en el estado actual del puerto, no lo es en la segunda; lo niego en absoluto. En lugar de completar las condiciones que hoy tiene, al terminar los trabajos perderá muchas de éstas, inutilizando en parte la gran obra, base firme y segura del progreso de esta isla. Y esta afirmación voy á demostrarla, nó con los conocimientos científicos, que no poseo, ni con trazados en el papel lejos del sitio donde deban desarrollarse los sucesos; sino con los conocimientos prácticos de mi profesión, el manejo en las evoluciones de los buques é inconvenientes que presenta la costa cerca de donde debe quedar la boca del puerto, para la facilidad de abordarla en la forma que está proyectada.

La dirección que trae el rompeolas, viene acercándose cada vez más hácia tierra, hasta su terminación próxima á los bajos de Santa Catalina. Terminado á su vez el muelle transversal en el sitio que está principiado, queda abierta la boca del Puerto al Sur, con doscientos metros escasos de obra, é inmediata á los citados bajos de Santa Catalina. Aparte de lo reducidísimo que queda el puerto, que sólo será bastante para los buques de esta Provincia y escaso número de vapores que la necesidad obligue á entrar en él, queda el gran inconveniente de los bajos que, teniendo en cuenta la situación de la entrada, forzosamente tienen que acercarse á tierra los buques que deseen verificarlo para colocarse en posición de tomarla, y por lo tanto verilear los expresados bajos; el menor descuido, decimos, de errar en la apreciación de la distancia, cualquier inconveniente en sus máquinas, una guiñada del timonel, el obstáculo más insignificante, será motivo de un siniestro, y con él el desprestigio del puerto, y los males que ligeramente al principio dejo apuntados. Y si esto no sucede, será porque los capitanes, personas inteligentes y prácticas, no han de exponer sus buques á ese riesgo y muy pocas veces intentarán entrar en él, quedándose fuera del Puerto, y en tal caso ya pierde mucho de las facilidades que hoy tiene. Las dificultades que existirán en las evoluciones que tienen que hacer los buques para tomar la boca no son únicas, se encuentran nuevamente en el interior del Puerto para la salida, y puede asegurarse desde luego que con tales obstáculos, teniendo el tiempo limitado, no habrá buque de los que vienen á buscar combustible y víveres, que se decida á entrar en el Puerto; y esto no es exageración, es la verdad sin rodeos, como debe decirse en asuntos en que, como el presente, va el bien de la patria.

Mi pluma ha estado vacilante repetidas veces antes de tocar este asunto, tan importante, por el temor de que pudiera apreciarse como un ataque á las ilustradas personas que hicieron aquel trazado. Sus razones tendrían entónces, para ello, y nadie es tan infalible que pueda desarrollar una idea en teoría que luego en la práctica no tenga que rectificarla; la gloria justamente alcanzada por el proyecto de aquella obra colosal, no ha de disminuirse un ápice por la modificación que propongo, ni altera el trazado en su esencia, digno por todos conceptos de las mayores alabanzas. Hecha esta manifestación necesaria, he considerado más patriótico dar la voz de alarma, por si pudiera luego ser apoyada por personas más autorizadas, que callar por pueriles temores, cuando en ello vá la evitación de males mayores á la patria.

Expuestos los inconvenientes más esenciales, al terminar las obras en la forma proyectada, necesario se hace proponer á la vez los medios de evitarlos, con

la indiscutible ventaja de ganar el Puerto, en tamaño, dando gran facilidad á la entrada, y con un gasto quizás con corta diferencia el mismo que el presupuestado para dicha obra.

El rompeolas, para el objeto que me he propuesto demostrar, debe prolongarse muy poco más y darlo por terminado. El muelle transversal hoy principiado no debe tocarse y todo lo más prolongarlo hasta alcanzar los siete metros de agua, calado suficiente para hacer en él sus operaciones el reducido número de buques de menor porte que vienen expresamente á practicar negociaciones comerciales; este debe partir de la restinga que existe frente al Castillo de Santa Catalina, para matar los bajos de este nombre y avanzando próximamente en dirección al N. E., cruzando el rompeolas hácia fuera, hasta que preste abrigo á la entrada de los vientos del segundo cuadrante, quedando entonces abierta la boca al N. E., de fácil acceso, tanto para los buques de vapor, como para los de vela. Hecho esto, quedará el interior del Puerto limpio de todo peligro, y sitio bastante para cuantas evoluciones deseen practicar los buques sin inconveniente, puesto que el veril por las alcantarillas es bastante hondable. Queda abrigado de todos los vientos; de doble extensión que el del actual proyecto, y por lo tanto afianzado así el progreso marítimo, que de otra manera disminuiría irremisiblemente, cuando se dejen sentir aquellas dificultades.

Las obras que habrían de efectuarse sobre la restinga de Santa Catalina, llevan la ventaja de tener un cimiento natural hasta bastante fuera, quizás tanto como el muelle transversal hoy construído, descubre en baja marea, por lo cual pueden adelantarse las obras fácilmente sin grandes desembolsos.

El trozo de obra que dejaría de ejecutarse del rompeolas y el que le falta que hacer al muelle transversal, daría una extensión grande á éste, y el mayor gasto para terminarlo no sería en todo caso de consideración; y si por la situación del Tesoro nada de esto se pudiera recabar, prefiero este segundo proyecto incompleto y esperaría para su terminación circunstancias más favorables; es más, deseo quede el Puerto como en la actualidad se halla, antes que verlo terminado en la forma que ha de quedar sin la modificación propuesta; y este deseo no es mío, es general de todas las personas que, no siendo de la profesión, de la mar, comprenden y aprueban la verdad de mis afirmaciones.

Pudiera desarrollarse esta idea detalladamente, dando razones poderosísimas para evidenciar mi aserto y justificar mi atrevimiento, al abordar tan espinoso asunto; pero la extensión de este escrito y el considerar suficiente lo dicho, hace que dé por terminado mi trabajo, en el cual hago una observación que juzgo de importancia suma. Callar sería más antipatriótico que decir la verdad de lo que pienso.

El puerto de Barcelona, orientado como lo está éste, fué terminado; pues bien, la modificación propuesta para el de La Luz es la misma que en la actualidad se está llevando á cabo en Barcelona con la construcción de otro muelle transversal por idénticas causas que quedan expuestas, para la modificación del de La Luz. Aquella capital es de recursos para en cualquier tiempo subvenir á lo que necesite: Las Palmas no los tiene, por cuya razón debe estudiarse desde ahora asunto que tiene una importancia grande y trascendental. »

Con decir que esta opinión del Sr. Reina estaba conforme con el común sentir de todos los marinos,

dicho se está que no era motivo su artículo para creer que trataba, al darle publicidad, de lastimar siquiera la susceptibilidad, ni mermar en lo más mínimo los méritos y la competencia reconocida del autor del proyecto. No se necesitaba, pues, defender al ingeniero, se quiso únicamente crear una dificultad al Directorio que estaba por aquella época al frente del partido liberal; buscar la división dentro del mismo y conseguir los adversarios políticos de D. Fernando de León y Castillo, que se desautorizara al órgano de su partido en la prensa.

Conociéndolo así D. Agustín Bravo de Laguna que estaba encargado por la Junta ó Directorio, como miembro de la misma, de entenderse con la dirección de *El Liberal*, y enterado de cuanto había ocurrido, apresuróse, espontáneamente á dirigir á los diarios *El Telégrafo*, *La Patria* y *El Liberal*, la siguiente carta que puso término al incidente, sin ulteriores consecuencias:

Sr. Director de.....

Muy estimado Sr. mío y amigo: por hallarme ayer fuera de esta población no me enteré á tiempo de las apreciaciones que han hecho los diarios El

Telégrafo y La Patria respecto á mis dignos compañeros del Directorio, á consecuencia del último de los artículos Hojas de un Libro, que venía publicando El Liberal; y como ninguno de los citados señores tuvo conocimiento de su publicación, y si solo yo, me apresuro á manifestarlo á objeto de que, si alguna responsabilidad existe en ello, toda caiga sobre mi.

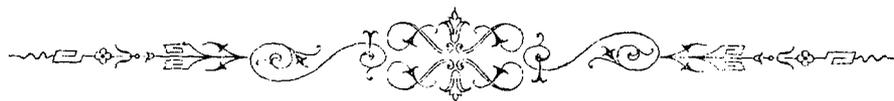
Agradeciendo á usted la inserción de las presentes líneas quedo de Vd. affmo, S. S. y amigo

q. b. s. m.

Agustín Bravo.

Las Palmas Noviembre 17 de 1892.

Al año siguiente, D. Francisco V. Reina llevó á un folleto interesante las ideas emitidas en los artículos á que hemos aludido, folleto muy instructivo que debe consultarse por los que se ocupen de estas materias, y donde claramente se descubre que su propósito fué patriótico, y que los que otra cosa creyeron ó fingieron creer, cometieron con él una gran injusticia.



Continúa el rápido desarrollo del movimiento del puerto

XLV

POR los años de 1894 y 95 ya había adquirido el Puerto de refugio un movimiento para nosotros sorprendente, maravilloso. Las obras estaban muy adelantadas y los resultados superaban las más halagüeñas esperanzas.

A título de curiosidad y como muestra de lo que entonces se pensaba y se escribía, vamos á dar cabida á un artículo que vió la luz en el *Diario de Las Palmas* el 25 de Marzo de 1895.

EL PUERTO DE LAS PALMAS Datos curiosos

Nos hemos ocupado en números anteriores del hermoso espectáculo que presentaba nuestro puerto de Refugio el día 21 del actual, con motivo de hallarse fondeados en él treinta buques de vapor, siendo catorce de guerra y mercantes los restantes; y además por el número crecido de buques de vela, remolcadores y centenares de embarcaciones menores que le daban mayor vida á tan agradable cuadro.

