

La arquitectura portuaria en el Puerto de Refugio de la Luz (1880-1930)

Máster Interuniversitario en Gestión del Patrimonio Artístico y Arquitectónico, Museos y Mercado del arte.

Curso: 2018-2019

Autora:

Iris Ester Melián Sánchez

Directores:

Francisco Quintana Navarro (Departamento de Ciencias Históricas)

Vicente Díaz García (Departamento de Arte, Ciudad y Territorio)

Resumen

El presente trabajo busca mostrarnos por un lado la importancia que tuvo el Puerto de Refugio de la Luz dentro del marco económico y social de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, además de lo que significó para la evolución urbana de las zonas circundantes a él. Por otro lado, nos centraremos en los pormenores que tuvo el Puerto de Refugio para poder concretarse, la legislación que lo contempla, así como las empresas que tuvieron concesiones a particulares y ejemplificar como sería la arquitectura portuaria.

Palabras Clave

Puerto de Refugio de La Luz, Las Palmas de Gran Canaria, concesiones a particulares, edificio Miller, arquitectura.

Puerto de Refugio de la Luz, Las Palmas de Gran Canaria, concessions to individuals, building Miller, architecture

Resumen ejecutivo

Las islas tienen en los puertos marítimos uno de los elementos más cruciales para su desarrollo interno y su conexión con el mundo, es una imprescindible base de operaciones con el exterior. El Puerto de Refugio de la Luz, en la isla de Gran Canaria, ha sido históricamente el motor de crecimiento de la ciudad y una escala naviera entre Europa, África y América.

Con el presente trabajo se pretende mostrar cómo se fue modelando la zona portuaria a partir de las obras de carácter público y las realizadas por las empresas particulares y como la creación de este nuevo entorno portuario desembocó en la una configuración de la ciudad. Para ello, estudiaremos, por un lado, las empresas consignatarias que se asentaron en las Islas y que fueron creando una serie de infraestructuras de carácter portuario dentro del dominio marítimo-terrestre y, por otro lado, se analizará la intervención pública a través de los distintos proyectos que se plantearon para construir los primeros muelles. Además, de forma complementaria a la idea principal del trabajo queremos observar la importancia que tuvo el Puerto dentro del crecimiento de la trama urbana de la ciudad, sobre todo, en aquellas zonas colindantes al Puerto de Refugio de la Luz.

ABSTRACT

The islands have in the maritime ports, one of the most crucial elements for their internal development and their connection with the world, is an indispensable base of operations with the exterior. The Puerto de Refugio de la Luz, on the island of Gran Canaria, has historically been the engine of growth of the city and a port of call between Europe, Africa and America.

With the present work is intended to show how the harbour area was modeled from the works of public character and those carried out by the private companies and how the creation of this new harbour environment configuration of the city. To this end, we will examine, on the one hand, the shipping companies that settled in the Islands and that have been creating a series of infrastructures of harbour character within the marine-terrestrial domain and, on the other hand, will be analysed the public participation through the various plans that are planned in order to construct the first docks. In addition, it would complement the main idea of the work we want to observe the importance that the Port had within the growth of the urban fabric of the city, especially in those areas adjacent to the Puerto de Refugio de la Luz.

ÍNDICE

<u>1. INTRODUCCIÓN</u>	3
1.1. EL TEMA	3
1.2. OBJETIVOS	3
1.3. METODOLOGÍA	4
1.4. ESTADO DE LA CUESTIÓN	5
<u>2. LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE REFUGIO: LOS MUELLES</u>	7
<u>3. LAS CONCESIONES A PARTICULARES EN EL DOMINIO MARÍTIMO- TERRESTRE</u>	16
3.1. LA REGULACIÓN APLICABLE: LA LEY DE PUERTOS DE 1880	16
3.2. EMPRESAS CONSIGNATARIAS	19
3.2.1. ELDER, DEMPSTER & Cº	19
3.2.2. MILLER Y CÍA.	20
3.2.3. WOERMANN LINE	23
3.3.4. BLANDY BROTHERS	25
3.3.5. OTRAS EMPRESAS	26
3.3. APROXIMACIÓN A LA ARQUITECTURA EMPRESARIAL DE CARÁCTER PORTUARIO.	33
<u>4. MÁS ALLÁ DEL PUERTO: EL ENTORNO URBANO</u>	39
<u>5. CONCLUSIONES</u>	44

1. Introducción

1.1. El tema

Las islas tienen en los puertos marítimos uno de los elementos más cruciales para su desarrollo interno y su conexión con el mundo. Constituye su nudo vital, antes su única puerta de entrada y salida, y ahora su imprescindible base de operaciones con el exterior.

El Puerto de la Luz, en la isla de Gran Canaria, ha sido históricamente el motor del crecimiento de la ciudad y una escala naviera en Europa, África y América. Con el presente trabajo se busca mostrar cómo se fue modelando la zona portuaria a partir de las obras de carácter público y las realizadas por las empresas particulares y como la creación de este nuevo entorno portuario desembocó en una nueva configuración de la ciudad.

La mayoría de las edificaciones, tanto públicas como privadas, que se realizaron en los inicios de la construcción del Puerto de Refugio de la Luz han quedado en el olvido por el propio crecimiento portuario y urbano, por las ampliaciones del puerto hacia el océano y por la extensión de la ciudad hacia el recinto portuario, dejando solamente unos pocos vestigios de aquella época.

1.2. Objetivos

Con este trabajo se pretende realizar un estudio del proceso de configuración del patrimonio arquitectónico portuario a partir de la creación del Puerto de Refugio de la Luz. Para ello haremos una división según el agente inversor de las infraestructuras que se realizaron; es decir, por un lado se estudiara aquellas empresas consignatarias que se asentaron en las Islas y fueron creando almacenes, astilleros, varaderos, desembarcaderos y otras infraestructuras dentro del dominio marítimo-terrestre, y, por otro lado, se analizará la incidencia de la intervención pública a través de los distintos proyectos que se plantearon o llevaron a cabo para construir los primeros muelles.

Al mismo tiempo, con este trabajo también se quiere analizar cuál fue el camino legislativo que tuvieron que seguir todas aquellas empresas que quisieron levantar edificaciones dentro de la zona portuaria y cuáles fueron los problemas que se fueron generando, a partir de su establecimiento.

De forma complementaria al tema principal de este trabajo, aunque también unido a él, queremos observar la importancia que tuvo el Puerto dentro del crecimiento de la trama urbana de la ciudad, sobre todo, en aquellas zonas colindantes al recinto portuario como pueden ser los barrios de Santa Catalina o La Isleta. A través de esto también podemos observar cuáles son las características socio-poblacionales que tuvieron estos espacios urbanos, si bien esto se tratará de forma tangencial al objeto de trabajo.

En definitiva, buscamos mostrar aquello que hoy en día se encuentra desaparecido, salvo pequeños vestigios, y que fue una parte neurálgica de nuestra ciudad, ya que no solo afectó al desarrollo económico y social, sino que modificó la configuración del espacio urbano de la capital isleña.

1.3. Metodología

La metodología que se ha utilizado para la realización de este trabajo se ha basado, sobre todo, en la explotación de las fuentes bibliográficas disponibles, haciendo uso principalmente de los diferentes estudios realizados por los autores especializados en el Puerto y la Ciudad. La búsqueda de la bibliografía se ha desarrollado, sobre todo, en la biblioteca de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, incluyendo el repositorio de la Memoria Digital de Canarias, recurriendo también a otros recursos electrónicos accesibles a través de Internet.

En principio, los problemas que nos han surgido a lo largo de la investigación bibliográfica no han sido muchos ya que el tema del Puerto de Refugio cuenta con una buena base de libros y artículos. Las dificultades surgieron cuando tratamos de obtener información más detallada de las propias empresas consignatarias, que no se encontraba ni en la BULPGC, ni en otras bibliotecas insulares, ni siquiera a través de páginas web. La que se ha localizado al respecto se refiere a las consignatarias *Elder Dempster & Cía.* y *Miller y Cía.*, lo que se debe a la importancia que tuvieron dentro de las Islas, siendo considerablemente menor la información referida a otras compañías.

La investigación bibliográfica ha sido muy importante para el desarrollo de este trabajo, pero no ha sido nuestro único medio para recolectar información, pues también hemos realizado una breve incursión en las fuentes primarias. Para ello nos dirigimos, en

primer lugar, al Archivo General del Ministerio de Fomento en Madrid donde Concepción Pintado Céspedes, Jefa del Servicio de Archivo y Documentación, nos encauzó en nuestra búsqueda dentro de la documentación allí depositada. En este repositorio los problemas que encontramos fueron que, pese a haber cierta información referente al tema, la mayoría había sido trasladada a otros archivos; y la que se conservaba no se encontraba en buen estado, siendo imposible su manipulación. Por ello dirigimos nuestras pesquisas hacia el Archivo General de la Administración en Alcalá de Henares, cuya documentación se encontraba en estado de conservación idóneo por lo que su estudio fue mucho más sencillo. No obstante, la investigación que se realizó de las fuentes primarias fue meramente exploratorio, debido a la naturaleza de este trabajo, por lo que intuimos que estas fuentes pudieran dar mucho de sí en caso de ser explotadas más intensamente. En concreto, nuestro trabajo en los archivos se limitó a hacer una criba de la documentación que se localizó a través de los inventarios para poder centrarnos en el aspecto central de trabajo, seleccionando varios mapas donde se puede observar la evolución que tuvo el Puerto en función de las empresas que se fueron instalando en torno a su rada, además de una parte del proyecto de construcción del edificio Miller con los planos del edificio. El problema que encontramos fue que al no tener tiempo suficiente para poder realizar la investigación in situ pedimos que se hicieran reproducciones de dichos planos digitalmente, transcurriendo cuatro meses hasta que fueron servidas.

1.4. Estado de la cuestión

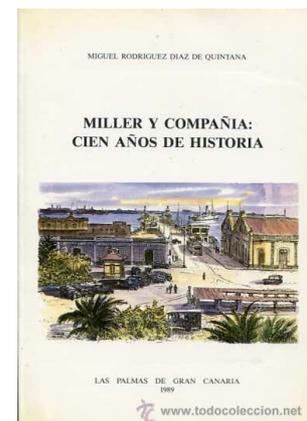
El Puerto de la Luz ha suscitado una buena cantidad de estudios sobre su desarrollo económico, social y urbanístico, por lo que nos encontramos ante una variedad de libros y artículos especializados, aunque dependiendo de la aproximación que se quiere hacer al patrimonio arquitectónico nos encontraremos con una mayor o menor dificultad para encontrar información. En un marco global se han llevado a cabo multitud de estudios que nos habla sobre la evolución del Puerto y cuyos estudiosos son de variada formación: historiadores, periodistas, arquitectos economistas, lo que nos da una visión multidisciplinar del tema puesto que sus enfoques son distintos.

En lo que concierne a este trabajo se ha realizado un estudio sobre la construcción del Puerto de Refugio, teniendo en cuenta los pormenores que tuvimos para que se llevara

a cabo. Las obras de Francisco Quintana Navarro *Pequeña historia del Puerto de Refugio de la Luz o Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de la Luz (1883-1913)* son básicas. También cabe destacar la obra de Francisco Martínez Castellanos, *El puerto de la Luz y Las Palmas. Origen y evolución a través de sus proyectos*, donde se recopilan los distintos proyectos que se plantearon o llevaron a cabo para los puertos de la Luz y de Las Palmas.

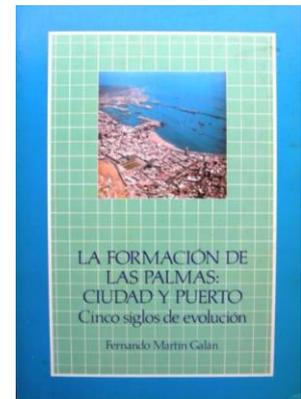


En cuanto a las empresas portuaria nos encontramos con una disparidad en cuanto a la información que podemos encontrar sobre ellas, ya que la mayoría de los estudios se centran en las empresas de *Elder Dempster & Cº* y *Miller y Cía* debido, sobre todo, a la importancia que tuvieron dentro de la isla. El resto de las empresas, salvo la *Woermann Line* y *Blandy Brothers*, la información que se encuentra es menor y normalmente englobada dentro de una cuestión más grande, por lo que adolecen de un estudio más desarrollado y pormenorizado de ellas como puede ser a través del estudio de las concesiones a particulares. En esta ocasión, para un marco global del tema, hay que destacar la ya mencionada obra de Francisco Quintana *Barcos, negocios y Burgueses ...*, así como la de Fernando Martín Galán, *La formación de Las Palmas: Ciudad y Puerto*, que sirven para darnos una visión general de las concesiones a empresas particulares en el dominio marítimo-terrestre. Ahora, centrándonos más en las propias empresas, se debe destacar la obra de Miguel Rodríguez Díaz de Quintana, *Miller y Compañía: cien años de historia*, que nos muestra la llegada de la familia Miller a la ciudad de Las Palmas y cuáles fueron los negocios que mantuvieron en la isla. Igualando el recorrido histórico, en este caso con *Elder Dempster & Cº*, nos encontramos el libro de Agustín Guimerá Ravina, *La casa Elder. Empresa, Mutualidad y Símbolo*, en la que aborda la trayectoria de esta empresa tanto en Las Palmas como en Santa Cruz de Tenerife. Para finalizar, mencionar el artículo de Fernando Carnero Lorenzo y José Sebastián Nuez Yáñez “La empresa Blandy Brothers. De Madeira a Canarias, 1885-1936.”