Para probar nuestro aserto, nos hemos tomado el trabajo de sacar de la Dirección de Sanidad, una nota comprensiva de todos los buques de vapor que aquel día se hallaban fondeados en el puerto de Refugio de Las Palmas, expresando los cañones de grueso calibre en los de guerra, toneladas, pasajeros y tripulación, porque es por demás curioso saber el número de personas que en dicho día se hallaban á bordo de los buques de vapor anclados en Las Palmas. Prescindimos de los barcos de vela y nos concretamos á hacer el cálculo solamente de los de vapor, como podrá apreciarse por el siguiente estado de origen oficial:

De los expresados datos se deduce que solo en los treinta buques de vapor había ese día en nuestro puerto 8.217 personas, suma de sus tripulantes y pasajeros. Téngase presente que los 148 cañones son solamente de los de grueso calibre de los catorce barcos de guerra expresados en el cuadro siguiente. Los buques de vela que el día 21 se hallaban en el puerto, ascendían á 37, de ellos 10 de alto bordo y los 27 restantes pailabots de la pesca y de cabotage. Si los tripulantes de estos barcos de vela se sumaran á los de los de vapor, seguramente pasarían de diez mil las personas que ocupaban los buques surtos en el puerto de Refugio de La

Luz y de Las Palmas, el jueves de la actual semana.

Hemos creído conveniente consignar en un cuadro datos tan curiosos é importantes, á pesar del trabajo que supone adquirirlos y ordenarlos».

	Tripulantes	Pasajeros	Toneladas	Cañones
Acorazados Ingleses				
Royal Sovereign	809	»	14.150	14
Empres of India	798	»	14.150	14
Resolución	775	»	14.150	14
Repulse	761	»	14.150	14
Bleheim	621	»	9.000	12
Endymion	577	»	7.350	12
Avisos torpederos				
Beilona	163	»	1.830	6
Speedy	90	»	810	2
Sharpshooter	95	»	735	2
Torpedero francés				
Aube	120	»	1.600	6
Cruceros ingleses				
Calypso	339	»	2.770	16
Ruby	269	»	2.120	12
Active	366	»	3.080	12
Volage	359	»	3.080	12
Vapores ingleses				
Granilla	18	»	1.353	
Linda	26	»	3.378	
Clanystwyth	20	»	1.824	
Albany	28	12	2.491	
Claiglans	19		1.373	
Drummond Castle	102	30	3.650	
Down Castle	93	220	4.445	
Rosemoran	24		2.470	
Elbe	108	588	3.140	
Comasi	41	31	2.587	
Aldergate	23	12	2.271	
Benguela	37	21	1.750	
Vapor francés				
Tajua	36	9	1.470	
Vapores españoles				
León y Castillo	24		506	
Pérez Galdós	15	4	219	
Vapor Italiano				
Orion	117	397	5.508	
TOTALES.	6.893	1.324	127.716	148

Hacia unos seis años que al entrar, por primera

vez, en el puerto de La Luz 100 vapores en un mes, el *Círculo Mercantil* y otras sociedades y corporaciones, interesados vivamente por nuestro progreso marítimo, dirigieron telegramas á D. Fernando de León y Castillo felicitándole por los rápidos y sorprendentes progresos de su obra predilecta. La contestación fué tan lacónica como expresiva:

Gracias, ya entrarán doscientos.

Y efectivamente llegamos á doscientos por los años de 1896 á 97 que estamos historiando; y llegamos en tiempo más corto de lo que podíamos imaginar. El hecho de entrar por primera vez en el puerto de La Luz doscientos vapores en un mes, y los 2.000 que le visitaron el año de 1897, confirman una vez más que D. Fernando, desde su juventud adivinaba y predecía los acontecimientos relacionados con el puerto, y vivía muchos años más adelante que el más optimista de sus paisanos.

En esos años de 1896 y 1897, fué aprobado el proyecto de boyas del puerto de Refugio en La Luz, que desde entonces han venido proporcionando ventajas incalculables para la entrada de buques y para las operaciones de fondeo. Conforme al proyecto se colocaron cinco boyas en el ante puerto y once dentro del puerto. El coste de todas ellas y su colocación ascendió á 84.668 pesetas, y fué encargada de llevar á efecto la realización del proyecto, la casa rematadora del puerto Sres. Swanston y C.^a (1)

(1) En el año siguiente (1898), arribó al puerto la escuadrilla de torpederos al mando del ilustrado marino señor Villamil; escala obligada por ser el único puerto del Archipiélago donde podían encontrar seguro abrigo y medios de reparar cualquier avería. Por ese mismo motivo, y en ocasión en que la escuadra que acompañaba á S. M. el Rey D. Alfonso XIII en su visita á Canarias, en Marzo de 1906, fué sorprendida por un fuerte temporal, tuvo que volver la proa y buscar á toda máquina el puerto, de La Luz en Gran Canaria, pasando á la vista del de Santa Cruz de Tenerife.

Movimiento del puerto el año de 1899

XLVI

PÁRECENOS oportuno, para formar juicio completo del sendero que hemos recorrido antes de llegar al estado actual de engrandecimiento de nuestro puerto, ir anotando algunos datos encaminados á ese propósito. Los que ahora vamos á publicar nos los proporciona el *Diario de Las Palmas* en sus ediciones correspondientes al 1.º y 3 de Enero de 1900:

DEL PUERTO

245 vapores

«Por grande, por enorme que haya sido el movimiento marítimo del puerto de Refugio de La Luz en

estos últimos tiempos, jamás llegamos á creer que aquél fuese tan rápido, y ¿porqué no decirlo? tan asombroso en alto grado.

Creemos no equivocarnos al afirmar que ningún otro puerto, en el mismo tiempo que lleva de ejecución el de Las Palmas, haya experimentado un desarrollo tan prodigioso como el nuestro. Jamás se pensó que tales proporciones tomara; y tan cierto es esto, que los servicios, es decir, los elementos para atender á las necesidades de los buques, resultan hoy insuficientes é incapaz el puerto para el número de vapores que diariamente lo visitan.

En el mes de Diciembre de 1899, que acaba de finalizar, han entrado en él para surtirse de carbón, agua y víveres unos, y para dejar ó tomar carga otros, 245 vapores, la mayor cifra en un mes, que hasta la fecha habíamos registrado.

Fuente el puerto de La Luz de la riqueza de Gran Canaria, no podemos menos que consignar aquel dato, con la mayor satisfacción y reiterar nuestro vivo agradecimiento al canario ilustre que arrancó esta concepción á los altos poderes.»

Movimiento de buques en 1899

«Aver consignábamos en estas mismas columnas el dato relativo al número de vapores entrados en el puer-

to de Refugio de La Luz, en el mes de Diciembre de 1899.

Hoy debemos aducir, sin perjuicio de hacer oportunamente un estudio más detenido, otro dato también importantísimo; el número total de buques de todas clases, entrados en el puerto de Las Palmas y de La Luz, durante el año de 1899, que fué de 3.274.

Como en 1898 visitáronle 2.919, resulta una diferencia á favor del último año, de 355 buques de todas clases.»

Ampliación del Puerto de La Luz

XLVII



«Esta una necesidad sentida desde hace mucho tiempo y sin embargo, habiéndose mandado á estudiar el proyecto desde el año de 1900, nada se hizo durante el tiempo transcurrido, hasta que la Junta de obras se ha hecho cargo de ese servicio, y aún así el asunto no lleva trazas de realizarse con la brevedad relativa que corresponde á empresa de tal importancia y necesidad.

Por Julio de este año de 1900 publicaba un diario de la localidad el siguiente suelto:

«Ha tenido el éxito deseado la instancia elevada al Gobierno por este Ayuntamiento, en la que después de demostrar la necesidad de la ampliación del puerto, solicitaba se ordenase proceder al estudio del proyecto de nuestra dársena.

El Sr. Alcalde ha recibido en la mañana de hoy un telegrama del Agente de negocios del Municipio en la Corte, concebido en estos términos:

Junta consultiva obras emitido dictámen favorable ampliación puerto. Ordénase á Ingeniero Provincia estudie proyecto.

Estamos de enhorabuena, porque la ampliación de nuestro puerto representa grandes ventajas para Gran Canaria.

Ahora solo falta que el estudio del proyecto se haga con la mayor actividad y que se dé gran impulso á los demás trámites.

Recibiéronse después cartas con más detalles en

las que se decía «que la Junta Consultiva de Obras públicas, aprobó el expediente de ampliación del puerto de La Luz, por unanimidad, acordándose además, que debía ordenarse al Ingeniero jefe del ramo en esta Provincia, que se estudiara el referido proyecto tanto en las obras exteriores como en las del interior del puerto».

De la Junta consultiva pasó dicho expediente al Negociado de puertos.»