En un principio este trabajo de fin de máster estaba enfocado hacia la arquitectura portuaria de los muelles, varaderos, almacenes y otras instalaciones que fueron construidos a medida que el puerto se iba desarrollando. Si bien nos encontramos con información a través de las concesiones a particulares su manejo es un tanto complicado ya que estos proyectos no se encuentran en los archivos de la Isla y tendríamos que desplazarnos al Archivo General de la Administración en Alcalá de Henares para realizar un estudio más exhaustivo del tema, como ya se mencionó con anterioridad. Teniendo en cuenta las limitaciones encontradas en el trabajo se aborda el tema desde un punto de vista más histórico que arquitectónico, salvo para un caso del que si teníamos información detallada y sigue siendo una de las pocas edificaciones originales que perduran: el edificio de la compañía *Miller y Cía.* cuya información se extrajo del ya mencionado libro de Miguel Rodríguez Díaz de Quintana, de la tesis doctoral de Gazmira Galtier Barroso y el propio proyecto originario del edificio.

La expansión urbana que se produjo a lo largo de las décadas que este trabajo engloba ha sido objeto de bastantes estudios, tanto obras generales como monográficas. En algunos casos podemos encontrar que ciertas partes no están completamente confirmadas, ya que la información específica no ha llegado a nuestros días, como es el caso del Plano Reformado del ensanche de Las Palmas de Laureano Arroyo (Martín Galán, F., 1984; 246). Para este tema hay que destacar las obras de Fernando Martín Galán, *La formación de Las Palmas: Ciudad y Puerto*, y la de Saro Alemán Hernández, *Las Palmas de Gran Canaria Ciudad y Arquitectura (1870-1930)*. Ambos libros nos hablan del crecimiento urbano de la ciudad, aunque desde distinta perspectiva: la primera más centrada en el desarrollo de la trama urbanística y la segunda preocupada por la arquitectura urbana.



Para finalizar simplemente se quiere recalcar algo que ya se ha mencionado antes en este trabajo: la necesidad de estudios centrados en temas más específicos dentro del recinto portuario ya que nos ayudaría a tener una visión más completa del mismo.

2. La construcción del Puerto de Refugio: los muelles

Como escribió Juan Millares Carló en su poema *El puerto*: “Puerto de Refugio, puerto de la Isleta, donde hallan cobijo todas las naciones y tiñen el cielo, como una paleta, todos los colores de sus pabellones [...]”¹, el Puerto de La Luz se convertiría en un activo de primer orden que aumentaría el desarrollo comercial de la isla y con ello se forjaría el crecimiento de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

La idea de hacer primero una mejora y después la construcción de un nuevo puerto se comenzó a gestar en 1850. En este momento la isla de Gran Canaria contaba con una población de unos 10.000 habitantes en la zona comprendida entre Vegueta y San Telmo, además de un número disperso de personas en las zonas habitadas fuera del núcleo urbano.

En esta época el único medio para la entrada de barcos a la ciudad era el Muelle de San Telmo, un pequeño dique de abrigo donde se realizaban trabajos de carga y descarga para embarcaciones de pequeño tamaño que eran casi el único tipo de embarcación que podían fondear en el lugar (González Padrón, J., 2007; 35). Además, el muelle estaba ubicado en una zona peligrosa debido a los fuertes vientos y mareas que azotaban el lugar, unido a la circunstancia de que el dique no estaba terminado. Debido a esto, en momentos de temporal muchos barcos tenían que fondear en las tranquilas aguas de la Bahía de Las Isletas (Quintana Navarro, F., 1985; 14).

La necesidad de un mejor puerto se vio más apremiante debido a distintos factores, entre los que destacan el decreto de los Puertos Francos, que le daba al archipiélago canario un impulso para su economía por la entrada y salida de mercancías libres de aranceles, la construcción de una carretera con la que mejoraría el trayecto hacia la zona de La Isleta a lo que le podemos añadir el crecimiento económico motivado por el ciclo de la cochinilla. Todo esto ameritaba una mejora en el puerto de San Telmo ya que el deficiente dique no estaba capacitado para acoger el aumento del tráfico marítimo. Existían, pues, fundadas razones para que las altas esferas de la isla decidieran fomentar

1 <http://www.mgar.net/docs/poemas.htm> (Consultada el 1/10/2016. 10:25h).

una mejora en el dique de San Telmo en primera instancia, lo que llevaría más adelante al planteamiento de crear un nuevo puerto en un lugar más propicio.

A continuación, veremos las fases y pormenores que se dieron en el camino que condujo a concretar el Puerto de Refugio, punto indiscutible para el futuro desenvolvimiento mercantil de la ciudad.

En 1852 se declaró puerto de interés nacional el muelle de San Telmo, pero no se llevaría a cabo ninguna obra para las mejoras que necesitaba el dique, debido, entre otras causas, a las intermitentes ayudas económicas y a las inclemencias del tiempo que había en esta zona.

No sería hasta 1856 cuando el gobierno canario pidiese que se hiciera un proyecto para realizar un muelle en la Bahía de la luz. Dicho proyecto estaría a cargo del ingeniero Clavijo y Pló y consistiría en un pequeño muelle de desembarco de unos 200 metros y otro más pequeño paralelo a la costa (Quintana Navarro, F., 1985; 18). Pese a que el proyecto fue aprobado, debido al elevado presupuesto no obtuvo licitador a la hora de subastarse.

Cinco años más tarde del fallido proyecto el ingeniero Juan León y Castillo tomará las riendas para realizar otro nuevo para un muelle de abrigo al que se le podía realizar ampliaciones en un futuro (Martín Galán, F., 1984; 5). Como modificaciones al anterior proyecto, el ingeniero estrechó el ancho del muelle y al pequeño embarcadero paralelo a la costa se le añadía un servicio para llevar a los navíos agua potable.

El proyecto comenzó su andadura en 1863 pero no llegó a buen término debido a las varias paralizaciones que tuvieron las obras, lo que condujo a dar varias ampliaciones del tiempo estimado para su finalización y a que se realizaran protestas en contra del constante retraso. A ello hay que sumarle otra serie de problemas: en el terreno económico el Ayuntamiento no pudo hacerse cargo de la parte que le correspondía financiar del presupuesto de las obras. Por otro lado, el gobierno central era muy reacio a dar dinero a unas obras tan lejanas debido, sobre todo, a los reveses económicos sufridos por la guerra carlista. También debemos añadir los problemas técnicos y logísticos que se tuvieron: la falta de una escollera natural hizo que se tuviera que modificar el proyecto primigenio y

además la necesaria utilización de técnicas nuevas llevó a diversas paralizaciones de las obras debido a la inexperiencia de los contratistas que estaban realizando el proyecto. Este también se vería afectado por las tensiones políticas, sobre todo por el escaso interés y apoyo que tuvieron tanto del gobierno central como de la diputación provincial. Finalmente, las obras fueron paralizadas en 1872 con un muelle inacabado y con los materiales de las obras expuestos al paso del tiempo y de las inclemencias meteorológicas (Quintana Navarro, F., 1985; 19-22).

Varios años después del cese de las obras aún no había ningún proyecto nuevo para terminarlo por lo que la isla adolecía de un buen puerto que le ayudara a contrarrestar la crisis económica de una sociedad mayormente agrícola y casi sin industria. Al final la iniciativa recaería en el Ayuntamiento junto con la Sociedad Económica de Amigos del País y el Círculo Mercantil, compuesto mayoritariamente por comerciantes de procedencia foránea, tanto peninsular como extranjera.

Uno de los mayores inconvenientes que se encontraron fue el propio marco legal por el que se regían los puertos españoles, ya que la Ley de Puertos de 1880 no incluía al Puerto de Las Palmas en el listado de puertos de interés general. Esta no inclusión en la lista hizo que el puerto fuera considerado de interés local o provincial por lo que el Estado no estaba obligado a hacer frente al coste de las obras portuarias.

Este varapalo ocasionó protestas desde los ámbitos políticos y económicos de la sociedad de Las Palmas, cuyos integrantes se fueron articulando en torno a la figura de Fernando León y Castillo. El político canario consiguió influir en los centros de decisión de la esfera política estatal, gracias a lo cual se le otorgó una pequeña ayuda económica para continuar las obras del Muelle de San Telmo y, además, el compromiso para clasificar el Puerto de Las Palmas como un puerto de interés general (Quintana Navarro, F., 1985; 29-30). Esto último se llevaría a cabo a través de la Ley del 28 de abril de 1882: *“Se consideran adicionados al art. 16 de la ley de 7 de mayo de 1880, como de interés general [...] de refugio los de La Luz, en la Gran Canaria, e Ibiza, en las Baleares”*.

Finalmente, sería en los primeros años de la década de los ochenta cuando se empieza a mover los engranajes para continuar con las obras del puerto. En esta etapa por

fin se pudo armar un buen proyecto para la construcción del Puerto de Refugio debido sobre todo a las coyunturas políticas que beneficiaron de forma notable la construcción de este. En el ámbito nacional tenemos una mejora general de las infraestructuras portuarias españolas a finales del siglo XIX; en el ámbito internacional se registraba un notable aumento del movimiento de personas y mercancías a escala internacional por el triunfo de la navegación a vapor, el desarrollo del capitalismo industrial y la expansión colonial de los países europeos. Esto serviría para que el puerto se hiciera un hueco como enlace de los buques que desde Europa se dirigían hacia África y América (Quintana Navarro, F., 1985; 29-30).

Figura 1: Inauguración de las obras del Puerto de Refugio de la Luz



Fuente: Fimar (<http://fimarlaspalmasgc.com/?p=1155>)

Centrándonos en el Proyecto del Puerto de Refugio de La Luz que realizó el ingeniero Juan León y Castillo, y que fue aprobado en 1862, consistía en la realización de un dique de abrigo recto en dirección norte-sur queriendo llegar a una longitud de 423 metros de largo. Habiendo pasado por varios años el tiempo otorgado por la administración para la finalización de las obras solamente se habían construido 136

metros por lo que se hizo un nuevo proyecto para la terminación del dique viendo reducido su tamaño a 269 metros (Martínez Castellanos, F., 2001; 3)². En 1882 quedaría aprobado un nuevo proyecto para el puerto en él que se retomaba el espigón ya existente, que pasaba de los 200 metros, para ir alargándolo hasta que este alcanzara los 1.247 metros en dirección norte-sur. Este dique de abrigo contaría con un calado máximo de 15 metros de profundidad. El proyecto también contaba con un contradique, el muelle de Santa Catalina, que contaría con 774 metros de longitud. Entre el dique y el contradique quedaba una dársena de 28 hectáreas propicia para la realización de las actividades portuarias (Martínez Castellanos, F. 2001; 4). Debemos mencionar que estas ideas principales se irían modificando levemente a lo largo del período de construcción (Quintana Navarro, F., 1985; 31).

Como ya había ocurrido con anterioridad, la primera vez que el proyecto salió a subasta no se presentó ningún licitador que pudiera sufragar el alto presupuesto del proyecto. Para subsanar este problema se llevó a cabo un acuerdo entre las fuerzas políticas de Las Palmas y los comerciantes con vinculaciones extranjeras. El acuerdo consistía sobre todo en ayudas para facilitar a estos comerciantes las concesiones que se llevarían a cabo y proponer condiciones más favorables en la siguiente subasta del proyecto. Finalmente sería la empresa *Sawnston y Cía.*, una empresa de gran solvencia económica, la que intervino en la subasta a través de Néstor de la Torre a quien le adjudicarían el contrato para después cederlo a la empresa inglesa. Esto fue posible también por la intervención de la familia Miller, Juan Bautista Ripoche y el propio de la Torre que convencieron a la compañía de llevar a cabo las obras (Martínez Castellanos, F., 2001; 4).

Como acabamos de mencionar la compañía *Sawnston* tenía un fuerte poder económico, lo que permitió invertir en un sistema tecnológico para las obras del puerto que no se había utilizado con anterioridad dentro del panorama portuario español. Para

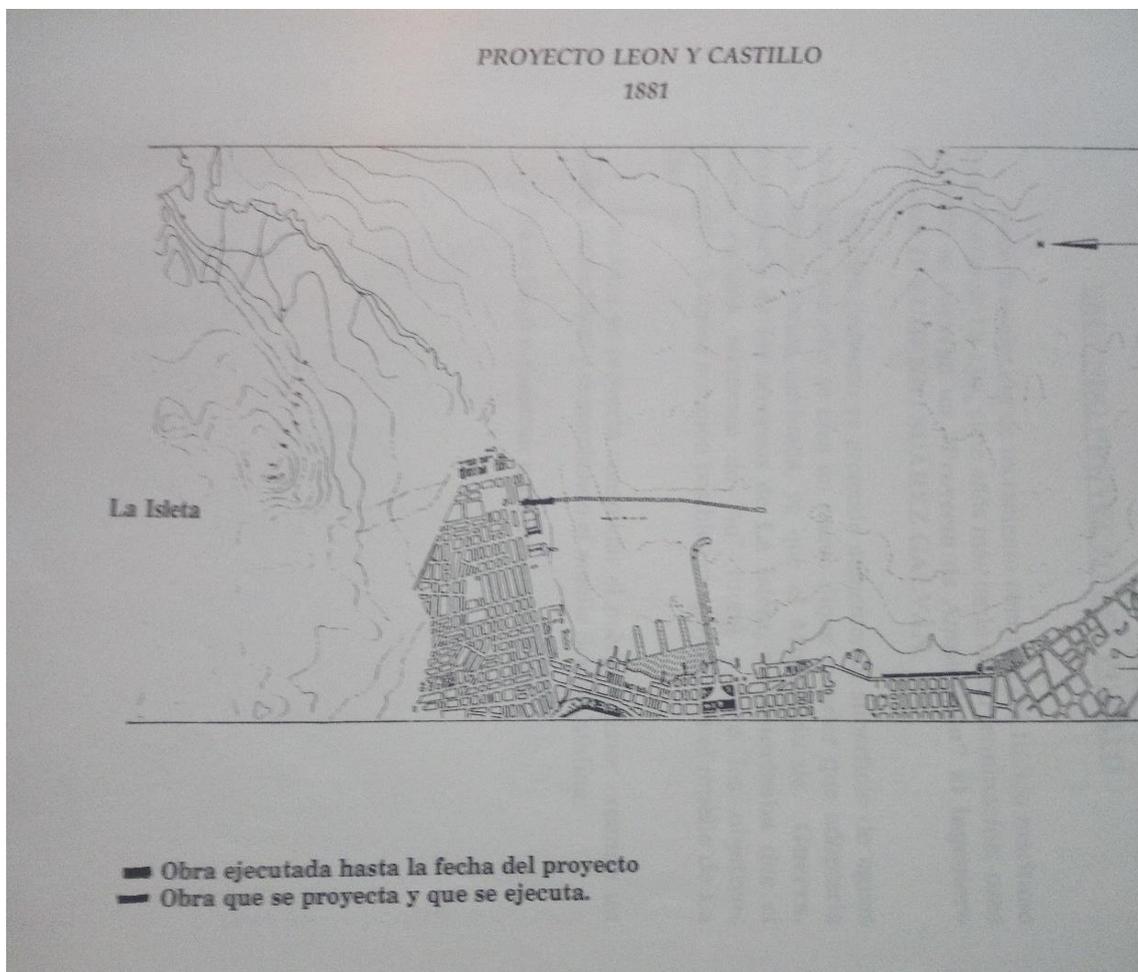
2

Proyecto de Juan de León y Castillo. Martínez Castellanos, F. 2001; 6.

este proyecto se utilizaron técnicas exportadas de Inglaterra, así como maquinaria y personal técnico del mismo país (Quintana Navarro, F., 1985; 32-33).