A propósito de este asunto cortamos del *Diario de Las Palmas* correspondiente al 6 de Agosto, las líneas que van á continuación:

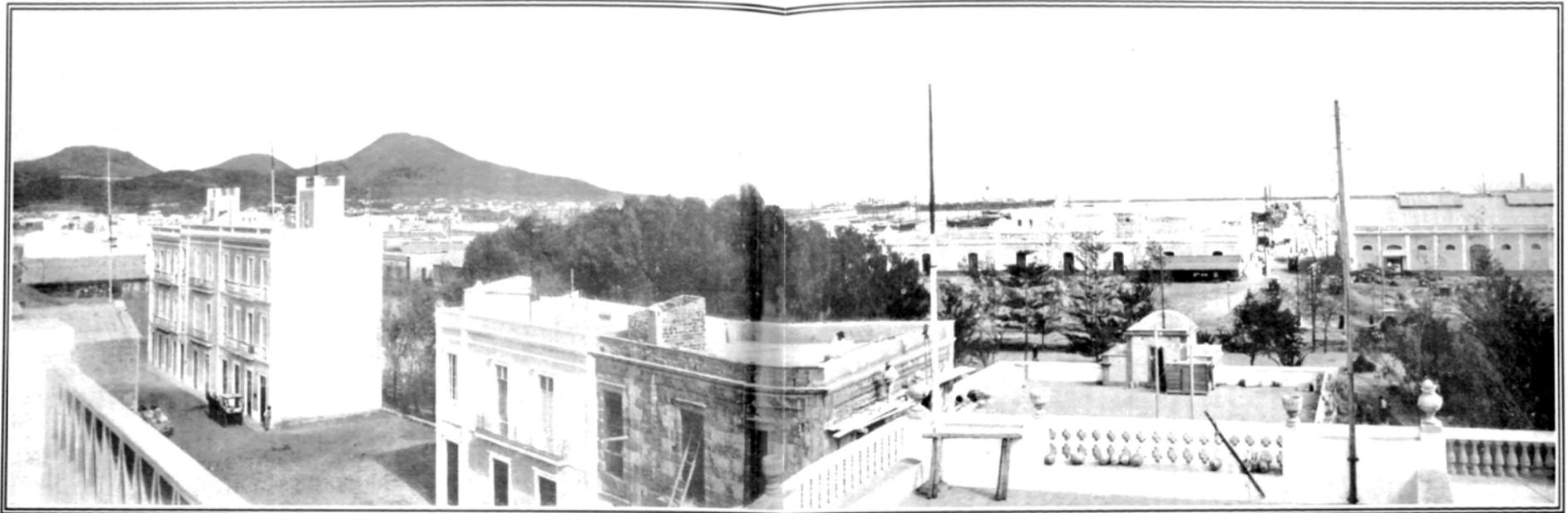
«Ya se han recibido las órdenes en estas oficinas de Obras públicas para el estudio del ante-proyecto del ensanche del puerto de La Luz.

Asunto es éste de tanta importancia para el mayor desarrollo de nuestro movimiento marítimo que nos creemos relevados de demostrarlo, porque los razonamientos que nosotros pudiéramos aducir están al alcance de todo el mundo.

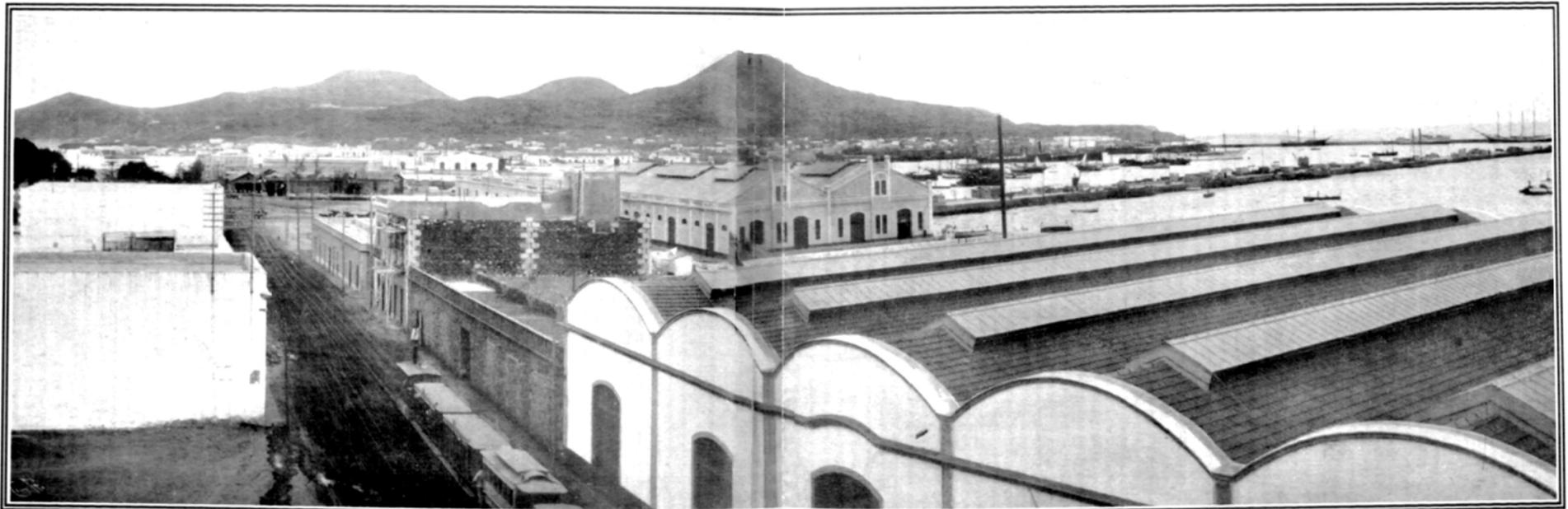
Partiendo de este hecho que nadie duda, abrigámos la confianza de que este estudio ha de hacerse con la mayor actividad, porque de esto depende que en plazo breve pueda quedar definitivamente aprobado ese proyecto, cuya realización es para Las Palmas de absoluta necesidad, que se irá acentuando día por día, á medida que vaya tomando incremento el movimiento del puerto de La Luz.

Mejor que nosotros conoce el Ingeniero Sr. Hernández Pérez, encargado del estudio, la importancia de esta cuestión, y por tanto, nos abstendremos de excitar su patriotismo y su actividad.»





Detalles del puerto, mirado desde los jardines de Santa Catalina.



Almacenes de mercancías y depósitos comerciales.

Entrega oficial de las obras del Puerto

Extraordinarios de los periódicos y velada de la sociedad "El Recreo"

XLVIII



EL 11 de Agosto de 1902, se verificó la entrega oficial de las obras del puerto de Refugio. Comenzados los trabajos en Febrero de 1883, se concluyeron á los diez y nueve años y cinco meses, plazo relativamente breve para obra de tan colosales proporciones, y sobre todo, para obra en sitio tan desconocido y en época en que, fija la atención de la Metrópoli en sus ricas Colonias, apenas si paraban mientes nuestros hombres públicos en estas rocas esparcidas en el Atlántico que un diputado (1) de la Nación, y por cierto, no de los menos ilustrados, llamólas en pleno Parlamento por los años en que se nos concedió el puerto, *remotos países*.

Desde ese día quedó definitivamente en poder del Estado el Puerto de Refugio de La Luz, encargándose la oficina de obras públicas de esta ciudad de su *cuidado* y conservación. Entró, pues, aquel fecundo venero de nuestra riqueza pública, en completo período de servicio y explotación por cuenta del Estado. (2) Los periódicos *Diario de Las Palmas* y *Unión Liberal* dedicaron hermosas ediciones al realce y consagración de la memorable fecha, con retratos de don Fernando de León y Castillo y otros fotografiados representando vistas del puerto. En esos números pueden leerse producciones literarias referentes al puerto autorizadas por nuestros mejores escritores y una porción de datos y estadísticas sumamente curiosos é instructivos.

El *Diario de Las Palmas* dedicó su primer fondo á realzar la personalidad del patriota que nos concedió el Puerto de Refugio como prenda y bien el más preciado que desde su más tierna juventud guardaba, avaro y cuidadoso, para su querida Gran Canaria, y de allí tomamos estos párrafos:

(1) El ingeniosísimo diputado Sr. Carreño, en ocasión en que se discutía la ley creando el Lazareto de Gando.

(2) Para que se vea lo adelantados que estaban ya en esta época los servicios del Puerto, haremos notar que entonces sufrió una reparación importantísima en los talleres de *The Grand Canary Coaling Co.* el vapor *León y Castillo*, reforma hecha con la mayor perfección ascendiendo el coste de las obras á 75.000 pesetas.

«Honrando á León y Castillo, nos honramos á nosotros mismos.

Su historia política de triunfos y de conquistas es nuestra propia historia política: con él hemos triunfado, con él hemos adquirido para nuestra amada patria chica honores y provechos, con él hemos conseguido ver realizados sueños de grandeza y de ventura que nunca pensamos pudieran pasar del estado de sueños. Velando infatigable por nuestro porvenir, por nuestros intereses, puso la base del engrandecimiento de Gran Canaria, y en la actualidad Gran Canaria se encuentra tan próspera cual no lo estuviera nunca. Ese engrandecimiento, esa prosperidad, obras son, á no dudar, del eminente paisano que en la Corte ha puesto tan alto el nombre de su país. Para olvidar todo eso, fuera preciso que de un golpe perdiéramos la facultad de pensar y la facultad de sentir.

Pero el olvido es imposible en este caso. No se olvidan los pueblos de las mercedes que reciben, cuando dichas mercedes se hallan patentes y evidentes en resultados de importancia y trascendencia grandísima. Daránse, tal vez, desafecciones parciales, casos aislados de ingratitud, pero ello no quita á la grandeza del testimonio de justicia popular, antes aumenta su valor con el contraste.

¿Habrá necesidad de que puntalicemos, detalle por detalle, concesión por concesión, la obra patriótica realizada por nuestro ilustra jefe? En modo alguno: la tarea sería larga, y además la conceptuamos inútil. Baste decir que en materia de obras públicas cuanto poseemos, cuanto hemos obtenido por espacio de los últimos veinticinco años, al Sr. León y Castillo se lo debemos. Carreteras, faros, organismos administrativos, ventajas y mejoras innumerables, y coronándolo todo, siendo como complemento de todo, el Puerto de Refugio de La Luz, obra verdaderamente magna que asegura para siempre á Gran Canaria, no tan solo la hegemonía en el Archipiélago sino un puesto de primer orden en el mundo, gracias al movimiento de esta gran plaza comercial de Las Palmas.

Conviene que nos paremos un instante á considerar lo que significa esa inapreciable concesión, ya que ella viene á ser, según lo hemos dicho, como un resumen de todas las restantes obtenidas por el patriotismo y la influencia de D. Fernando de León y Castillo. El puerto de Refugio en pocos años ha hecho que la isla de Gran Canaria, antes casi ignorada del mundo, sea á estas fechas ventajosamente conocida en todas partes. En torno del Puerto, cediendo á su poder irresistible de atracción, se ha multiplicado en mil formas la vida,

han crecido la animación, el movimiento, se han alzado como por encanto edificaciones colosales, han nacido industrias considerables y ha tomado proporciones inmensas el tráfico mercantil. Aquellas playas, un tiempo desiertas, son ahora centro de actividad continua. aquel poblado miserable constituido por cabañas de pescadores, ahora es una población nueva, de apiñado caserío que va extendiéndose hacia Las Palmas y que no tardará en unirse con la antigua ciudad. Por donde quiera, vastos almacenes, depósitos, talleres, oficinas, la agitación y el ruido de un gran puerto donde vienen á proveerse buques de todas las naciones que encuentran allí para surtirse extraordinarias facilidades. Ha sido una transformación maravillosa. Cuando se recorren aquellos sitios, se imagina estar á mucha distancia de Gran Canaria, en alguno de los grandes puertos del continente.

Y todo eso es obra del esclarecido patricio de quien aún podemos esperar mucho. La altura en que está colocado, los medios de que dispone, le constituyen en una elevada personificación de la patria y le permiten honrarla y servirla con más eficacia que ningún otro canario ilustre.

Tal es la descollante personalidad de que Gran Canaria se enorgullece y ufana. En la política nacional un prestigio intachable, avalorado por raras cualidades, entre ellas, una lealtad constante á los principios que profesa desde muy jóven; en la política local, en orden á los intereses de la patria chica, el defensor de Gran Canaria, el depositario de toda su confianza, el custodio de sus derechos y preeminencias.»

Por su parte *Unión Liberal* publicó un artículo del conocido periodista que ha acreditado el pseudónimo de *Fray Lesco*, en que, con laconismo y sobriedad, y bajo el título de *Gracias, muchas gracias*, expresó el sentir de todos los corazones canarios; y un fragmento de *La Deuda del Comandante* de los hermanos Millares, haciendo resaltar la transformación del Puerto de La Luz.

A continuación insertamos ambos trabajos:

ARTICULO DE "FRAY LESCO"

... A la historia del Puerto y á toda nuestra particular historia contemporánea, va ligado un nombre ilustre: el de Don Fernando de León y Castillo. La obra espiritualmente suya, formó parte del patrimonio ideal de su juventud. Asegúranme que no fué como pudieran creer muchos, una dádiva más ó menos difícil á su omnipotencia ministerial: fué su obra predilecta de siempre, el objeto de sus primeras batallas periodísticas, la campaña más ferviente de su vida de político. ¡Alto patriotismo el suyo! En este día memorable, en que la obra de sus ensueños ha llegado á su término, la ocasión nos brinda á enaltecerle, lo reconozco. Yo, sin embargo, esquivo los elogios que la amistad política suele sugerir y que el lector se vé obligado á aceptar con reservas mentales. Prefiero la descarnada pero efusiva fórmula que se escapa de todos los corazones canarios: ¡Gracias, muchas gracias!

FRAGMENTO DE "LA DEUDA DEL COMANDANTE"

...En cambio, al otro lado del Istmo, en la costa del sudeste, que se prolonga hasta Atlántica, la civi-

lización ha puesto su garra conquistadora: el Puerto de Refugio, los muelles de atraque, las grandes casas carboneras, los almacenes de frutos, los hoteles, el tranvía de vapor, el caserío apiñado, improvisado por las necesidades para albergar seis mil familias de obreros, todo esto ha cambiado la playa hermosísima que los viejos conocimos; ha hundido ó ha hecho volar en pedazos, las caletas donde desembarcaron los primeros españoles; ha tragado con la negra sombra de los almacenes del carbón, grandes como catedrales, la humilde ermita levantada sobre el sitio donde se dijo la primera misa; ha derribado los pobres casucos de los primitivos pescadores, y hace resaltar como una nota falsa, mezquina, la mole ruinosa del Castillo de La Luz, que un tiempo, en los días de la pasada gloria, se batió triunfante contra los holandeses de *Vander-Dóes* y los ingleses de *Drake*.»

La sociedad *El Recreo* del puerto de La Luz, que tan altas muestras tiene dadas de su acendrado patriotismo y de su constante empeño en proporcionar solaz y distracciones á sus socios y á la población entera, acudiendo solícita siempre é iniciando en muchas ocasiones actos de cultura, distracción y beneficios públicos, no podía, en ocasión tan solemne como la entrega oficial de las obras del puerto de Refugio, dejar de dar una nota saliente, que consagrara aquella solemnidad. Por entónces tomó el levantado acuerdo de nombrar socio de mérito al Excmo. Sr. D. Fernando de León y Castillo, y con tal motivo, coincidiendo con el de la terminación de las obras del puerto, organizó una de sus mejores veladas, solicitando la cooperación de todos los canarios distinguidos, dentro y fuera de la isla.

Como notas salientes de esa velada, transcribimos una carta, verdaderamente notable, por su fondo y por la sobriedad de su forma, de nuestro distinguido paisano el ex-Ministro de Marina y de Hacienda, D. Juan Alvarado del Saz; y unos trozos castelarianos del brillante discurso pronunciado por el genial escritor D. Francisco González Díaz.

CARTA DE D. JUAN ALVARADO

Sr. D. Salvador S. Pérez

Presidente de la Sociedad "El Recreo"

Mi distinguido amigo: Me asocio de corazón á la fiesta que esa Sociedad celebra en honor de D. Fernando de León y Castillo, á quien Gran-Canaria debe no solo su actual prosperidad material, sino la firme y constante voluntad puesta siempre á su servicio en el largo período de 30 años.

La concesión del puerto de La Luz, base de nuestra actual riqueza, pudo ser obra de un momento de fortuna deparado por la suerte.

La preocupación diaria por los intereses de Gran-Canaria, los desvelos constantes, el acudir infatigable al menor llama-

miento en nombre de Gran Canaria hecho, solo puede ser hijo de entrañable afecto á la tierra natal merecedor de inextinguible gratitud.

Queda de Vd. affmo. amigo y

S. S. Q. B. S. M.

Juan Alvarado y Saz

DISCURSO DE

D. FRANCISCO GONZÁLEZ DÍAZ

...«D. Fernando de León tiene conquistada legítimamente la inmortalidad en nuestra tierra, y nosotros no hacemos más que consagrar esa inmortalidad grabando ese nombre en el mármol eterno. Su nombre es nuestro, es de todos los que se honran con llamarse canarios, porque nunca podremos separarlo de cuanto para Gran Canaria representa prosperidad, progreso, engrandecimiento, luchas y conquistas, adelantos y glorias; porque de niños aprendimos á pronunciarlo entre los más familiares y queridos, y de hombres conscientes ya de todo su valor, de todo su significado, hemos aprendido á respetarlo y admirarlo.

Estamos delante del puerto. Esa es la obra, ese es el hombre. El mar, dormido en una calma profunda, nos rodea; las aguas negras, consteladas de infinitos puntos luminosos, nos arrullan; en las tinieblas, las siluetas de los barcos se dibujan vagamente como inmensos cuerpos animados que se mueven y respiran, y de la bahía se levanta una respiración fatigosa, mientras por las faldas de la Isleta trepan luces errantes, y allá, en los horizontes, otras luces se encienden, aparecen, aumentan, oscilan, se aproximan, corren, luces pálidas, luces pacíficas, luces benéficas... El marinero y el cargador duermen; las embarcaciones del comercio se balancean sobre la onda mansa, los edificios de las casas carboneras destacan sus enormes moles oscuras, semejante á Catedrales de la industria; en el arenal hormiguean sombras informes, y la brisa se arrastra desmayada, quedamente, besándolo todo, los mástiles, la playa, el caserío. ¡El silencio está lleno de majestad, y de nocturna pompa! Pero vendrá el día, y se despertará el puerto, y á la explosión de claridad responderá otra explosión de vida y de trabajo que estremecerá la isla entera y gemirán y espumajearán las aguas cortadas por las quillas y por las hélices, y el grito del obrero afanado, al mismo tiempo que grito de sarvidumbra, será grito de victoria... ¡Sí, victoria por León y Castillo!».

Junta de obras de los puertos de La Luz y Las Palmas

XLIX

Apoco de haberse entregado las obras del Puerto sintióse la necesidad de un organismo que á la vez que atendiera á su buen régimen y conservación, mejorara los servicios y complementara la obra; y al efecto se recabó la Real orden del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, de 16 de Junio de 1905, creando la Junta de obras de los puertos de La Luz y Las Palmas en Gran Canaria, autorizando al mismo tiempo el nombramiento de los vocales que habían de componerla con arreglo á lo prevenido en el artículo 4.º del Reglamento general vigente, para la organización

de dichas Juntas, en que se determina el número de vocales que han de formar parte de ellas en las localidades que no sean capitales de provincia.