Finalmente sería el 5 de septiembre de 1903 cuando se dan por terminadas las obras de construcción del Puerto de Refugio de La Luz. Este había tardado poco más de 20 años en realizarse, ya que fueron unas obras muy lentas por su elevado coste, lo que llevo a que se plantease la necesidad de realizar obras de ampliación antes de terminarse de construir.

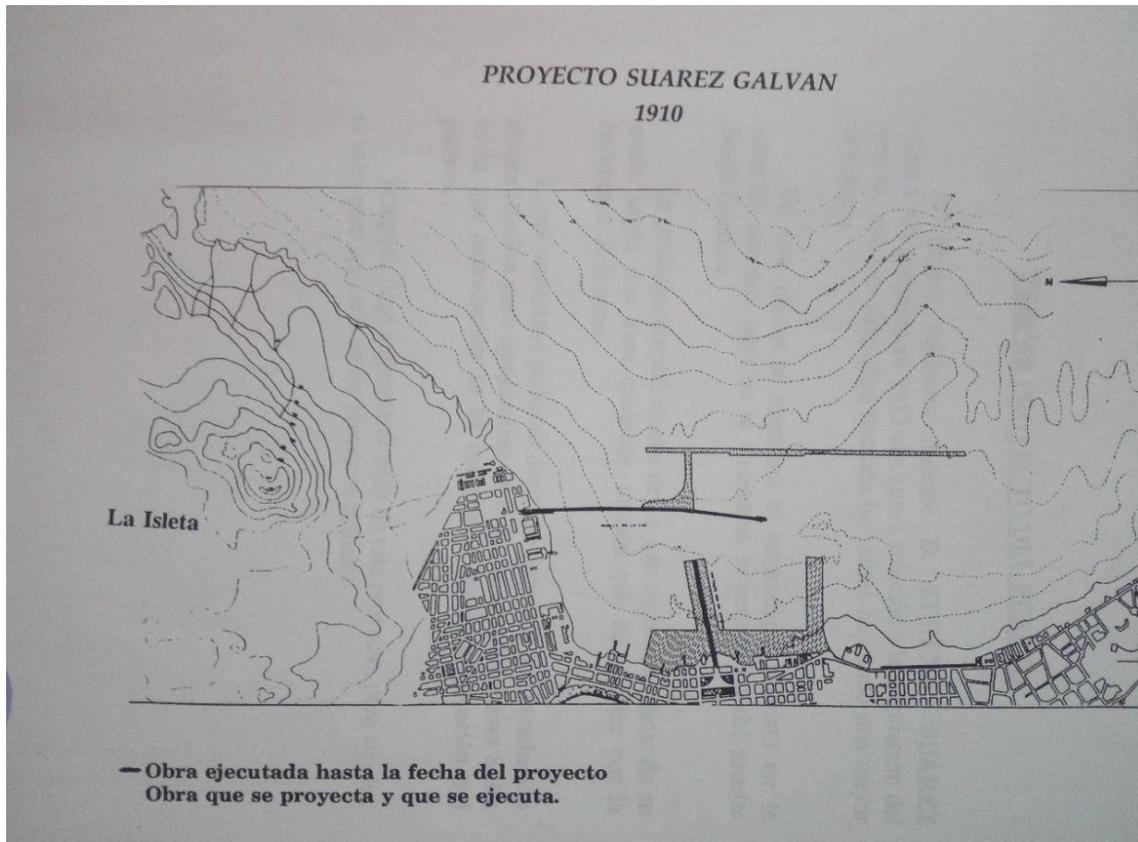
Figura 2: Obras del proyecto llevadas a cabo en 1881.



Fuente: MARTÍNEZ CASTELLANOS, Francisco José, 2001. *El puerto de la Luz y de Las Palmas: origen y evolución a través de sus proyectos*, p.4

Desde 1909 hasta 1925 se sucederían una serie de proyectos para mejorar el Puerto de Refugio, pero no fueron llevados a cabo por la complejidad y consiguiente encarecimiento de las obras, unido a la crisis económica que sobrevino como consecuencia de la I Guerra Mundial, sobre todo en los primeros proyectos redactados. No sería hasta 1927 cuando se redacta un nuevo proyecto por el Ingeniero Julio Rodríguez Rodas denominado Proyecto reformado de un nuevo dique de abrigo, y que más adelante será revisado por Antonio Artilles Gutiérrez cuando sucedió a Rodríguez Rodas como ingeniero director del Puerto (Quintana Navarro, F., 1985; 35-36). Ambos apostaron por utilizar técnicas de trabajo más simples que no supusieran un gran sobrecoste en la construcción de las ampliaciones. Este proyecto planteó construir un dique que saliera de la costa y avanzara paralelamente al Muelle de la Luz a unos 300 metros al noreste y que tendría una longitud de 2.845 metros. Finalmente, la nueva ampliación del Puerto terminó de construirse en 1935 y fue denominado Muelle Grande, solución que se mantendrá durante varias décadas pues prefirieron enfocarse en la zona interior del puerto, por lo que no sería hasta 1964, con el proyecto de Modesto Viguera, cuando se realizarían obras hacia el exterior del muelle (Martín Castellanos, F., 2001; 11).

Figura 3: Obras del proyecto realizadas hasta 1910



Fuente: Martínez Castellanos, Francisco José, 2001. *El puerto de la Luz y de Las Palmas: origen y evolución a través de sus proyectos*, p.11.

La empresa *Swanson y Cía.* trasladó desde Inglaterra personal técnico cualificado, además de los artilugios mecánicos para poder realizar las obras portuarias. Uno de ellos sería la grúa Titán, un gran amasijo de hierro, con un giro circular y un brazo de 16 metros, que no solo ayudaría a las actividades de obras del puerto, sino que también a otros menesteres como la carga y descarga de barcos (Martín del Castillo, F., 1994; 105). La maquinaria inglesa sería colocada en una explanada ganada al mar, mientras que los materiales serían extraídos de la zona meridional de la montaña de La Isleta. Para el transporte de los materiales desde la explanada hasta la zona que estaban construyendo

se utilizaban vagonetas que transcurrían sobre unas vías que recorrían el largo del dique (Puertos de Las Palmas, 2008; 32-34)³.

3. Las concesiones a particulares en el dominio marítimo-terrestre

3.1. La regulación aplicable: la ley de puertos de 1880

Para poder hablar del nuevo entramado de diferentes astilleros, varaderos, muelles auxiliares, almacenes y tinglados que se fueron formando en torno al Puerto de Refugio debemos de tomar en cuenta las concesiones a particulares que se llevaron a cabo por parte de las autoridades portuarias a las empresas extranjeras que venían a Canarias por ser escala obligada para la navegación atlántica

Primeramente, hay que explicar que una concesión a particulares es un “contrato jurídico-administrativo por el cual el Estado cede a una empresa o individuo potestad para el uso de una pertenencia del dominio público para la explotación de un negocio o actividad de interés público bajo determinadas cláusulas. Cabe mencionar que para llevar a cabo cualquiera de ellas se requiere de un contrato donde se especifique claramente el derecho de una persona a ejercer su profesión o desarrollar su actividad en un determinado lugar”⁴. Para estudiar las concesiones a particulares en el Puerto de Refugio durante este periodo debemos de tomar como punto de referencia la Ley de puertos del 8 de mayo de 1880. Esta ley clasifica los puertos en dos categorías, los de interés general o los de interés local o municipal; delimita los elementos y servicios portuarios de carácter público que pertenecen a Marina o a Fomento, así como la distribución de las responsabilidades en la ejecución de las obras portuarias y su mantenimiento, dependiendo de la categoría del Puerto. Pero, a nuestro efecto, interesa detenernos especialmente en su Capítulo VI, dedicado a la regulación de las concesiones a particulares.

En esta sección se recoge que el Ministerio de Fomento sería quien se encargará de otorgar los permisos para poder construir “*dentro de la mar o en las playas y terrenos*

3 Proyecto de Suarez Galván, este proyecto no se llevó cabo, está imagen se utiliza para ejemplificar la parte terminada del puerto, marcado con una línea negra, en las segundas obras que se realizaron. Martínez Castellanos, 2001: 9.

4 www.definicion.de/consección/ (1 de diciembre de 2016. 16:40h)

continuos y en los puertos”, y para ello podrán realizar obras auxiliares como son los muelles, astilleros, embarcaderos, diques flotantes, varaderos y otras obras necesarias para el funcionamiento portuario. También nos advierte de cuáles son las obligaciones de aquellos particulares cuyos terrenos sean colindantes al espacio marítimo terrestre, como puede ser el salvamento marítimo o “la obligación de dejar expedita una vía general de seis metros de anchura continua a la línea de mayor pleamar [...] demarcada en caso de ser necesario por el Gobernador de la provincia después de oír a la Autoridad de Marina”.

Las obras de carácter temporal serán otorgadas por los Gobernadores en las capitales y los alcaldes en otras regiones cuando las obras se realicen fuera del puerto mientras que las otorgará la autoridad de Marina y el ingeniero jefe en caso de estar dentro del puerto. En el caso de otras obras dentro del territorio marítimo-terrestre de dominio nacional y de uso público serán otorgadas por el comandante de Marina.

Sera el Ministerio de Fomento quien debe de otorgar la autorización, ellas no serán otorgadas a una sola empresa permitiendo otorgar varias autorizaciones para obras similares en el mismo puerto. El Ministerio podrá autorizar a los particulares para construir puertos en partes de la costa, también otorgará a una empresa particular la autorización para las obras del puerto que estén a cargo del Estado o para completar aquellas obras que se encuentren construidas y paralizadas. `

En el caso de que en un puerto se realice obras declaradas de utilidad pública en un lugar donde haya obras particulares y sea necesaria su utilización o destrucción los dueños solo recibirán el valor material de dichas obras. `

Las autorizaciones para proyectos de defensa de costas, edificios particulares, salinas o fábricas de concederá por el Gobernador, mientras que, para las pesquerías, corrales, parajes para la cría y almadiabas serán concedidas por el Comandante de Marina. Las concesiones de obras y terrenos públicos se harán por el Ministerio de Fomento sin licitación ni plazo limitado, si hubiera peticiones de obras iguales o que ocupasen espacios de dominio público se escogerá el proyecto que tenga un mayor número de ventajas.

En todas aquellas concesiones otorgadas se debe de realizar un informe en el que tiene que estar reflejado las siguientes cuestiones; el plazo de la concesión, la duración de la obra, la parte proporcional del presupuesto en cada uno de los plazos de la obra, el uso y las condiciones del establecimiento a construir, en el caso de que se trate de una obra pública la fianza que debe de dar el particular y, por último, debe de aparecer los casos en el que se podrá declarar la caducidad de la concesión y qué consecuencias tendría este hecho.

Figura 4: Detalles del artículo 58 al 61 de la Ley de Puertos de 1880

Art. 58. En toda concesion de obras públicas ó de carácter particular habrá de fijarse:
 1.º El plazo por el que se otorga la concesion.
 2.º Los plazos en que hayan de principiarse y terminarse las obras concedidas.
 3.º La parte proporcional del presupuesto, que habrá de invertirse en cada uno de los períodos que se considere conveniente, á fin de que la concesion se lleve á cabo en el plazo total que se concede para la terminacion de las obras.
 4.º Las condiciones para el establecimiento y uso de la obra en lo que fuere preciso para dejar á salvo los derechos adquiridos y los intereses generales.
 5.º La fianza que deba prestar el concesionario, cuando se trate de una obra pública, para responder de la ejecucion.
 Y 6.º Los casos en que procederá declarar la caducidad de la concesion, así como las consecuencias de la misma.
 Art. 59. Cuando para alguna obra soliciten los particulares la declaracion de utilidad pública, se seguirán los trámites prescritos en la ley general de Obras públicas para la referida declaracion.
 Art. 60. El que durante veinte años hubiere disfrutado de un aprovechamiento del dominio público para industria marítima sin oposicion de la Autoridad ni de tercero, continuará disfrutándolo, aun cuando no pueda acreditar que obtuvo la correspondiente autorizacion; ente ndiéndose este derecho mientras la clase de industria ó aplicación del espacio ocupado no hayan sufrido variaciones ni alteraciones en los veinte años referidos, y habiendo de caducar en caso contrario, á menos que no se obtenga autorización como para una obra nueva en la forma prescrita en esta ley.
 Art. 61. Quedan derogadas todas las leyes, Reales decretos, reglamentos, Reales órdenes y demás disposiciones que se opongan á lo dispuesto en la presente ley.