En su consecuencia fueron nombrados como vocales por la Cámara de Comercio, los señores don Miguel Curbelo Espino, D. Sebastián Castillo, don Matías Reina Lorenzo, D. Manuel Torres Suárez

y D. Enrique Sánchez Gaviria; y por el Ayuntamiento, los Sres. D. Ambrosio Hurtado de Mendoza y D. Juan Hernández González. Dichos señores, en unión del Comandante de Marina D. Rafael Cabezas, en calidad de vocal nato, celebraron la primera sesión de la Junta el día 7 de Diciembre del expresado año de 1905 bajo la presidencia del Delegado del Gobierno de S. M. don Salvador Alvarez de Sotomayor y en el despacho de la Delegación. En esta primera sesión se verificó la elección de cargos de la Junta ejecutiva, resultando elegidos Presidente, Vice-Presidente é Interventor, respectivamente, los señores D. Miguel Curbelo, D. Enrique Sánchez Gaviria y D. Sebastián Castillo.

Por Real orden de 15 de Enero siguiente, á instancia de nuestros representantes en Córtes, se equiparó esta Junta á las de las capitales de provincia entrando á formar parte de ella los diputados provinciales D. Diego Mesa de León y D. José Romero Quevedo, y quedando autorizadas las demás entidades que en el artículo 3.º del Reglamento se citan, para solicitar su representación en la Junta;

siendo admitidas por disposiciones posteriores, las representaciones de la «Confraternidad de Mareantes de San Pedro González Telmo», la «Sociedad Económica de Amigos del País», de la Agricultura é Industria, y la Comandancia de ingenieros militares en representación del ramo de Guerra, quedando de ese modo constituida la Junta el 8 de Diciembre de 1906, fecha en que cumpliendo la orden dada el 3 del propio mes por el Ministro de Fomento, se procedió de nuevo á la elección de cargos siendo designados Presidente, D. Diego Mesa de León; Vice-presidente, el Marqués de Guisla Guiselin; y vocal Interventor D. Juan Hernández González. Presidió esa sesión del día 8 de Diciembre, en concepto de Delegado del Gobierno interino, D. Alfredo S. Pérez, en virtud de la Real Orden de 17 de Febrero del mismo año que concedió al Delegado del Gobierno en las islas de Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura, las mismas atribuciones que tienen los gobernadores civiles cerca de las Juntas de obras de puertos de las capitales de provincia.

La creación de nuevos organismos en la localidad, y otras disposiciones posteriores, han ampliado la representación de la Junta, que actualmente está constituida en la forma siguiente:

Vocales natos

Señor Comandante Militar de Marina, D. Rafael M.^a Navarro.
 » Ingeniero Director de las obras, D. Eugenio Suárez Galván.

Vocales técnicos

Señor Coronel Jefe de la Comandancia de Ingenieros Militares, D. Fernando Carreras.
 » Director de Sanidad Marítima, D. Angel Rodríguez Montero.

Vocales electivos

Representantes de la Excmo. Diputación Provincial:

Don Diego Mesa de León, y
 » Graciliano Fernández Mádan.

Representantes del Excmo Ayuntamiento

Don Edmond Mendoza Pérez y
 » Francisco Sánchez Torres.

Representantes de la Cámara Oficial de Comercio

Don Miguel Curbelo Espino.
 » Antonio Saavedra Hernández.
 » Manuel Torrez Suárez.
 » Matías J. Reina Lorenzo y
 » Domingo Rodríguez Quegles.

Representante de la industria

Don Francisco Gourié y Marrero.

Representante de la Agricultura

» José M.^a Hernández y Rodríguez.

Representante de la Real Sociedad Económica de Amigos del país:

Don Luis Van-de-walle, Marqués de Guisla.

Representante de la Confraternidad de Mareantes de San Pedro González Telmo:

Don Francisco V. Reina Lorenzo.

Representante del Consejo Provincial de Agricultura y Ganadería;

Don Cristóbal Bravo de Laguna.

Representante de la Sección provincial de la Liga Marítima Española:

Don Rafael Massieu y Falcón.

Presidente nato

Señor Delegado del Gobierno de S. M. en este grupo de islas.

La Junta Ejecutiva la componen hoy los señores Marqués de Guisla Guiselin, D. Francisco Gourié y Marrero y D. Manuel Torrez Suárez, que desempeñan los cargos de Presidente, Vice-presidente y vocal interventor, respectivamente.

OBRAS REALIZADAS POR LA JUNTA

Instalación de un fanal de 6.^o orden en la extremidad del dique de abrigo del Puerto de La Luz.—Coste de ejecución pesetas 1.939'50.

Instalación del alumbrado eléctrico en el muelle de Santa Catalina del Puerto de La Luz.—Coste de ejecución: 12.746'20 pesetas.

Mejora de los tomaderos de agua de los puertos de La Luz y Las Palmas.—Coste de ejecución, pesetas 8.233.88.

Reparación completa de las boyas de amarre y de valizamiento del Puerto de La Luz.

OBRAS EN EJECUCIÓN

Reparación del pavimento del muelle de Santa Catalina del Puerto de La Luz.—Importe total del presupuesto, 46.653'08.

Reforma de la explanada de acceso al muelle de Santa Catalina.—Importe total del presupuesto: pesetas 82.441'48.

Estación Sanitaria de 1.^a clase del Puerto de La Luz.—Importe total del presupuesto: pesetas 208 mil 458'68.

Adquisición del material sanitario.—Importe total del presupuesto: pesetas 58.008.

Instalación del alumbrado eléctrico en el muelle del Puerto de Las Palmas.—Importe total del presupuesto: pesetas 3.239'35.

Levantamiento del plano general del Puerto de La Luz y fijación de zonas de servicio.—Importe total del presupuesto: pesetas 3.340.

OBRAS CON PROYECTO REDACTADO

PENDIENTE DE APROBACIÓN

Reparación del dique de abrigo del Puerto de La Luz.—Importe total del presupuesto: pesetas 3.034.316.49.

OBRAS CUYOS PROYECTOS

SE ESTÁN REDACTANDO

Instalación de retretes y urinarios en las explanadas y muelle de Santa Catalina.

Instalación del plan de luces aprobado para los Puertos de La Luz y Las Palmas.

Almacén y tinglados para depósito de mercancías, con dependencias para Sanidad, Comandancia de Marina, policía y demás servicios del Puerto.

En cumplimiento de lo dispuesto en real decre-

to del Ministerio de Fomento de 19 de Noviembre de 1909, y en la circular de la Dirección General de Obras Públicas, fecha 30 del mismo mes, la Junta de obras de los puertos de La Luz y Las Palmas redactó y sometió á la aprobación de la superioridad el plan de obras que se propone ejecutar. Entre ellas figura, en primer término, la reparación del dique de abrigo, y vienen luego, la ampliación y suministro de aguas del puerto; servicio de aguada de los buques; dique seco de carena, muelles de ribera etc.



Servicios y movimiento del puerto

Material fijo y flotante del Puerto de Refugio

L

PARA las distintas operaciones que se hacen en el Puerto de Refugio de La Luz, se dispone del siguiente material flotante:

Miller y C.a.—Tres grandes remolcadores, 3 botes, 34 grandes candrays para carbón y carga general; 3 grandes algibes, con bombas á vapor, para surtir de agua á los buques. Para meter desde á bordo el carbón mineral en sus almacenes de tierra, acaba de montar un tranvía aéreo movido por electricidad. Esta casa tiene numeroso personal entre empleados fijos y obreros para las faenas marítimas.

The Grand Canary Coaling y C.a.—Esta casa acaba de montar un magnífico varadero que admite buques de 260 pies de eslora y 1.500 toneladas. Dicho varadero está provisto de una potente grúa para levantar pesos de 30 toneladas. Como complemento del varadero existen grandes talleres mecánicos, calderería y fundición, en los cuales se pueden ejecutar toda clase de trabajos. Al frente de varaderos y talleres hay personal competente. En este varadero se hizo el vapor de 150 toneladas *Gran Canaria*, el mayor que se ha construido en esta provincia.

Tiene esta casa 46 barcasas y además algibes flotantes y embarcaciones menores. Cuatro remolcadores, uno de ellos para salvamento de buques. Dispone también para este objeto de dos potentes bombas de 12 pulgadas, capaces de desalojar, cada

una, 600 toneladas de agua por hora; y gabarras de acero.

En este varadero han reparado averías bastantes vapores y buques de vela; entre los primeros figuran los que prestan el servicio de correos en las islas, llamados *León y Castillo* y *Viera y Clavijo*, operación que realizan periódicamente.

Woermann Linie.—Tiene á su servicio 22 grandes barcasas; tres remolcadores, botes á vapor y grúa eléctrica para el desembarque de carbón y mercancías en sus muelles particulares.

Blandy Brothers y C.a.—Esta casa dispone de 29 gabarras ó barcasas para carga y carbón; 12 botes para el servicio del Puerto; 5 remolcadores; tres algibes para proveer de agua á los buques; un vapor para salvamento con potente bomba, y una gran gabarra con grúa para el mismo objeto. También posee un precioso balandro de recreo.

Ha construido un magnífico varadero en el puerto de La Luz que dirigido por ingenieros, presta servicios desde hace nueve años. En él pueden repararse buques hasta de 1.500 toneladas y han practicado importantes reparaciones, entre otros, el vapor *Villaverde* de la Trasatlántica española, y los cañoneros de nuestra Armada *Maria de Molina* y *Alvaro de Bazán*. En él se construyó recientemente, en menos de cinco meses, un remolcador de 21 metros de eslora, aparte el gran número de buques que han salido de estos astilleros. Los talleres de maquinaria y de fundición, llaman la atención de cuantos los visitan. El gran número de

máquinas allí instaladas son movidas por otra de gran potencia, y por aire comprimido.

Cory Brothers.—Tiene á su servicio seis gabarras para carbón.

Wilson Sons y C.a.—Tiene esta casa 27 barcazas; dos remolcadores; una falúa á vapor y otras embarcaciones menores para su servicio. También poseo dique y taller de reparaciones.

Compañía Carbonera de Las Palmas, Limitada.—Esta casa, recién establecida en este puerto, tiene actualmente para su servicio 21 gabarras y embarcaciones, y cuatro remolcadores.

Las expresadas casas cuentan en el puerto con grandes almacenes de carbón con muelles particulares, y oficinas perfectamente montadas.

Para el transporte de viajeros en el puerto hay un excelente servicio de falúas á vapor; y para el fondeo de los buques un cuerpo de prácticos muy inteligente, que hace guardia día y noche.

Estos y otros servicios relacionados con el despacho de buques, se hacen en Las Palmas con la mayor rapidez.

Buques y embarcaciones inscritas en la Comandancia de Marina de Gran Canaria pertenecientes al distrito de Las Palmas

Para el tráfico interior del puerto.	969
Con destino á la pesca.	682
Barcos de cabotaje.	56
Idem. de altura.	6

Líneas de vapores que actualmente hacen escala fija en Las Palmas

Compañía Trasatlántica Española; Navegación é Industria; Pinillos Izquierdo y C.ª; Sociedad Anónima de Navegación Trasatlántica; Elder Dempster Shipping Limited; African Steamship C.ª; British & African Steam Navigation C.ª; Union-Castle Steamship C.ª; Royal Mail Steam Packet C.ª; Societé Générale de Transports Maritimes á Vapeur; John T Rennie & Son; Bucknall Brothers; Lamport & Holt; H. W. Nelson Ltd.; Woerman Linie; Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Act. Ges.; Hamburg Bremer Afrika Linie Act. Ges.; Deutsche Ost Africa Linie; Kosmos Deutsche Dampfschiffahrt Gesellschaft; Navigazione Generale Italiana; Bullard King y C.ª; La Veloce Navigazione Italiana á Vapore; Houlder Brothers & C.ª Ltd.; David Maciver & C.ª; Otto Thoresen; Yeoward Brothers; A. Holt & C.ª; Pacific Steam Navigation C.ª Ltd.; R. P. Houston & C.ª; J. & A. Allan; Anglo-Argentine Steamship C.ª Ltd.; Furness Withy & C.ª Ltd.; Federal Steam Navigation C.ª Ltd.; Clan Line of Steamers Ltd.; Prince Line Ltd.; Peninsular & Oriental Steam Navigation C.ª; Lloyd Italiano; Lloyd Sabando; Ligure Brazilianna; Unione Austriaca de Navg. Soc. Anon.; Fraissinet & C.ª; Lloyd Austriaco, Soc. di Navg. á vapore; Larrinaga & C.ª; Hollandsche Lloyd Amsterdam.

Además de las líneas mencionadas, tocan en Las Palmas otras muchas de vapores, que no se enumeran aquí por no ser fijas.

El término medio de entrada mensual de vapores en el puerto de Las Palmas fluctúa en la actualidad entre 245 á 250; siendo de notar que el movimiento del puerto ni ha decrecido ni se ha estacionado; por el contrario, como obedeciendo á una ley, sigue la progresión su marcha ascendente.

Datos estadísticos

LI

PARA que se comprenda lo que era el Puerto de Las Palmas antes de la construcción del de Refugio, publicamos el cuadro numérico del movimiento de buques en el periodo de tiempo comprendido entre el año de 1863 y 1878.

Como se verá, al examinar cuadro tan curioso, la entrada de vapores en este puerto estaba reducida en aquel tiempo, á casi nada, por cuanto en 1863 apenas lo visitaban *tres al mes*; y *dieciseis* años después, es decir, en 1878, último del cuadro oficial que publicamos en estas líneas, la estadística señala doce vapores en cada mes.

Y así hubiéramos continuado, de no haberse obtenido la concesión del Puerto; pues desde que esa obra empezó á ser útil á la navegación, se inició la concurrencia de vapores y con ella la transformación de la Agricultura y del Comercio en Gran Canaria.

He aquí lo que era nuestro puerto en fecha anterior al año de 1878:

Años	Vapor	Vela	De guerra	Total	Toneladas
1863	36	635	11	682	65.709
1864	35	710	7	752	67.779
1865	34	746	2	782	64.701
1866	35	715	2	752	64.556
1867	30	793	12	835	68.423
1868	48	844	3	895	60.929
1869	67	918	3	988	73.667
1870	89	943	2	1.034	93.374
1871	95	928	2	1.025	93.452
1872	106	936	6	1.048	110.908
1873	87	931	4	1.022	100.153
1874	152	854	7	1.013	132.624
1875	111	942	8	1.061	122.997
1876	119	803	3	925	159.817
1877	129	896	1	1.026	190.791
1878	148	842	1	991	223.327

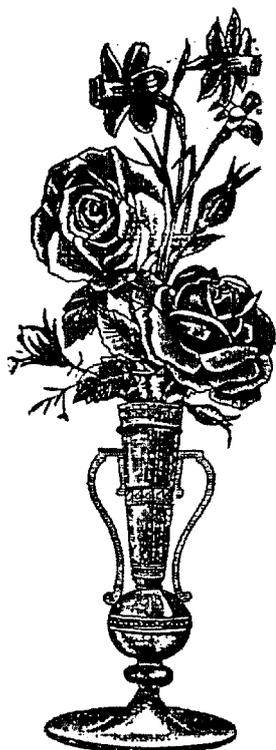
Véase ahora la siguiente estadística de vapores entrados en Las Palmas, desde 1883 en que se co-

menzó el Puerto de Refugio hasta 1902, inclusive, en que se entregaron las obras:

<u>AÑOS</u>	<u>VAPORES</u>
1883	236
1884	238
1885	336
1886	522
1887	660
1888	964
1889	1.180
1890	1.441
1891	1.558
1892	1.562
1893	1.719
1894	1.842
1895	1.873

<u>AÑOS</u>	<u>VAPORES</u>
1896	2.032
1897	2.036
1898	1.902
1899	2.282
1900	2.258
1901	2.202
1902	2.351

Por los precedentes datos oficiales se ve que en el año de 1883, cuando se comenzó el Puerto de Refugio, entraron en el mismo 236 vapores; y el año de 1902, cuando se terminó, lo visitaron 2.351, diferencia portentosa en tan corto período de tiempo que dice mucho más que cuanto pudiera escribirse en alabanza del que concibió y llevó á la realidad esa fecunda obra nacional.



Estadística del Puerto durante el año de 1909

Movimiento total de buques con su tonelaje de registro, tripulantes y pasajeros

	Vapores						Buques de vela						Totales		Tripulan- tes	Pasajeros			
	MERCANTES		DE GUERRA		TOTALES		MERCANTES		DE GUERRA		TOTALES		Toneladas netas	Núm.		De tránsito	Embarca- dos	Desem- barcados	Totales
	Núm.	Toneladas netas	Núm.	Toneladas netas	Núm.	Toneladas netas	Núm.	Toneladas netas	Núm.	Toneladas netas	Núm.	Toneladas netas							
													Núm.	Toneladas netas		Núm.	Toneladas netas	Núm.	Toneladas netas
Enero	217	401.108	1	650	218	401.758	147	6.809	>	>	147	6.809	365	408.567	11.551	6.005	81	753	18.390
Febrero	230	429.023	5	41.486	235	470.509	121	6.674	>	>	121	6.674	356	477.183	13.643	7.198	117	719	21.677
Marzo	277	505.963	1	644	278	506.607	149	7.903	>	>	149	7.903	427	514.510	12.714	11.677	74	1.148	25.613
Abril	258	469.827	2	1.520	260	471.347	151	7.881	>	>	151	7.881	411	479.228	13.460	11.499	29	925	25.913
Mayo	256	472.363	2	4.360	258	476.723	145	8.718	>	>	145	8.718	403	485.441	11.587	13.630	105	832	26.154
Junio	236	453.877	7	20.777	243	474.654	149	7.522	>	>	149	7.522	392	482.176	13.968	11.658	100	732	26.458
Julio	241	484.852	2	4.048	243	488.900	128	6.105	>	>	128	6.105	371	495.005	13.490	14.209	269	730	28.698
Agosto	243	483.498	>	>	243	483.498	136	6.123	>	>	136	6.123	379	489.621	12.290	9.922	479	762	23.453
Septiembre	216	431.544	2	1.058	218	432.602	132	6.024	>	>	132	6.024	350	438.626	11.630	10.351	313	786	23.080
Octubre	228	432.880	>	>	228	432.880	134	6.722	>	>	134	6.722	362	439.602	12.407	16.149	504	676	29.736
Noviembre	216	425.388	11	44.653	227	470.041	127	5.894	>	>	127	5.894	354	475.935	15.270	13.302	1.016	640	30.228
Diciembre	237	460.008	3	12.782	240	472.790	113	6.022	>	>	113	6.022	353	478.812	13.081	9.475	536	732	23.824
TOTALES	2.855	5.450.331	36	131.978	2.891	5.582.309	1.632	82.397	>	>	1.632	82.397	4.523	5.664.706	155.091	135.075	3.623	9.435	303.224

De estos datos se deduce que en 1909 visitaron el Puerto de Las Palmas **2.891 vapores**, con **5.582.309 toneladas netas**; y **1.632 buques de vela**, con **82.397 toneladas netas**. En total visitaron este puerto en 1909, **4.523 buques** (vapor y vela), con un total de **5.664.706 toneladas netas**.