Fuente: Ley de Puertos del 8 de mayo de 1880 (Gazeta).

Aunque debemos mencionar que en el caso de Canarias hubo variaciones en cuanto a la Ley de puertos con la Real Orden del 23 de junio de 1906 debido a las particularidades propias del archipiélago y al escaso caso que hicieron las autoridades isleñas al gobierno central en el caso de las concesiones a particulares (Quintana Navarro, F., 1985; 33-34). Un ejemplo claro de estas irregularidades estuvo en que se comenzaron las obras sin que estuvieran debidamente autorizadas por el Ministerio de Fomento, de forma que las autoridades locales daban por hecho su aprobación con el mero inicio de su tramitación administrativa. En el caso de que la concesión fuera denegada por el Ministerio, la situación irregular se reconducía a través de la oportuna recomendación

política, interviniendo en más de una ocasión Fernando León y Castillo para hacer que proyectos primeramente denegados fueran aprobados cuando sus obras ya estaban avanzadas o finalizadas (Quintana Navarro, F. 1983; 13).

3.2 Empresas consignatarias

3.2.1. Elder, Dempster & C^o

En Liverpool en el año 1868 se unen en una sociedad Alexander Elder y John Dempster bajo el nombre de *Elder Dempster* para actuar como agentes de la naviera *British and African Steam Navigation Company*, que se dedicaba al transporte marítimo con las colonias británica de África Occidental. Años más tarde se unirá a la empresa Alfred Lewis Jones, el cual se quedaría como socio mayoritario tras la marcha de Elder y Dempster en 1884. Los negocios de la casa Elder siguieron creciendo y en 1899 Jones creó la *Elder Dempster Shipping Limited*, donde no solo tenía el control de la naviera anteriormente mencionada sino también la que fue su rival, la *African Steam Shipping Company*. En estos años Elder Dempster y Woermann se disputarían el monopolio del tráfico comercial en África Occidental.

Jones se dedicó a diversificar sus fuentes de negocio y creó distintas empresas subsidiarias de la empresa central. En el caso de Canarias creó una en Tenerife y otra en Gran Canaria, ambas sucursales de la casa matriz, que se dedicaron a ser consignatarias de las navieras que tenía Elder además de dedicarse a la importación y la exportación. (Guimerá Ravina, A. 2008; 29-37).

Otra de las empresas filiales que creó en Las Palmas en 1886 fue la *Grand Canary Coaling Co.* cuya actividad principal sería, en un principio, el abastecimiento de carbón a los vapores, aunque también fue una de las primeras empresas británicas, junto con *Blandy Brothes*, en tener un astillero y varadero en el puerto hacia 1910. Prontamente la filial se convertirá en una de las más importantes casas carboneras dentro del puerto ya que suministraba la mayor parte del carbón (Guimerá Ravina, A. 2008; 47).

La Casa Elder no solo se dedicó a los negocios navales, sino que diversificó su actividad dentro del Archipiélago, puso en marcha un correo interinsular a través de barcos de vapor, creando la *Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios* en

1889. También se interesó por el mundo agrícola donde compitió con Fyffes hasta que a principios del siglo XX unieron ambas empresas creando la *Elder and Fyffes Limited* (Suárez Bosa, M. 1998; 23).

En la primera década del siglo XX la empresa Elder Dempster tenía un gran volumen de actividad prestando servicios de suministro de carbón, naviera, astillero, lavandería, producción y exportación de plátanos y hasta hoteles. Pero a medida que entro la crisis naviera de los años treinta, cambió el mercado internacional del plátano y las mejorías carboneras declinaron, los nuevos gerentes que llegaron tuvieron que cambiar las políticas de Jones, aunque ello no evitó que el poder de Elder dentro del Archipiélago menguara. Finalmente, en 1934 las sucursales de la empresa Elder en Canarias serían traspasadas, en el caso de Tenerife al gerente Bellamy y de Gran Canaria a Pavillard. Si bien la empresa de Tenerife paro de ser una empresa cosignataria en 1937 no fue el caso de la de Gran Canaria, que mantendría esta actividad haciendo crecer la flota de Elder. Esta última seguiría así hasta que en 1965 la empresa *Ocean Steam Ship Company* se convertiría en propietaria de la Elder Dempster Line. Dos décadas más tarde ambas se fusionarían con la naviera *Palm Lines*, para que finalmente, en 1989, fuera absorbida por la sociedad francesa *Delmas-Vieljeux* (Guimerà Ravina, 2008; 52-57).

3.2.2. Miller y Cía.

La presencia de miembros de la familia Miller en Gran Canaria se remonta a 1825 cuando Tomas Miller llegó a la Isla siguiendo los concejos de su primero Diego Swanston, con quien empezó a trabajar dentro de la empresa que este había creado. A esta sociedad hay que añadir la participación de Juan Bautista Ripoche Hernández quien también formó parte de esta.

Esta sociedad duró bastante tiempo, hasta que en 1854 Tomas Miller deja la sociedad y decide crear una empresa por su cuenta, lo que se llevó a cabo en 1865 al crearse *Tomas Miller e Hijos*. En el caso de la empresa que dejo Miller debemos mencionar que al fallecer Swanston en 1855 la empresa siguió realizando las mismas actividades hasta que en 1863 Juan Bautista Ripoche, el otro socio originario que quedaba

les compra a los herederos de Swanston sus participaciones en la empresa. (Quintana Navarro, F., 1985; 47).

La empresa *Tomas Miller e Hijos* se creó como sociedad mercantil en 1865 y duró 6 años. En 1871, al fin del acuerdo, la volvieron a registrar bajo el mismo nombre durante un período de 9 años. En 1880 se vuelve a registrar la sociedad, aunque antes de llegar a su término Tomás Miller muere, pero sus hijos deciden seguir con la sociedad. Ya en 1887, cuando entren otros dos hijos de Miller, se funda la empresa *Miller y Compañía*. (Rodríguez Diaz de Quintana, M., 1989; 71-75).

La sociedad se hizo cargo de una concesión en el Puerto en 1895, tras haber adquirido los derechos al titular de la concesión que no había empezado las obras proyectadas en ella. Años más tarde Miller y Cia. pide otra concesión para poder construir un varadero en los alrededores de la localización de la anterior concesión⁵.

La empresa también suministraba carbón a los distintos buques que llegaban al Puerto; este carbón era traído de Inglaterra, concretamente de Cardiff, y tenía una gran calidad. El suministro del carbón le iba muy bien a Miller; en 1881 vendió 300 toneladas y solo dos años más tarde había llegado a la cifra de 4.500 toneladas. Aunque destacó en el suministro del carbón esta empresa diversificó sus actividades productivas: suministraban agua y víveres, también tenían astilleros y varaderos, realizaban operaciones de importación y exportación, configuraban importantes líneas navieras, propiedades de tierras y aguas y otros servicios de nueva implantación, como la telefonía.

En cuanto al carbón, hubo etapas donde bajó la cuota de mercado de Miller ya que se rompió el consenso existente entre las empresas carboneras en cuanto al precio del carbón, al recrudecerse la competencia por el control de este suministro básico. Esta bajada parecía un ataque a Miller ya que esta tenía la exclusiva del carbón proveniente de Newcastle; al bajar el precio el resto de las compañías, Miller empezó a perder compradores de carbón, situación que se dio entre 1910 y 1912, cuando se empezó a negociar un nuevo acuerdo entre las compañías carboneras (Rodríguez Diaz de Quintana,

5

De las concesiones de Miller hablaremos más adelante en el presente trabajo.

M., 1989; 111-113). Y poco después la compañía sufrió otra coyuntura crítica, como consecuencia de la I Guerra Mundial quedo casi paralizado el comercio en Canarias ya que hubo un descenso de la llegada de buques a las Islas, por lo que el consumo de las actividades portuarias decayó.

En 1925 los miembros de la familia Miller que vivían en Inglaterra traspasaron sus derechos a los miembros de la familia que quedaban en Las Palmas. En 1930 se alcanzó un acuerdo entre los propietarios de *Miller & Cía.* y de *Blandy Brothers*, fusión que convirtió una empresa familiar en una sociedad anónima con la llegada de nuevos socios, como la *Grand Canary Coaling Co.* y la *Compañía Carbonera de Las Palmas*. Esto también se debió a la crisis naviera internacional y al cada vez menor uso del carbón ya que el petróleo le iba ganando el terreo como combustible. (Rodríguez Díaz de Quintana, M., 1989; 125-126).

Miller, al contrario que otras compañías, siguió realizando trabajos en torno a las actividades portuarias, y en menor o mayor medida superó las crisis que se fueron dando a lo largo del tiempo. Los remolcadores de Miller vieron que a partir de 1957 se añadían más barcos para realizar este tipo de trabajo, lo que trajo consigo una mayor productividad y una modernización de la maquinaria. También continuaron con las actividades tradicionales consignatarias.



Fuente: FEDAC

(<http://www.fotosantiguascanarias.org/oaistore/opac/ficha.php?informatico=00007027MO&suposi=2&codopac=OPFED&idpag=718495878&presenta=digitalyfedac>)

3.2.3. Woermann Line

A pesar de que el peso de los negocios extranjeros en Canarias estaba bajo el dominio de los británicos, esto no impidió que empresas de otras nacionalidades también instalaran sus negocios en el Puerto de la Luz. Este es el caso de la empresa *Woermann Line*, que fue fundada en la ciudad alemana de Hamburgo, una de las principales navieras en el tráfico comercial entre Alemania y sus colonias africanas, como fue *Elder Dempster* en el caso de Gran Bretaña. (Guimerà Ravina, A., 2008; 23).

Esta naviera había suprimido el uso de barcos veleros en favor de los vapores, por lo que necesitaba una fuente cercana a África donde poder abastecerse de carbón. En el caso del Puerto de la Luz inicialmente sus buques eran abastecidos a través de la casa Miller, lo que se volvió un poco insostenible debido al aumento del tráfico marítimo entre el país germano y sus colonias africanas. Esto motivó que Adolf Von Woermann, ejecutivo de la empresa naviera, llegara a la isla para establecer una casa carbonera, algo

que finalmente se llevó a cabo en 1905, que fue cuando se le concedió una concesión donde se le permitía la construcción de un muelle y de un depósito de carbón (Ferrera Jiménez, J., 1998: 47).

Las primeras décadas del siglo XX conocieron un crecimiento de las actividades de la filial de Woermann en Las Palmas, ya que la inmensa mayoría de los barcos alemanes que pasaban por la Isla eran atendidos por esta empresa. Pese a que la I Guerra Mundial trajo consigo un descenso del tráfico marítimo alemán y que este no volvió a recuperar su volumen de la postguerra, la compañía siguió suministrando carbón y realizando trabajos de reparación a los barcos pertenecientes a *Woermann Line*. Esto continuaría así hasta que el fin de la II Guerra Mundial trajera consigo la desaparición de Woermann en las Islas tras convertirse en una sociedad española bajo el nombre de *Depósitos de Carbón de Tenerife S.A.* (González Padrón, J., 2007; 120-121).

Figura 6: Edificio de Woermann Line 1915-1920



Fuente: FEDAC

(<http://www.fotosantiguascanarias.org/oaistore/opac/ficha.php?informatico=00007803MO&suposi=2&codopac=OPFED&idpag=479650253&presenta=digitalyfedac>)

3.3.4. Blandy Brothers

Si bien esta sociedad está considerada como una empresa inglesa en Canarias, debemos de apuntar que esto no es del todo cierto, ya que su fundador si es de origen inglés, pero la empresa se constituyó en Madeira y no se tiene constancia de que dependiera de ninguna empresa matriz con sede en Gran Bretaña (Fernando Carnero L.; Nuez Yáñez, J., 2010; 318). Establecido en Funchal ya desde 1810, John Blandy era un comerciante de vinos que con el paso de los años fue ampliando estas actividades agroexportadoras y empezó a ampliar su negocio realizando actividades de suministro de carbón y de agua y víveres a aquellas navieras europeas que recalaban en Madeira. En 1862, estando ya su hijo a cargo de la empresa, volvió a ampliar sus servicios creando una empresa filial dedicada a la consignación de buques (Fernando Carnero L.; Nuez Yáñez, J., 2010; 314-316).

Blandy, al igual que otras empresas extranjeras, mostró interés en crear una empresa subsidiaria en Canarias para aprovechar el nuevo potencial de las Islas como estación carbonera. No obstante, su implantación efectiva en el Puerto de Luz no será hasta 1886, cuando se le concedió una parcela para construir un muelle y un depósito de carbón. (Fernando Carnero L.; Nuez Yáñez, J., 2010; 318). En 1914 Carlos y John Blandy, Richard y Walter Faber y Dudley Devies establecieron la sociedad *Blandy y Cía.* La creación de esta sociedad estuvo motivada por la Ley de Protección de la Industria nacional de 1907, donde se daban preferencias a las empresas españolas antes que a las empresas extranjeras para autorizar las concesiones públicas. Seis años después de este hecho la empresa matriz de Madeira decide rescindir su presencia en la Isla, aunque esto no significó la desaparición del nombre Blandy en el territorio insular, ya que al poco de disolverse se creó la sociedad mercantil *Blandy Brothers* que compraría todos los negocios que la empresa originaria tendría en Canarias. Aunque la nueva sociedad siguió con las actividades de su antecesora, pronto añadió nuevas líneas de negocio, como puede ser la venta de coches. En 1930 se fusionaron los dos astilleros más grandes de la Isla, los de *Grand Canary Coaling Co.* y *Blandy Brother y Cia.*, creándose así una nueva sociedad denominada *Grand Canary & Blandy's Enginierring Co S.A.* (Fernando Carnero L.; Nuez Yáñez, J., 2010; 324-325). Más adelante esta nueva sociedad fue

adquirida por la familia March, aunque solo por un breve periodo de tiempo, pasando a manos de la empresa Bazán, donde recibiría el nombre de Asvasa.