Movimiento de buques por nacionalidades

	Vapores						Buques de vela						Totales	
	MERCANTES		DE GUERRA		TOTALES		MERCANTES		DE GUERRA		TOTALES		Núm.	Tonelaje neto
	Núm.	Tonelaje neto	Núm.	Tonelaje neto	Núm.	Tonelaje neto	Núm.	Tonelaje neto	Núm.	Tonelaje neto	Núm.	Tonelaje neto		
Inglaterra.	1.394	3.208.009	6	10.523	1.400	3.218.532	1	877	»	»	1	878	1.401	3.219.410
España	631	431.362	2	10.520	633	441.882	1.624	77.046	»	»	1.624	77.046	2.257	518.928
Alemania.	424	1.025.779	»	»	424	1.025.779	1	721	»	»	1	721	425	1.026.500
Francia	102	209.413	10	49.387	112	258.800	1	125	»	»	1	125	113	258.925
Italia	95	279.215	»	»	95	279.215	»	»	»	»	»	»	95	279.215
Noruega	89	92.799	»	»	89	92.799	2	1.497	»	»	2	1.497	91	94.296
Austria	36	94.637	»	»	36	94.637	»	»	»	»	»	»	36	94.637
Holanda	21	27.912	1	964	22	28.876	»	»	»	»	»	»	22	28.876
República Argentina	13	800	2	1.092	15	1.892	»	»	»	»	»	»	15	1.892
Suecia.	12	24.235	»	»	12	24.235	1	1.116	»	»	1	1.116	13	25.351
Rusia	7	11.434	4	40.850	11	52.284	»	»	»	»	»	»	11	52.284
Brasil.	2	354	6	5.698	8	6.052	»	»	»	»	»	»	8	6.052
Bélgica.	7	16.423	»	»	7	16.423	»	»	»	»	»	»	7	16.423
Dinamarca	7	7.037	»	»	7	7.037	»	»	»	»	»	»	7	7.037
Grecia.	6	9.750	»	»	6	9.750	»	»	»	»	»	»	6	9.750
Estados Unidos	1	83	3	11.500	4	11.583	2	1.014	»	»	2	1.014	6	12.597
Uruguay	4	7.474	»	»	4	7.474	»	»	»	»	»	»	4	7.474
Portugal	2	487	2	1.444	4	1.931	»	»	»	»	»	»	4	1.931
Chile	2	3.128	»	»	2	3.128	»	»	»	»	»	»	2	3.128
TOTALES.	2.855	5.450.331	36	131.978	2.891	5.582.309	1.632	82.397	»	»	1.632	82.397	4.523	5.664.706

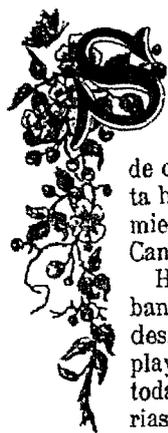
Movimiento de buques según su tonelaje

	Vapores			Buques de vela			Totales generales
	MERCANTES	DE GUERRA	TOTALES	MERCANTES	DE GUERRA	TOTALES	
	Núm.	Núm.	Núm.	Núm.	Núm.	Núm.	
Menores de 100 toneladas netas	81	1	82	1.551	»	1.551	1.633
De 100 á 500 id. id.	396	3	399	74	»	74	473
» 501 » 1.000 id. id.	307	14	321	6	»	6	327
» 1.000 en adelante.	2.071	18	2.089	1	»	1	2.090
TOTALES.	2.855	36	2.891	1.632	»	1.632	4.523

En el Puerto de Santa Cruz de Tenerife entraron en 1909, año á que se refieren los datos precedentes, **2.599 vapores** y **955 buques de vela**. En total 3.554 buques, es decir, **989 menos** que en este de Las Palmas. Los datos precedentes son oficiales.

Ayer y hoy

LII



Se halla tan cercana la fecha, que resulta innecesario hacer ningún trabajo descriptivo serio para patentizar lo que era el barrio de La Luz antes de construir el puerto, y lo que representa hoy, llevando los bienes de ese movimiento hasta el último rincón de Gran Canaria.

Hace poco más de treinta años formaban aquellos lugares un gran arenal casi desierto, en cuya superficie, y cerca de la playa, se levantaba el ruinoso castillo que todavía subsiste como recuerdo de historias remotas; la vieja y modesta ermita de aquel nombre; un lazareto de observación que levantó el patriotismo de aquellos tiempos y que se destacaba como una mancha blanca en el fondo oscuro de la Isleta; un pedazo de muelle abandonado, y unas cuantas chozas de pescadores; y besando la arenosa playa, las aguas de la entonces desierta bahía de Las Palmas, surcada por algún buque de vela del cabotaje, ó de la pesca, en la vecina costada de África.

Un distinguido escritor y orador canario (1) hizo en reciente fiesta literaria la siguiente descripción del puerto antes de sufrir la actual transformación. El cuadro está pintado de mano maestra:

«Sin necesidad de hacer grandes esfuerzos de recordación, tengo presentes, como remembranzas de mis tiempos infantiles, la desierta y arenosa carretera, la ensenada solitaria de las Isletas, dormida, soñolienta, tendiendo en la playa, limpia y bruñida, sus olas diminutas, silenciosas, sin ruido casi, como misterioso estallido de besos, como las caricias discretas y sensuales de una mujer enamorada. Al otro lado, el Arrecife, volcánico y negruzco, calcinado por el sol, sembrado de barracas, y á cuyo abrigo levantaba sus pobres chozas una kábila errante de pescadores; enfrente, las montañas de lava, áridas, dando sombra á una llanura esteparia; y en el centro, dominadas por la cruz del vigía y el ojo sangriento del faro, unas cuantas casas, que podían contarse por los dedos; la de *señá* Rosarito, la de los *Perpétuos*, el mesón, el cuartel de los artilleros, la casa de la Virgen. Y como gran novedad y prueba del atrevimiento emprendedor de su dueño, recién construida, nueva, flamante, con sus ventanas pintadas de verde y sus puertas de azul con marco color de chocolate, la casa de *Gaspar*.

Y se me olvidaba. A la izquierda del camino, en unos arenales pedregosos que ya han desaparecido, en

las inmediaciones del castillo, unos cuantas cruces de madera, curtidas por el tiempo, vigilando incansables el sueño eterno de los infelices pescadores que murieron cuando el cólera del 51. Así era el Puerto de La Luz; un rincón de nuestra costa, un hijastro de la ciudad, donde encerraban sus lutos y quebrantos las familias de Las Palmas.»

Así era, en efecto, el puerto de La Luz antes que don Fernando de León y Castillo hiciera á Gran Canaria la concesión de esa obra, base de la actual prosperidad. Por entonces, aquel rincón de la costa canaria no tenía otra misión que servir de abrigo, en días de tormenta, á los buques de esta matrícula, y facilitar el embarque y desembarque de pasajeros á *hombros de marinos*, cuando las olas violentas cubrían de espuma el muelle de Las Palmas; el *reboso* se hacía dueño de nuestras playas, y como señal de grave peligro flotaba la bandera negra en el Castillo de Santa Ana, que hasta hace pocos años allí se levantaba, indicando que el puerto estaba cerrado, que no podía hacerse ningún tráfico sin peligro de vidas é intereses, porque el mar, furioso y olímpico, amenazaba destruirlo y sepultarlo todo.

¡Qué espectáculo tan distinto el de ahora!

¡Hay que contemplarlo con admiración y con orgullo!

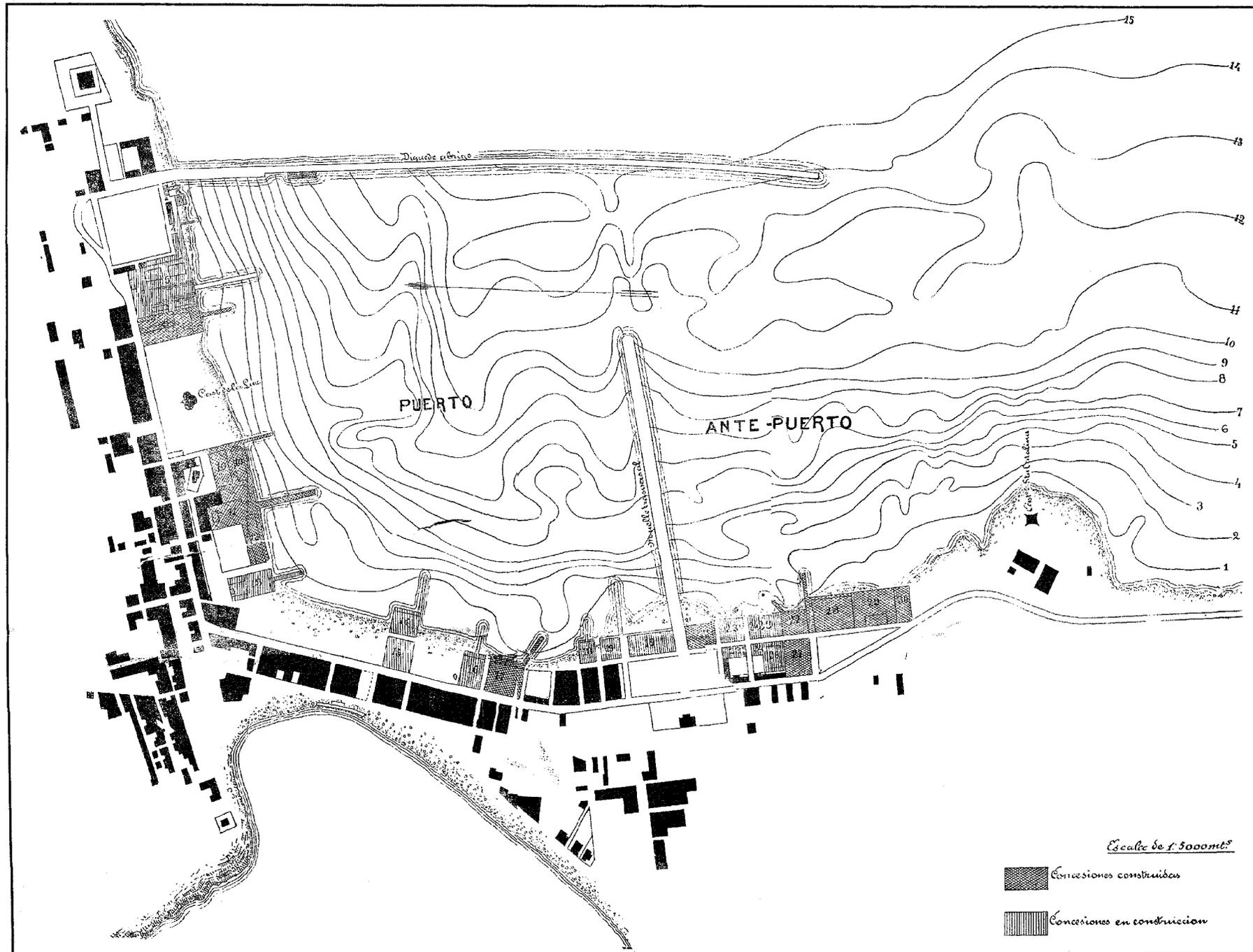
Merced á la concesión del puerto, Gran Canaria ha marchado con pasos agigantados por la venturosa senda del progreso; con ella se disiparon las sombras que la envolvían. La Agricultura, la Industria y el Comercio han experimentado pasmoso desarrollo, y los productos de sus feraces campos transportados son á las grandes plazas consumidoras de Europa, por los muchos buques de vapor que diariamente surcan sus aguas. Merced á esa magna obra la ciudad de Las Palmas posee todos los elementos de la moderna civilización, y el movimiento y la vida que por doquier se notan, demuestran al viajero que se está en un pueblo que tiene vida propia y exuberante.