3.3.5. Otras empresas

Aparte de las empresas que acabamos de mencionar, también se instalaron otras dentro del Puerto de la Luz, como fueron la compañía inglesa *Cory Brothers C^o*, que se dedicaba al suministro del carbón y al almacenaje, o a la también británica *Wilson Son C^o*, que también suministraba carbón además de realizar tareas de reparación de buques, carga y descarga de barcos y consignación de buques. A estas empresas hay que añadirle aquellas de origen canario, que debido al dominio de las empresas inglesas tuvieron un papel secundario dentro de las actividades portuarias, como puede ser Juan Bordes Claveríe, Salvador Cuyás o una de las más importantes dentro de este grupo isleño, Miguel Curbelo. Estas empresas se dedicaban mayormente a trabajos consignatarios, aunque hay excepciones como el caso de *Curbelo y Cía.* que también se dedicaba a la exportación e importación, y más especialmente al comercio de granos procedentes de Argentina, negocio este en el que aumentó su expansión empresarial (Suárez Bosa, M. 1998; 22-23 y Quintana Navarro, F. 198; 127).

Figura 7: Almacenes de Cory Brothers 1915-1920



Fuente: Archivo fotográfico FEDAC.

[\(http://www.fotosantiguascanarias.org/oaistore/opac/ficha.php?informatico=00017104MO&suposi=1&codopac=OPFE1&idpag=1465327831&presenta=digitalyfedac\)](http://www.fotosantiguascanarias.org/oaistore/opac/ficha.php?informatico=00017104MO&suposi=1&codopac=OPFE1&idpag=1465327831&presenta=digitalyfedac)

La relación de actividades realizadas por empresas extranjeras en La Luz (Tabla 1) nos permite hacernos una idea aproximada de los espacios que necesitaban disponer las empresas para desempeñar sus negocios en el Puerto, todo ello teniendo en cuenta la distinta naturaleza de esas actividades. Por ejemplo, las labores de construcción y reparación navales asociadas a los astilleros y varaderos o el abastamiento del carbón, así como la importación y exportación de mercancías, requerían de bastante mayor superficie que las actividades relacionadas con servicios de comisionistas, aseguradoras, consignatarios de buques, banqueros.

Tabla 1: Relación de actividades de las compañías extranjeras

	Miller & Cía.	Elder Dempster	Grand Canaria Coaling	Blandy Brothers	Wilson Sons	Cory Brothers	Woermann Line
Consignatarias	X	X	X	X	X	X	X
Comisionistas	X				X		
Seguros	X	X		X			
Carbón	X		X	X	X	X	X
Agua	X		X	X			
Viveres	X						
Armadores	X	X	X	X			
Astilleros Varaderos	X		X	X			
Banca	X	X	X	X			
Importación Exportación	X	X		X	X		

Relación de las actividades de almacenamiento							
Abonos	X	X					
Madera		X					
Empaque de frutos	X	X	X	X	X		
Maquinaria agrícola	X	X		X			
Efectos navales	X						
Aguardientes y colonias	X						
Tejidos	X						
Quincalla	X						
Cereales	X						

Fuente: Quintana Navarro, Francisco, 1985: *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de la Luz 1883-1913*.

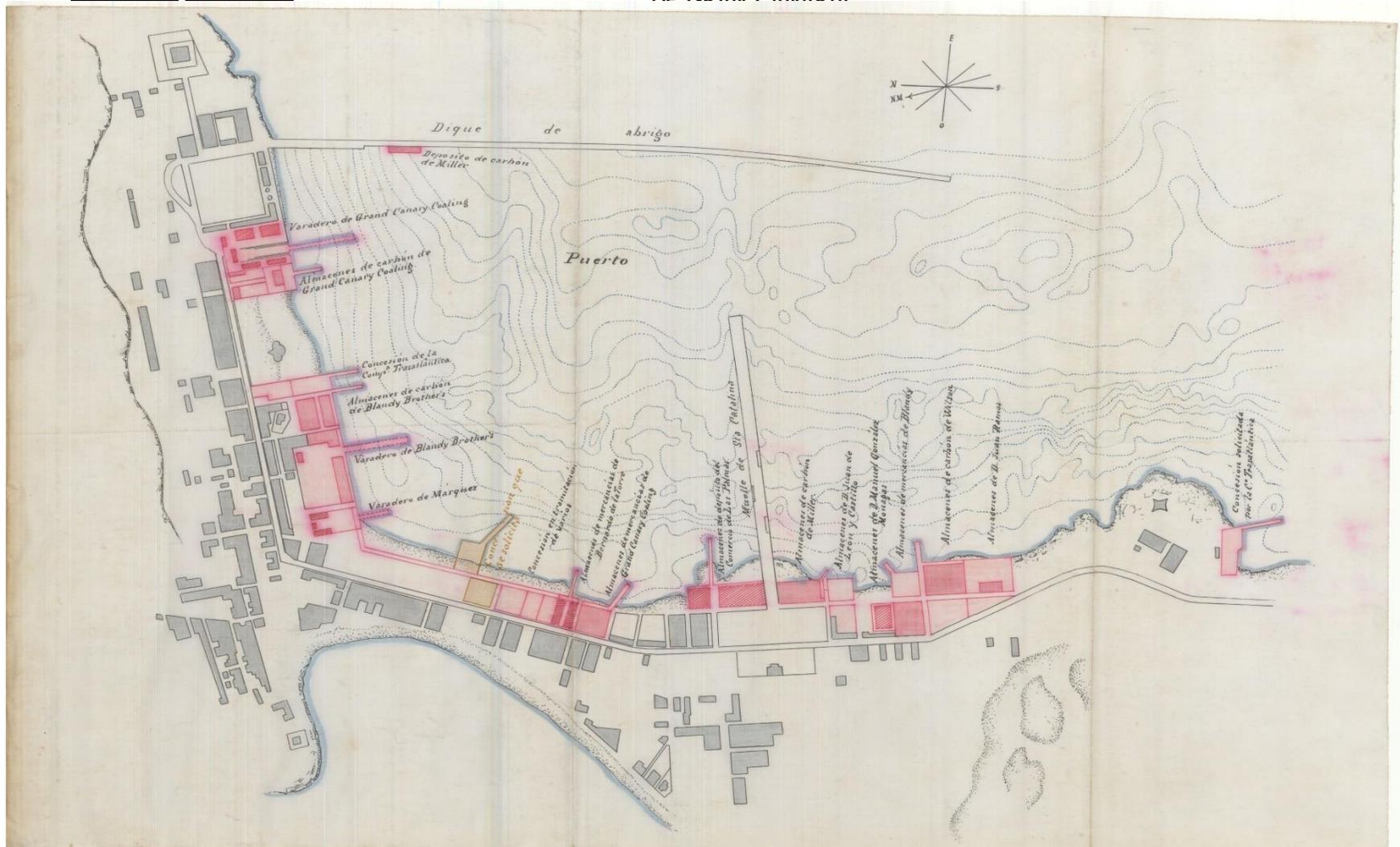
A continuación, reproduciremos tres planos distintos del Puerto de Refugio de La Luz en diferentes años que nos permiten obtener una visión general de cómo se fue estructurando este conjunto de concesiones en la Bahía hasta configurar un auténtico emporio marítimo internacional cuyo paisaje estaba dominado por un aglomerado de muelles, depósitos, naves, varaderos y astilleros de factura industrial en cuyos exteriores dominaban las estructuras metálicas de apoyo a la realización de las operaciones marítimas, y los servicios portuarios a ellas asociadas.



Fuente: Archivo General de la Administración.



Figura 11: Plano general del Puerto (1901).



Fuente: Archivo General de la Administración.

Figura 12: Plano de Las Palmas de Gran Canaria



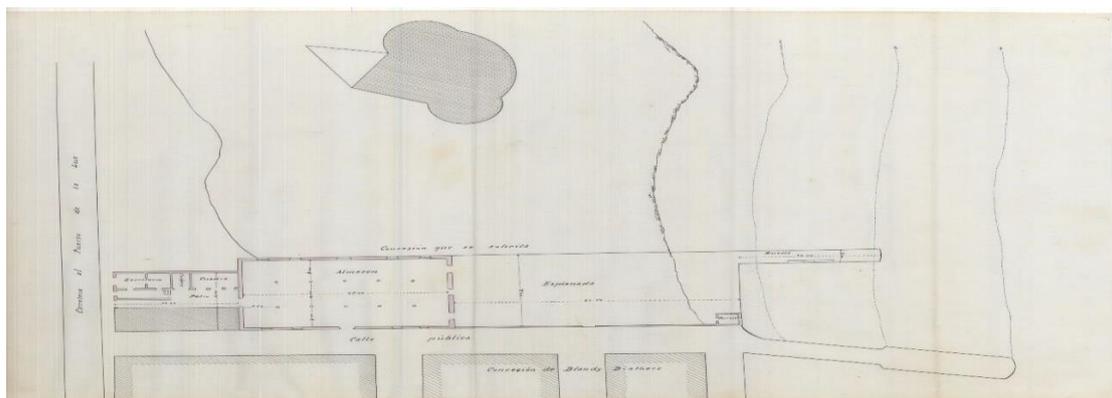
Fuente: GAGO VAQUERO, José Luis (2019). Sobre la readscripción a Fernando Navarro del plano de Las Palmas de Gran Canaria atribuido a Benito Chias, p. 7.

Como podemos ver en las tres figuras arriba representadas se observa una evolución en la configuración del Puerto de Refugio de la Luz debido, sobre todo, a la construcción de almacenes, muelles o varaderos de las distintas empresas. Estos planos se encuentran dentro de distintos proyectos de concesiones para situarlas dentro de un marco global.

El primer plano general (figura 9) es el más antiguo que manejaremos y data de 1896, en el podemos apreciar que aun eran escasas las instalaciones portuarias privadas que se han construidos, solo almacenes con varaderos, además de señalar las ampliaciones que se quieren hacer tanto en el dique de abrigo como en el muelle de atraque.

El segundo plano general (figura 10) data de 1901 y en el ya podemos apreciar un significativo aumento de las concesiones otorgadas a particulares, así como el avance que ha tenido la construcción de las infraestructuras publicas municipales: el dique de abrigo prácticamente terminado y el muelle de desmarque bastante avanzado. En este plano vemos que la concesión que se solicita en virtud de este expediente se encuentra junto al almacén y muelle de Blandy Brothers. Entes otra imagen que se encuentra a continuación (figura 12) podemos observar un detalle de la concesión solicitada, cuya edificación comprende una zona de oficina, otra de almacenaje, una explanada con un torreón y un muelle de unos 30 metros.

Figura 12: Plano general de la concesión



Fuente:..Archivo General de la Administración.

Por último, en el plano de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria de 1914 (figura 11) vemos como se ha producido un gran crecimiento no solo del Puerto sino de las zonas circundantes. Nos encontramos en un periodo de auge de la economía española gracias al puerto y a los diversos negocios que allí se realizaban, como consecuencia de esto, y como se ha visto en los planos anteriores, hay un gran número de empresas que ya tenían en el Puerto de Refugio sus instalaciones almacenes, oficinas, varaderos.

3.3. Aproximación a la arquitectura empresarial de carácter portuario.

En las décadas de 1870-1880, en Gran Canaria, las empresas de construcción y preparación de buques fueron decayendo, eran empresas de tradición artesanal y su mayor fuente de empleo era la flota canaria que se dedicaba casi en exclusiva al cabotaje entre islas y a las actividades pesqueras. Estas empresas tenían sus astilleros ubicados en el muelle de San Telmo donde se fabricaban y reparaban los buques al aire libre y con ínfimas infraestructuras de carácter técnico. (Quintana Navarro, F. 1898; 100). En torno a 1886 con el despegue del Puerto las empresas se empezaron a trasladar hacia aguas más propicias, estas aguas estaban ubicadas en la zona del Chacón en el barrio de los Arenales. El despegue portuario también trajo consigo que se fuera cambiando el sistema tradicional por un sistema más modernizado debido a las empresas de origen extranjeros que se asentaron en el Puerto de Refugio de la Luz. No sería hasta la década de 1890 cuando las empresas canarias comenzaran a solicitar autorizaciones para la creación de talleres de reparación dentro del Puerto, sobre todo aquellas empresas que tenían un mayor capital (Martín Galán, F. 1884; 230-232).

Las primeras construcciones que se realizaron en el nuevo Puerto fueron las que se concedieron a las empresas Blandy Brother y Grand Canary Coaling. Estas construcciones consistieron en rampas de varaderos ubicados en la calle Rosarito, siendo la rampa construida por la segunda compañía la que tenía mayor capacidad. A estas dos se les unió la del varadero perteneciente a la empresa inglesa Compañía Carbonera de Las Palmas, también en la calle Rosarito al oeste del Castillo de la Luz. La empresa Cory Brother, por su parte, creó un astillero en la calle Albareda, haciendo esquina con la calle Gran Canaria, en la misma zona que Woermann Line construyó también su propio astillero y almacén (González Padrón, J. 2007; 118-123). Junto a estos astilleros se

situaban los almacenes de carbón de estas empresas desde donde se suministraban a los buques el preciado combustible a través de gabarras que se abarloban a los buques que lo necesitaban. Las reparaciones que se hacían en los astilleros eran de pequeña o mediana importancia ya que la mayoría de las maquinas, que necesitaran carbón o petróleo más adelante, se hacían para que fueran duraderas, y las piezas que podían ser necesarias para el recambio se hacían en los talleres de forma artesanal.