¡Cuánta satisfacción habrá de experimentar don Fernando de León y Castillo al contemplar los brillantes resultados de su obra predilecta, los prodigiosos adelantos de su patria querida!

Por eso, al recordar el Puerto de La Luz, ayer lugar solitario que ostentaba por toda señal de vida la choza y el barquichuelo del pescador, hoy centro populoso y fabril que es honrosa vanguardia de la

(1) El Dr. D. Federico León y García.

Plano general del Puerto de La Luz de Las Palmas (Gran Canaria)



Concesiones en el Puerto de Refugio de Las Palmas

Número 1.- Depósito de carbón. Id. 2. Antiguo Pabellón de prácticos. Id. 3. Depósito de lastres. Id. 4. Almacenes de carbón. Id. 5. Varadero y talleres de reparación de buques. Id. 6. Almacenes de carbón y talleres de herrería, carpintería, etc. Id. 10. Almacenes de carbón. Id. 11. Varaderos y talleres de reparación de buques. Id. 12. Almacenes de mercancías. Id. 13. Varadero. Id. 14. Depósito de carbón. Id. 16. Almacenes para depósito de frutos. Id. 17. id. id. id. Id. 18. Explanada de depósitos de frutos. Id. 19. Almacenes de mercancías. Id. 22. Almacenes depósito de frutos. Id. 23. id. id. id. Id. 24. id. id. id. Id. 25. id. id. id. Id. 26. id. id. id. Id. 27. id. id. id. Id. 28. Depósito de carbón. Id. 29. Almacén de mercancías generales. Id. 30. Dique seco de carena.

ÍNDICE

	<u>PÁGINAS</u>
Nuestro propósito	3
León y Castillo	5
Introducción	9
Puerto de La Luz.-Época anterior á 1876	11
La carretera del Puerto.	11
Proyecto del ingeniero Clavijo	12
El libro del Capitán Lobo	12
Proyecto de D. Juan de León y Castillo	13
El artículo de D. Fernando	14
Consideraciones	15
El remate de Verdugo y la Memoria de Page	16
El Puerto de La Luz desde 1876 á 1881.	17
La moción de D. Manuel González	17
Un paréntesis.	19
Aspecto militar del Puerto.	19
Obras y proyectos militares posteriores.	20
Continúa la historia del Puerto de La Luz.	21
Informe del Comandante de Marina.	21
Informe de D. Juan de León y Castillo.	22
Opinión fija y completamente segura de Don Juan de León y Castillo sobre muelles en Gran Canaria.	23
Un mal que produjo muchos bienes	25
Un contraste	29
Año de 1881.-Comienzo de la época gloriosa.	30
Don Fernando en campaña.	31
Creación de la 1. ^a Junta de obras de Puertos en Gran Canaria.	33
La Junta de obras en acción	34
La escala en Las Palmas de los correos trasatlánticos	35
El proyecto de las obras del Puerto de Refugio	36
Proyecto de ley declarando de Refugio el de La Luz en Gran Canaria	37
Año de 1882.-Continúa la época gloriosa.	37
Aprobación del proyecto de obras del Puerto de Refugio	37
Ley declarando de refugio el Puerto de La Luz	38
Alocución de la Alcaldía	39
Milagros del poder y del patriotismo	39
Regocijos públicos	41
Carta del Ayuntamiento de Las Palmas á Don Fernando de León y Castillo.	42
La subasta del Puerto.	43
Manifestaciones de alegría en Las Palmas.	43
Invitación patriótica.	44
Demostraciones de gratitud y júbilos públicos	45
Carta del pueblo de Las Palmas á Don Fernando de León y Castillo	47
Un artículo del Lectoral Roca y Ponsa	48
Fechas memorables.-Mirada retrospectiva	49
El civismo y desinterés de Don Fernando.	51
Años de 1883 y 1884.	52
Inauguración de las obras del Puerto de Refugio.	52
Disolución de la Junta de Obras y terminación del muelle de La Luz.	53
Competencia entre los Puertos de Las Palmas y Santa Cruz.	54
Uno más.—¡Victoria! Victoria!	54
Continúa la historia de nuestros progresos	55
La fiesta del agua	55

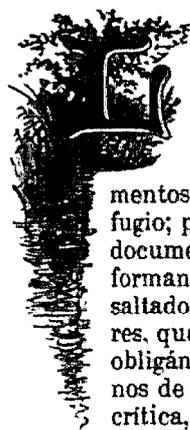
Vapores correos interinsulares	56
Los progresos del Puerto y de sus obras	57
El muelle de León y Castillo	57
De otros sucesos ocurridos el año de 1891	58
La visita de las carabelas	58
Un propósito patriótico y una intriga política	60
Continúa el rápido desarrollo del movimiento del Puerto	62
Movimiento del Puerto el año de 1899	63
Ampliación del Puerto de La Luz	64
Entrega oficial de las obras del Puerto.	65
Extraordinarios de los periódicos y velada de la sociedad <i>El Recreo</i>	65
Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas.	67
Servicios y movimiento del Puerto	69
Material fijo y flotante del Puerto de Refugio.	69
Datos estadísticos.	70
Ayer y hoy.	74
Para concluir	75

Gran Canaria y base inmovible de su riqueza; al mirar cual se deslizan veloces sobre sus aguas transparentes que semejan el cristal, multitud de pequeñas embarcaciones y remolcadores en sus respectivas y animadas faenas; al recrear la vista en las caprichosas ondulaciones que forman en el aire los vistosos colores de gallardetes y banderas de otros tantos buques; al oír el estampido de cien bocas de fuego que saludan la plaza; al escuchar el

animado vocerío de los obreros; al contemplar, en una palabra, todos estos elementos de vida y de progreso, hay que buscar el alma de aquel heterogéneo organismo, y entonces parece destacarse, serena y magestuosa, completando tan hermoso cuadro, la figura de don Fernando de León y Castillo, del ilustre bienhechor de esta tierra canaria objeto de sus constantes desvelos y de sus grandes amores.

Para concluir...

LIII



LEGAMOS, por fin, al término de nuestra jornada. Tal vez la acción haya ido más lejos que el pensamiento. Nos propusimos reunir en un breve folleto los principales elementos para la historia del Puerto de Refugio; pero al ir examinando la serie de documentos y referencias auténticas que forman la substancia de esta narración, han saltado á nuestra vista una porción de errores, que andan por ahí en letras de molde, obligándonos á dar á este trabajo en algunos de sus capítulos, el carácter de historia crítica, que sirva como de orientación ó guía para que operando sobre el cúmulo de datos reunidos y ordenados, cada cual pueda elaborar sus pensamientos y formar juicio acabado sobre las distintas facetas de la historia del Puerto de Refugio en La Luz, desde su concepción y concesión hasta su desarrollo y desenvolvimiento actuales.

Bueno es también hacer notar que si en algún paraje de este folleto y con relación á determinados hechos ó personas pudieran parecer parcas nuestras alabanzas, á poco que se escarbe y profundice en la materia, se comprenderá que también podre-

mos haber sido parcos en la censura; y como de ambos elementos se compone la verdadera historia, váyase lo uno por lo otro, y critíquense, si lo merecemos, por haber sido deficientes, nunca por haber sido injustos ó parciales.

Después de todo, como nuestros juicios van seguidos ó precedidos del texto que los abona, no importan gran cosa para la verdad de la historia. Lo que verdaderamente interesa conocer es el material acumulado, que entregamos á la vez que nuestras glosas y comentarios, al juicio imparcial de quien nos lea.

Réstanos decir, como nota final, que este folleto ha sido escrito, en colaboración, por varios hijos del país amantes de su progreso y entusiastas del Puerto de Refugio; y como nuestro propósito ha sido cimentar sobre sólidas bases la historia de ese emporio de riqueza, que descubrió para la Nación y legó á su patria natal el gran estadista y excelso patriota, D. Fernando de León y Castillo, resulta innecesario dar á conocer los nombres de los autores, que saldrían á la publicidad en un apéndice ó segunda parte, en el caso inverosímil de que alguien negara ó pusiera en duda la autenticidad de los textos recopilados.

FIN



Tipografía del "Diario"