La gran mayoría de los almacenes, astilleros y pequeños muelles que se hicieron durante esta época no sobrevivieron al paso del tiempo ni a los procesos de reconstrucción portuaria, pero aún quedan algunos vestigios que dan cuenta de la arquitectura característica de edificios portuarios, como son el Museo Elder y el Edificio Miller. Ambas construcciones de finales del siglo XIX y principios del del siglo XX fueron utilizadas como oficinas, varaderos, astilleros y lugares de almacenaje de carbón que iban a los barcos.

En esta aproximación a la arquitectura empresarial de carácter portuario, tenemos el edificio Miller como ejemplo ilustrado debido a que, en comparación con el de Elder, convertido en un Museo de la Ciencia y la Tecnología, su estructura original ha sufrido menos cambios.

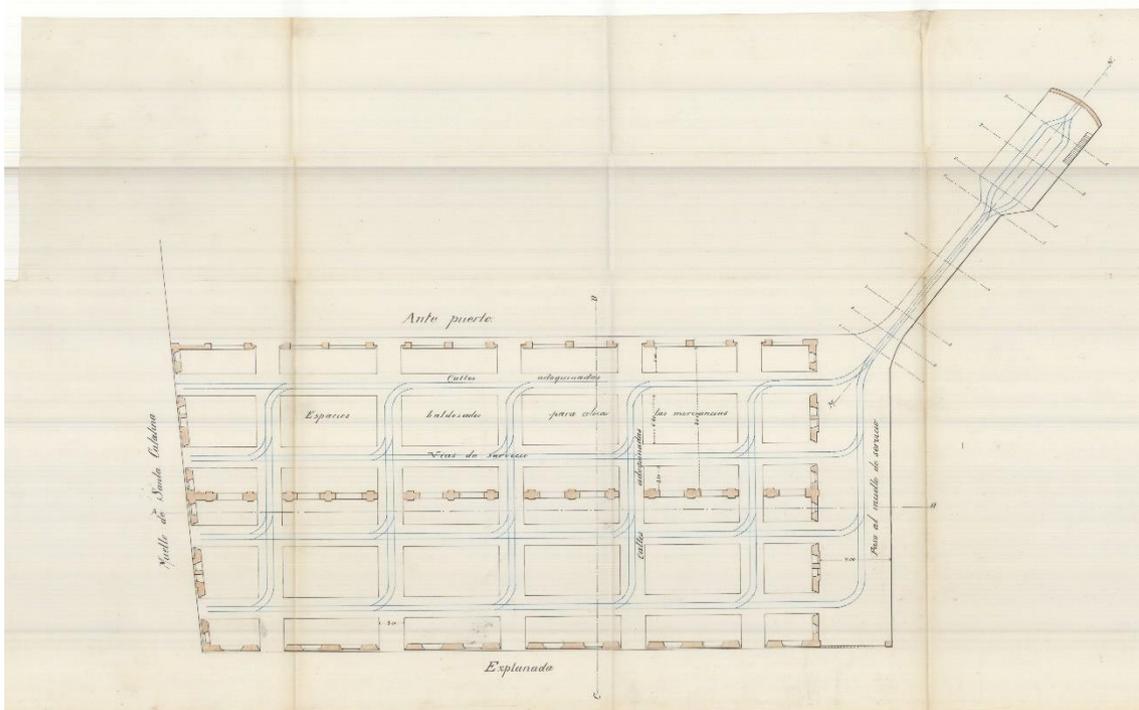
La concesión tenía una superficie de 3.655 m², esta se encuentra en el ángulo que forma el muelle de Santa Catalina con la explanada por la que se entra al mismo, como podemos ver en la figura 11, y son distribuidos en dos espacios: el primero contaba con una dimensión de 74'96 x 19'71, y el segundo sería la zona del muelle de servicio que tenía una superficie de 2.177 metros, aunque la distribución de los almacenes varía un poco a lo largo del tiempo. Esta no será la única concesión de la Casa Miller, ya que, en 1936, y a través de la compra de la concesión a un tercero, obtuvo una nueva concesión para construir un varadero en la zona colindante a su propiedad (Rodríguez Díaz Quintana, M. 1989;101-103).

Según la descripción del proyecto, realizado por Félix Ramírez Doreste, se había ganado al mar un espacio rectangular de 85x43 metros, solar que se consiguió creando

una plataforma entre muros que luego fue relleno con arena⁶ encima de este espacio se encontrarían dos almacenes de una dimensión de 76x20 metros cada uno, además de un paso de 9 metros que nos lleva a un muelle de servicio cuyas medidas eran de 15x8 metros, lo que permite el atraque de barcos y un buen funcionamiento de las operaciones de carga y descarga. Para delimitar la explanada se construyeron muros por las zonas oeste y sur que se prolongaron hacia el mar.

A continuación, reproducimos algunas imágenes del proyecto original del Edificio Miller obtenidas del Archivo General de la Administración en el que se conserva el expediente de la concesión realizada en esta empresa.

Figura 13: Planta general del edificio Miller



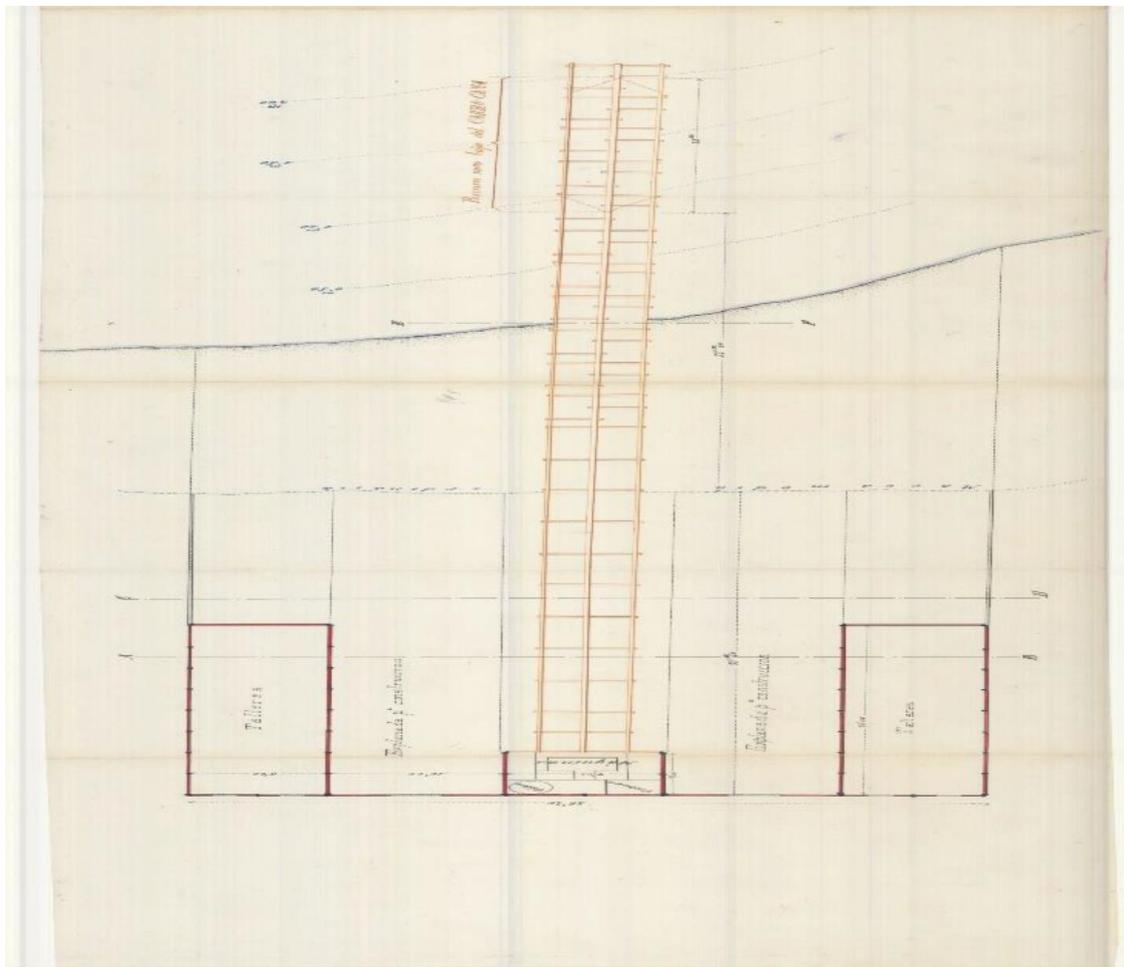
Fuente: Archivo General de la Administración.

6
(2015)

Esta parte se encuentra referenciada en la tesis doctoral de Gazmira Galtier Barroso

En la primera de ellas (Figura 13) se representa la planta general del edificio Miller, como hemos dicho antes consta de una zona de almacenaje y de un pequeño muelle o varadero que a continuación veremos con más detalle. Centrándonos en la zona de almacén podemos observar que tiene una forma casi rectangular y que se divide en zonas de tránsito y en espacios compartimentados donde se depositaban las diferentes clases de mercancía. En la parte de tránsito nos encontramos con calles adoquinadas y las vías de servicio para las vagonetas que eran utilizadas para transportar la carga desde la zona del muelle hasta el almacén o viceversa, mostrándose las vías están marcadas con un color azul en el plano.

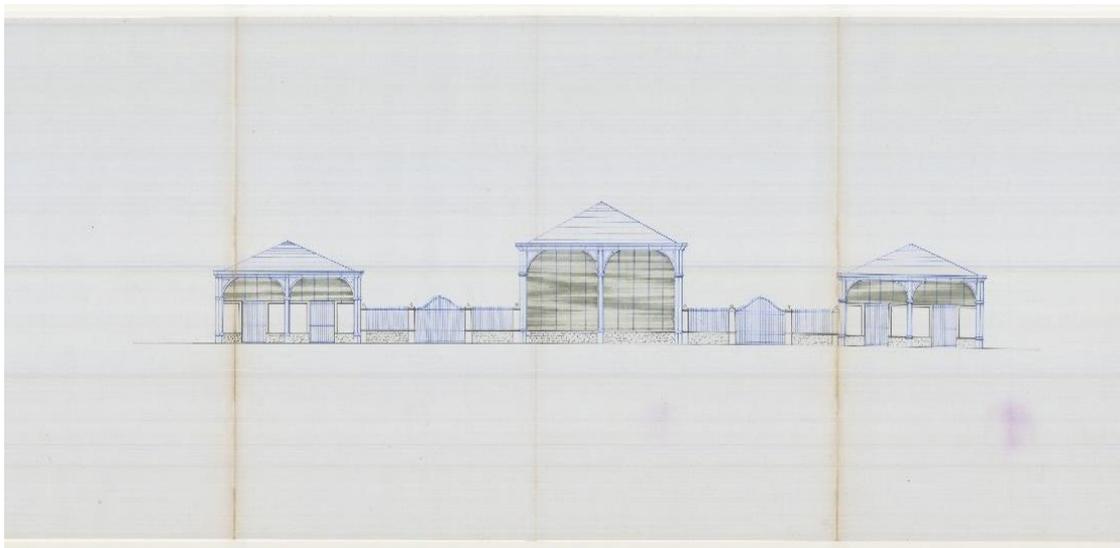
Figura 14: Detalle del varadero



Fuente: Archivo General de la Administración.

En la figura 14 está representado un detalle del varadero perteneciente a Miller. Se trata de una estructura de 15 metros de largo por 8 metros de ancho, a lo que hay que añadir el paso de 9 metros que sale de los almacenes, según la descripción del proyecto redactado por el ingeniero Félix Rodríguez. La distribución del varadero permitía que dos buques estuvieran atracados a la vez, además tenían los talleres y la maquinaria, al tiempo que un depósito de carbón quedaba situado a la cabeza del muelle para las distintas actividades de suministro de combustible. Miller es la empresa que más servicios prestaba en el Puerto, por lo que sus espacios eran complementarios y algunos de ellos tenían un carácter multifuncional. Cuando los buques atracaban en el varadero se realizaban las tareas de descarga y una vez reparado o carenados, las operaciones de carga para lo cual se necesitaba de un almacén cercano accesible a través un sistema de vías, tal como vemos en la figura 13.

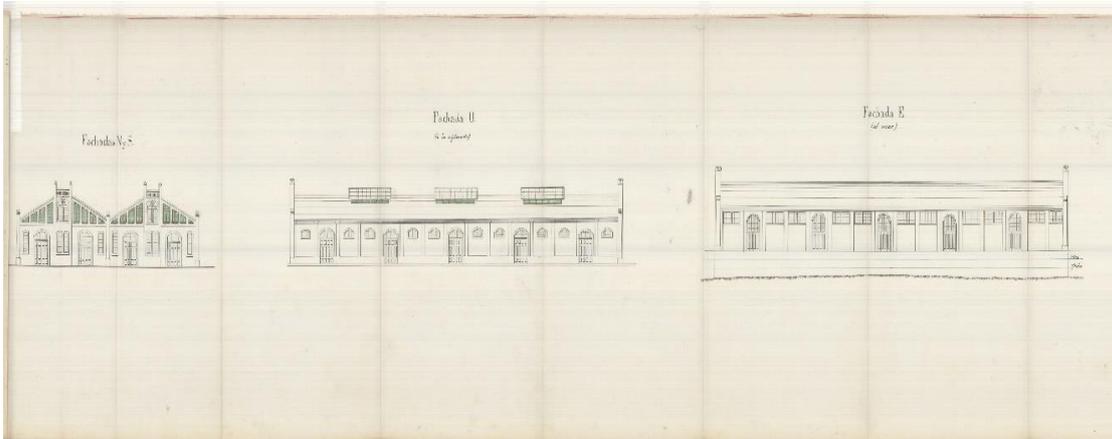
Figura 15: Vista de frente del varadero.



Fuente: Archivo General de la Administración.

En la vista del frente del varadero (figura 15) tenemos la imagen que veían los buques cuando se acercaban al muelle; en el cuerpo central estaban ubicadas las maquinarias y el carbón, mientras que los dos cuerpos laterales estaban destinados a los talleres.

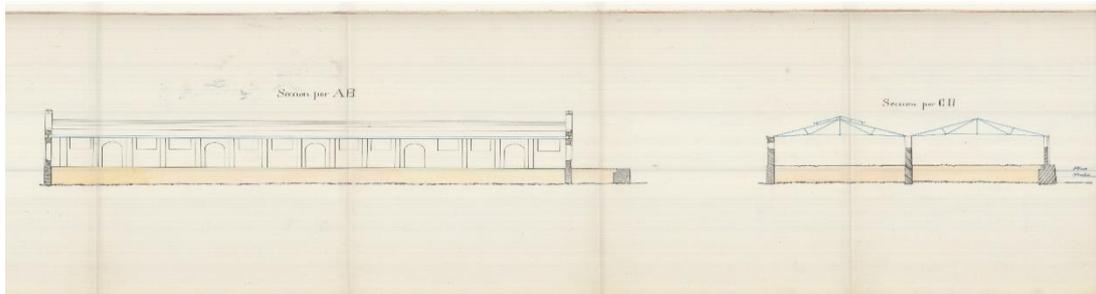
Figura 16: Vista de la fachada norte, sur, este y oeste del edificio Miller. Archivo General de la Administración.



Fuente: Archivo General de la Administración.

Las imágenes de la fachada y laterales del edificio (figura 16) nos han llegado hasta la actualidad, con variadas modificaciones, teniendo así un superviviente de las constantes remodelaciones que ha sufrido no solo el Puerto de Refugio sino la propia zona circundante. Su interior ya no alberga railes ni lugares adosados para transportar y almacenar la mercancía, ni tampoco existe el original varadero para los buques que llegaban; aun así es vestigio de tiempos pasados de aquella estructura portuaria en el que hoy se realizan variadas actividades, siendo la gran mayoría de carácter cultural, con lo que se le ha dado una segunda vida a un emblemático edificio, si bien no lo suficientemente aprovechado desde nuestro punto de vista, al estar ubicado en una zona estratégica de gran potencial podría ser mejor aprovechado como Museo Marítimo de la Ciudad que complementaria al museo de la Ciencia y la Tecnología del Edificio Elder.

Figura 17: Secciones del edificio Miller.



Fuente: Archivo General de la Administración.

Los edificios Elder y Miller nos han quedado como botones de muestra de las numerosas edificaciones que se ubicaban en torno a la superficie abrigada por los muelles del Puerto de Refugio durante la época en la que está basado este trabajo, la del moderno despegue portuario de la ciudad. La mayoría de las empresas que aquí se establecieron realizaban actividades parecidas, por lo que la disposición de sus almacenes, astilleros, varaderos y muelles auxiliares era común a todas ellas, variando únicamente el tamaño de las instalaciones en función de las superficies del dominio marítimo terrestre que les fueron concedidos. Se trataba de grandes edificios, la mayoría de una sola planta, que servía, como almacenes una parte y otra de oficinas, rodeados de instalaciones complementarias para la realización de las actividades portuarias.

4. Más allá del Puerto: el entorno urbano

En la etapa que estamos estudiando, con el Puerto como motor de transformación, se produjo un importante aumento de la población. La ciudad pasó de tener 20.700 habitantes a finales del siglo XIX a 66.500 en la década de 1910. En la referida década del siglo XX se redujo el crecimiento de la población debido al estallido de la I Guerra Mundial, aunque luego se retomó las anteriores rutas de incremento. Este aumento poblacional hizo que la ciudad se encontrara con un problema urbano de considerables dimensiones, ya que había una escasez de viviendas, lo que ocasionó que se construyeran chabolas, mayoritariamente ilegales.

Como ya hemos mencionado con anterioridad, el Puerto trajo consigo una modificación del espacio adyacente a él. Esto se debió a su conversión en el centro de la actividad económica, lo que atrajo población para satisfacer la creciente demanda de empleo.

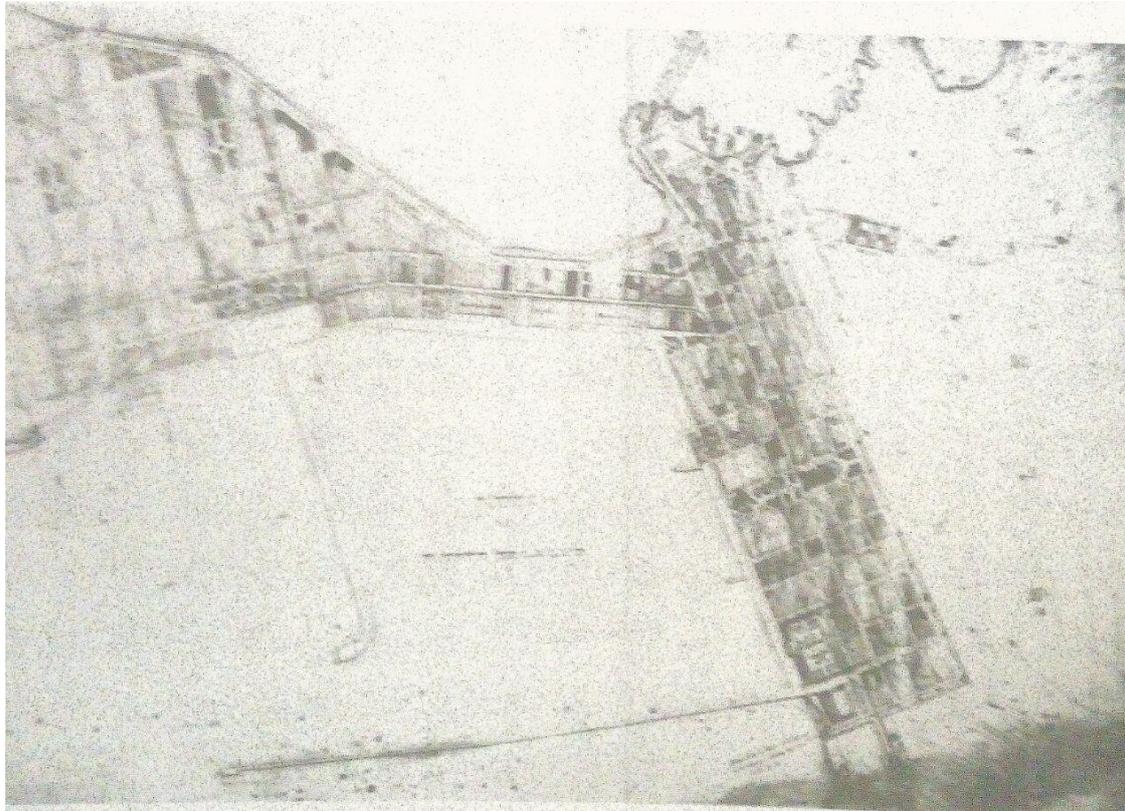
A partir de 1885 y durante un par de décadas se produjo un aumento de la demanda de viviendas, produciéndose un *boom* en la industria de la construcción como se ve reflejado en el aumento de las empresas de construcción, como fueron las casas de la *Sociedad de Construcciones Urbanas de Las Palmas* (1889) o la *Sociedad Cooperativa de Casas Baratas de Las Palmas* (1913). En este periodo el Ayuntamiento tramitó un gran número de expedientes de construcción, sobre todo para las zonas de la Isleta, Las

Canteras y el Puerto, y solamente a partir de 1907 se produce un ligero descenso de la tramitación de expedientes. (Martin Galán, F., 1984; 231-232).

Debido al aumento de las construcciones el Ayuntamiento sintió la necesidad de regularizar todo este entramado de nuevas edificaciones, por lo que se pidió al Ministerio de Fomento autorización para poder realizar un estudio de ensanche para la ciudad. Este estudio fue concedido a través de una Real orden de 1888, aunque no sería hasta agosto de 1889 cuando se le diera el visto bueno para subastar el proyecto; abriéndose un periodo de licitaciones 18 meses. Además, el proyecto debía de seguir una serie de directrices: encuadrado geográficamente entre la calle Bravo Murillo y el Puerto de Refugio, las propuestas debían de atenerse a una serie de pautas en cuanto a dimensiones de las calles, altura de los edificios, número de puntos verdes, etc. Pasado el tiempo de entrega, el Ayuntamiento decidió que Laureano Arroyo, arquitecto municipal, llevara a cabo el proyecto debido a que fue el único participante y su propuesta contenía los requisitos que se habían planteado en las bases.

El proyecto de Laureano Arroyo abarcaba un espacio amplio de terreno urbano y en vez de precisarse la organización de todo el conjunto hubo algunos espacios con un entramado más planificado que otros. En el caso del barrio de los Arenales solo se planteó la regularización de una zona al oeste de este barrio derivando en una prolongación de la calle Pérez Galdós. En el terreno de dunas de Santa Catalina se planificó, aunque no entrando en muchos detalles, un gran círculo central del cual salían ramificaciones de avenidas rematadas con aberturas semicirculares (Martin Galán, F., 1984; 244). También se planteó realizar una vía principal que partiera casi de la Plaza de San Bernardo en Triana y que llegaría hasta la actual calle Juan Manuel Duran, vía que se toparía en su final con otra trama urbana distinta, el ensanche del Puerto de la Luz. En cuanto al ensanche que se planificó para la zona de La Isleta hay que mencionar que fue un poco más preciso que los demás; el proyecto abarcaba desde la calle Juan Manuel Duran hasta la actual calle Tecén, planteándose un sistema de cuadrículas en el que destacaría una variedad de espacios públicos, zonas verdes, plazas, e instalaciones municipales, (Martín Galán, F., 1984; 244).

Figura 18: Plano y ensanche del Puerto de la Luz, Laureano Arroyo, 1892



Fuente: MARTÍN GALÁN, Fernando, 1984: *Las Palmas: ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución*, p. 244.

El proyecto fue devuelto el mismo año que se gestó por el Gobernador Civil para que se realizaran una serie de precisiones sobre algunos espacios urbanos, y una vez solucionado este inconveniente lo volvieron a tramitar; en esta ocasión pasarían dos años para que la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos tomara una decisión, y el proyecto volvía a ser rechazado por insuficiencias tanto técnicas como administrativas. Otra vez se volvía al punto de partida, y ya terminada las correcciones se volvió a mandar para su tramitación; en esta ocasión transcurrieron otros 5 años antes de que las autoridades encontraran favorables los cambios que se realizaron en el proyecto (Martin Galán, F., 1984; 245-246). El Ayuntamiento había tardado 12 años en poder tener la aprobación de un ensanche que fue considerado necesario y urgente, pero en este periodo de tiempo la ciudad no paró su crecimiento, sino que fue aumentando año tras año. En el caso de la zona Puerto/Isleta se produjo un aumento de todo tipo de construcciones sin planificación, proliferando las chabolas, las casas de maderas y almacenes de forma indiscriminada, ya que eran construidas teniendo un permiso municipal o no, lo que

condujo a que se produjera una discordancia en el proyecto de ensanche (Martín Galán, F., 1984; 243).

Tras la aprobación provisional se le pidió a Laureano Arroyo que realizara el proyecto definitivo de ensanche y en 1903 sería enviado al Ministerio de Instrucción Pública para su aprobación. Pero siguiendo con la tónica de experiencias pasadas el proyecto fue devuelto como denegado, ya que la Sección de Arquitectura de la Escuela de San Fernando, quien lo evaluó, no lo consideró apto para su ejecución. El Ayuntamiento protestó duramente este hecho, pero sus quejas no llegarían a buen término, poniendo el Gobierno fin a estas protestas mediante una real orden en 1913, ya incluso fallecido Laureano Arroyo, donde instaba al Ayuntamiento a realizar un estudio para un nuevo proyecto de ensanche poniendo así fin a más de una década de infructuosa lucha. (Martín Galán, F., 1984; 246-247).

El resultado final de aquel fracasado proyecto de ensanche fue que los terrenos más cercanos al Puerto de Refugio carecieron de una planificación urbanística coherente. Básicamente, nos encontramos con dos zonas que se desarrollaron de forma muy desigual: Las tierras de Santa Catalina y La Isleta.

En torno al antiguo Castillo de Santa Catalina, los terrenos estaban ocupados por campos de dunas dando un aspecto de desierto a la zona, contando con una superficie de 62 has y 67 a. Son unos terrenos bien conectados con la zona portuaria ya que limitaban hacia el norte con La Isleta, hacia el oeste con la actual playa de Las Canteras, al sur con el barracón de las ballenas y al este con la carretera que iba desde Las Palmas al Puerto (Martín Galán, F., 1984; 146). Los terrenos salieron a subasta en 1860 y el adjudicatario fue D. Nicolás Apolinario. Pese a esta compra del terreno, no sería hasta el inicio de la construcción del Puerto, en la década de los 80, cuando se comenzaría a pensar en esta zona como un lugar urbanizable. A partir de este momento la compra de parcelas en esta superficie es bastante frecuente debido a la cercanía con el Puerto de Refugio, consiguiéndose que fuera dotada de una mínima ordenación de calles, aunque carente de espacios libres de uso colectivo a excepción del Parque de Santa Catalina (Martín Galán, F., 1984; 146).

En La Isleta nos encontramos ante un territorio situado a 5km de la ciudad de Las Palmas, alejado y casi aislado, pero ubicado en un lugar estratégico, algo que se verá más adelante en el tiempo, por su cercanía al Puerto de Refugio. Este terreno pertenecía a los bienes del Estado y fueron subastadas en dos lotes distintos: un primer lote tenía una superficie de 468 has, 15 a. y 487 ca., y el segundo 349 Has, 82 a. y 66 ca. (Martín Galán, F., 1984; 146). A pesar de que ambos paquetes fueron comprados por Miguel Martín Fernández, en representación de otra persona, solo pasarían cuatro meses para que fueran traspasados a Domingo J. Navarro. A partir de la década de los 80 es cuando la zona se vuelve urbanizable, aunque sería un terreno mucho menor que los lotes comprados ya que en 1897 el Ministerio de Guerra expropiaría una gran parte de La Isleta, por necesidades de defensa, salvándose de ella la zona meridional pues ya existía una creciente urbanización debido a la cercanía con el Puerto (Martín Galán, F., 1984; 146-147). El trazado urbano de esta zona es muy irregular: empieza con un tramo bastante regular hasta la zona de la actual calle Albareda; a partir de esta calle y hasta la de la Naval, podemos observar cierto grado de irregularidad en el trazo; y ya finalmente nos encontramos con una gran desorganización cuando pasamos de la actual calle Tecén. Este desajuste en el plano urbano lleno de calles de irregulares tamaños, llegando incluso a dar una sensación casi laberíntica, es algo que aún persiste al no haberse dado una solución por parte del municipio. (Alemán Hernández, S., 2008; 106-110).

Para finalizar, hablaremos muy brevemente de la arquitectura urbana que se generó, en esta época de crecimiento urbano impulsado por el Puerto en la ciudad de Las Palmas. Debido a la típica segregación social que se producen en los espacios urbanos de nueva ocupación, nos encontramos con una variada tipología de edificaciones. En la zona de las Huertas de Santa Catalina es donde se encontraba, en su mayoría, la población inglesa de la isla; aquí nos encontramos con viviendas tipo chalé y ajardinadas. En los barrios de Arenales, Alcaravaneras o la zona del Puerto nos encontramos con un estilo distinto de viviendas, las casas terreras. En la zona de La Isleta, en cambio, nos encontramos con el predominio de infraviviendas, muchas de ellas fabricadas en madera, que ocupaban un espacio bastante pequeño y en su interior solo nos encontramos con una habitación y un baño, siendo estas casas la representación de los estratos más bajos de la clase obrera. Entre el barrio de La Isleta y la zona de Santa Catalina nos encontramos con

la playa de Las Canteras donde podíamos encontrar, por un lado, casas baratas y chabolas, y, por otro lado, las casas de descanso pertenecientes a la burguesía de la Isla. Para finalizar, y como ya se ha mencionado con anterioridad, en la zona portuaria predomina arquitectura de almacenes y oficinas, por lo general de una planta y de grandes superficies proyectada para ser funcional, adaptada a los negocios que allí se desarrollan. (Martín Galán, F., 1984; 232-235).

Figura 18: Última casa de madera en La Isleta, actualmente desaparecida



Fuente: Archivo fotográfico FEDAC.

([http://www.fotosantiguascanarias.org/oaistore/opac/ficha.php?informativo=00017104\)MO&suposi=1&codopac=OPFE1&idpag=1465327831&presenta=digitalyfedac](http://www.fotosantiguascanarias.org/oaistore/opac/ficha.php?informativo=00017104)MO&suposi=1&codopac=OPFE1&idpag=1465327831&presenta=digitalyfedac))

5. Conclusiones

Como hemos podido ver a lo largo de este trabajo, la construcción del Puerto de Refugio de la Luz trajo consigo un cambio económico, social y urbanístico para la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

Las fuerzas políticas y económicas de Gran Canaria vieron la necesidad de la construcción de un nuevo Puerto de Refugio, debido a las malas condiciones del muelle de San Telmo; pero sus peticiones fueron desestimadas, en varias ocasiones, por el Estado. Por ello, recurrieron a la figura de Fernando de León y Castillo que, gracias a su cargo de ministro, pudo interceder en las altas esferas de la política estatal para que, a

posteriori, se incluyera en la Ley de Puertos de 1880 el de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria como puerto de interés nacional. No solo las figuras regionales canarias fueron importantes, sino también la participación e insistencia de las empresas de origen extranjero, la gran mayoría de origen británicas salvo algunas excepciones. Estas empresas, y sus casas matrices, aprovecharían no solo la situación geográfica estratégica del archipiélago canario, punto de unión entre Europa, África y América, sino también la ventaja fiscal que tenía Canarias gracias al establecimiento de los puertos francos, lo cual supuso la liberalización de la entrada y salida de mercancías en las islas Canarias.

La participación extranjera constituyó un elemento muy importante para la configuración del nuevo entorno portuario. Los poderes locales facilitaron el establecimiento de compañías extranjeras en el Puerto, aun a costa de orillar disposiciones legales en la autorización de concesiones a particulares en el dominio marítimo terrestre. Además, la adjudicación de la obra recayó en la empresa inglesa *Swantson y Cía.*, la cual aportó una mano de obra especializada de origen británico, así como técnicas utilizadas en la construcción de puertos y muelles del Imperio, si bien esto fue algo que proyectó el propio ingeniero responsable del proyecto del Puerto de Refugio de la Luz, Juan de León y Castillo.

Las actividades desarrolladas en el Puerto trajeron consigo la fabricación de un gran número de almacenes y oficinas. De estos edificios pocos han sido los que sobrevivieron al paso del tiempo y al crecimiento de la ciudad, pero los que sí quedaron en pie nos dan una visión de cómo deberían de haberse visto la mayoría de las edificaciones que se realizaron en el Puerto de Refugio de la Luz. Se trataba de edificios, normalmente de una sola planta, con espacios aptos para el almacenaje de diversas mercancías, zonas de oficinas y otros destinos dependiendo de las actividades que llevaran a cabo las empresas, todo ello complementado con muelles auxiliares y otras instalaciones adyacentes a los edificios. En los planos de la Bahía obtenidos de los proyectos presentados a la Administración central para la concesión de espacios de dominio marítimo-terrestre hemos observado la rápida floración de edificios, con una arquitectura bastante funcional debido a las operaciones que allí se realizaban y en un periodo de tiempo bastante corto, esto último debido a que muchas empresas empezaban

a construir sus instalaciones antes de que les fueran concedidas las pertinentes autorizaciones, amparados en las facilidades dadas por las autoridades locales.

Por otro lado, a partir de la construcción del Puerto de Refugio de la Luz como motor transformador de la economía, y con el consiguiente aumento de la población, hubo un problema de falta de viviendas. El ayuntamiento se vio desbordado con la gran cantidad de expedientes de obras de nuevas edificaciones, por lo que se planteó un proyecto de ensanche de la ciudad. Este proyecto recayó en la figura de Laureano Arroyo, aunque nunca se llevó a cabo debido a las continuas negativas del Estado. Mientras se producían las idas y venidas con el proyecto la ciudad no dejó crecer, por lo que nos encontramos con una visión urbanística que al irse alejando del casco antiguo de la ciudad va perdiendo el orden de las calles. En la zona de la Isleta se produce un desajuste urbano con calles de muy irregular tamaño. En cuanto a la arquitectura de las viviendas, dependiendo del lugar y del estatus social de las personas que en ellas habitan nos encontramos con viviendas más específicas; en la zona de Ciudad Jardín vivía mucha población inglesa con casas ajardinadas y chalés, en la zona de los Arenales o Santa Catalina había casas terreras y en la zona de la Isleta nos encontramos muchas casas de madera, chabolas, entre otras, que reflejaban la pobreza relativa en que se encontraban las personas de los estratos más bajos de la sociedad que allí vivían.

En conclusión, tanto la creación del Puerto de Refugio de La Luz como la participación extranjera en las actividades marítimo-comerciales que allí se desarrollaba, significaron la apertura de un proceso de modernización de la economía y la sociedad isleña que afectaron de dos maneras distintas a la configuración urbana de Las Palmas de Gran Canaria.

Por una parte, el dominio de las empresas extranjeras en las actividades marítimas conllevó la creación de una nueva arquitectura portuaria claramente funcional para poder atender los servicios de abastecimiento de los buques en tránsito y las faenas de estiba y desestiba de mercancías. De esas edificaciones pocas han llegado hasta hoy, y las que quedan han sufrido en menor o mayor medida modificaciones arquitectónicas para las actuales funciones que desempeñan, como los edificios Elder y Miller.

Por otro lado, se produjo un crecimiento urbano como consecuencia de la capacidad de atracción de mano de obra generada por las propias actividades portuarias, lo que significó un crecimiento poblacional que obligó a cambiar la propia traza urbana rápidamente tanto en torno al Puerto de La Luz como a lo largo de la carretera que iba del centro de la ciudad al Puerto, lo que dejó para la posteridad un mapa de calles cada vez menos ordenado a medida que nos acercamos a La Isleta.

6. Bibliografía

ALEMÁN HERNÁNDEZ, Saro. *Las Palmas de Gran Canaria: ciudad y arquitectura*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, 2006. ISBN:978-84-8103-564-3

DAVIS, Peter. *Elder Dempster: precursores del comercio en Africa Occidental 1852-1972, 1973- 1989*. Las Palmas de Gran Canaria: Servicios de publicaciones de la ULPGC. Las Palmas de Gran Canaria, 2012. ISBN:9788415424710

FERRERA JIMENES, José Francisco. *Historia del Puerto de la Luz y de Las Palmas*. Las Palmas de Gran Canaria: El autor, 1996. ISBN:84-404-2922-3

Gran Canaria, puerto de escala (memorial, siglo XX). Las Palmas de Gran Canaria: Prensa Canaria, 1993. ISBN:84-604-8560-9

GAGO VAQUERO, José Luis. La readscripción a Fernando Navarro del plano de Las Palmas de Gran Canaria atribuido a Benito Chias. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 2018, n°65, pp.01-10.

GALTIER BARROSO, Gazmira. *La evolución de los sistemas constructivos y estructurales en Las Palmas de Gran Canaria como instrumento de datación de la construcción en Gran Canaria (1478-1950)*. Tesis doctoral. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 2016 [25 de agosto 2018]. Disponible en web: <http://hdl.handle.net/10553/18007>.

GIMERÁ RAVINA, Agustín. *La casa Elder. Empresa, Mutualidad y Símbolo*. Santa Cruz de Tenerife: Mutua de Accidentes de Canarias, 2008. ISBN 978-84-612-7335-

GONZÁLEZ PADRÓN, Julio. *Las Palmas de Gran Canaria: nuestro puerto, nuestra ciudad*. Barcelona: Marge Books, 2007. ISBN:978-84-86684-78-5

HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, A. Sebastián. *El puerto de la Luz en la obra de Juan León y Castillo*. Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 1991. ISBN:8478060480

Arquitectura naval en Canarias 1827-1919. La Laguna: CICOP, Servicio de Publicaciones Nueva Gráfica, D.L., 1998. ISBN:84-920788-6-3

HERRERA PIQUÉ, Alfredo. *Las Palmas de Gran Canaria (2 parte)*. Madrid: Editorial Rueda, 1984. ISBN:84-7207-040-9

La colonia inglesa en Gran Canaria: una gran aventura económica en el siglo XX. Aguayro, 1977, nº94, pp. 06-09.

Patrimonio histórico y cultural de una ciudad atlántica. Las Palmas de Gran Canaria: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2002. ISBN:8488979533

MARTÍN DEL CASTILLO, Juan Francisco. *Grúas en el Puerto de La Luz y Las Palmas (1883-1983): un capítulo de la historia técnica e industrial contemporánea*. Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 1994. (Tesis doctoral).

MARTÍN GALÁN, Fernando. *La formación de Las Palmas: ciudad y Puerto, cinco siglos de evolución*. Las Palmas de Gran Canaria, Junta del Puerto de La Luz y Las Palmas, 1984. ISBN:84-505-0459-7

-En busca de una solución portuaria para Las Palmas: 1852-1883: antecedentes del Puerto de refugio de la Luz. Aguayro, 1983, nº146, pp.04-09.

MARTINEZ CASTELLANOS, Francisco José. *El puerto de la Luz y de Las Palmas: origen y evolución a través de sus proyectos*. Las Palmas de Gran Canaria: Escuela Universitaria Politécnica. Las Palmas de Gran Canaria, 2001. ISBN:8478062335

NUEZ YÁNEZ, Juan Sebastián. *El mercado mundial de plátanos y las empresas productoras en Canarias, 1870-2000*. Las Palmas de Gran Canaria: ASPROCAN S.L., 2005.

-FERNANDO CARNERO, Lorenzo. La empresa Blandy Brothers. De Madeira

a Canarias, 1885-1936. Anuario de Estudios Atlánticos, 2005, nº56. pp. 311-334.

QUINTANA NAVARRO, Francisco. *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de la Luz: 1883-1913*. Madrid: Confederación Española de Cajas de Ahorro, 1985. ISBN:847580201X

-*Pequeña historia del Puerto de Refugio de La Luz*. Las Palmas de Gran Canaria: Mancomunidad de Cabildos, 1985. ISBN:8485628500

-La Luz, estación carbonera y despliegue portuario 1883-1913. Aguayro, 1983, nº146, pp. 10-20.

RODRÍGUEZ DÍAZ DE QUINTANA, Miguel. *Miller y Compañía; cien años de historia*. Las Palmas de Gran Canaria: Miller y Compañía., 1989.

SUAREZ BOSA, Miguel. Empresas consignatarias y estibadoras en el Puerto de La Luz y de Las Palmas: estrategia y organización. Parabiblos, 1998, nº11, pp. 19-3.

TOUS MELIÁ, Juan. *Las Palmas de Gran Canaria a través de la cartografía (1588-1899)*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1995. ISBN:84-8103-105-4 (Láminas)84-8103-104-6 (Catálogo).