

El cable telegráfico en las Canarias Orientales (1883-1923)

JUAN FRANCISCO MARTÍN DEL CASTILLO*

* SEHIC. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

Introducción

El cable telegráfico fue una suerte de bien inapreciable para la nueva cultura de la comunicación que estaba surgiendo del mismo tranco de la modernidad. Según nos relata J. D. Bernal, así como otros autores británicos afamados (por ejemplo, Asa Briggs)¹, el telégrafo hizo de auténtico unificador del mercado internacional, ya que su utilización ponía de inmediato en comunicación lugares apartados pero con un mismo empeño comercial. Es, entonces, cuando el mercado de valores hace su entrada casi furiosamente, marcando a su paso el nuevo rumbo de las relaciones comerciales internacionales.

Sin embargo, antes de que se produjera este alboroto financiero, allá por la segunda mitad del siglo pasado, el cable telegráfico era, sobre todo, un problema científico y un reto tecnológico².

Los sabios, de una parte, lograron que las dificultades urgentes se solventaran. Esto es, gracias a la agudeza de William Thomson (luego, Lord Kelvin), el escollo de la transmisión de señales eléctricas a través de instalaciones cablegráficas pudo superarse³. Su contribución es, vista desde la distancia del tiempo, sencilla y poco menos que genial. Era costumbre, una vez se hizo cotidiano el uso de los hilos para transmisiones lejanas, dotar a las señales con gran potencia inicial, habida cuenta del espacio a recorrer; empero, la realidad venía a desmentir cruelmente esta hipótesis, quemándose los hilos o, simplemente, perdiéndose la señal antes de llegar a su destino. Thomson comprendió que la clave del asunto estaba en utilizar bajas potencias iniciales y en disponer, a uno y a otro lado, amplificadores de señal.

El otro problema científico, es decir, la codificación de la señal para su perfecta transmisión y reproducción, fue resuelto satisfactoriamente por el norteamericano Samuel Finley Breeze Morse (en 1840) con la invención de un código que, precisamente, lleva su nombre.

El desafío tecnológico fue consciente y duramente aceptado por las potencias imperiales del tiempo. El constante tira y afloja entre británicos y germanos, por lo menos en estas décadas prebélicas, se hace patente incluso en la extensión de redes telegráficas no sólo por sus respectivos territorios, sino por las áreas de influencia de ambos imperios. De este modo, surgirán empresas que, con mayor o menor éxito, reclamarán para sus gobiernos la virtud y disfrute de la instalación de un determinado cable, o, lo que es más sintomático, se disputarán abiertamente el derecho de una sobre otra a la hora de hacerse con una licitación en tierra de predominio político no claro o difuso⁴.

Con todo, y haciendo honor a la verdad, hay que reconocer que el primer fabricante de hilos conductores con revestimiento de gutapercha (1844) fue Werner Siemens, conocido además por la invención de un tipo de fabricación de aceros⁵.

El cable telegráfico en España

Los primeros pasos del hilo telegráfico en suelo hispano se remontan a 1848, precisamente, el año de la inauguración de la primera línea férrea también en España (Barcelona-Mataró), construida con tecnología inglesa⁶.

Una década antes (1831), todavía se podía ver en pleno funcionamiento el telégrafo óptico de origen francés⁷ transmitiendo con ritmo pausado pero seguro las señales de una localidad a otra.

No obstante, es en el lejano 1852 cuando comienza a funcionar el Servicio de Telégrafos en el territorio nacional, extendiéndose con prontitud por las provincias, e incluso animando la instalación de cables submarinos, con el recubrimiento de la gutapercha, entre la Península y las Islas Baleares.

El cable telegráfico en Canarias

Observado lo escrito hasta ahora, comprobamos que la instalación de hilos telegráficos

era una empresa necesaria pero, a la vez, requerida de una gran inversión financiera, sobre todo, en tecnología extranjera. Este último aspecto es claramente visible en la puesta en marcha de un cable de estas características en el Archipiélago Canario.

1. Proyectos y Reformas.

En lo que hace referencia a las Canarias, el primer proyecto, luego sancionado en Ley de 3 de marzo de 1880⁸, recogía en su trazado (Tenerife - La Palma - Gran Canaria - Lanzarote) ese tinte economicista que apuntábamos arriba. Puesto que, en primera instancia, aún antes de entrar a valorar las circunstancias técnicas o medioambientales de la instalación del hilo, se resumía la cuestión en términos de «duros». Así lo atestigua un pasaje del discurso de contestación del Sr. Ministro de la Gobernación (González) a la proposición de D. Pedro Bravo de Laguna para cambiar el trazado del cable a Canarias (1882)⁹, donde dice: «todas estas son cuestiones dificilísimas que requieren muchísimo estudio, porque de cualquier detalle, de la cosa más insignificante depende que el cable pueda ó no funcionar y que se tire una millonada al fondo del mar». Aunque, palabra por palabra, el diputado a Cortes, Bravo de Laguna, somete su proposición no tanto a la estimación técnica o crítica de los restantes señores diputados, como al análisis económico, a pesar de que lo revista de diferencias espaciales, de las que nos ocuparemos más adelante: «... amarrado el cable en Cádiz y amarrado en Antequera tiene 700 millas, al paso que amarrado el cable en Cádiz y amarrado en el puerto de refugio ó del Confital, ó sea en cualquiera de las costas inmediatas al puerto de refugio, tiene 678; es decir, 22 millas menos; y como la milla está apreciada en 1.000 duros, claro es que las 22 representan una economía de 22.000 duros»¹⁰.

Y tanto fue así que las subastas para hacer efectiva la ley de 1880, y según reconoce el propio Ministro de la Gobernación citado, no

llegaron a cuajar¹¹. Por todo ello, el cable telegráfico hacia Canarias se vio envuelto en un mar de pasiones y controversias políticas a fin de obtener, en el menor tiempo posible, las ventajas de un medio de comunicación tan eficaz como éste.

Uno de estos intentos, a la vez técnico y político, fue apadrinado directamente por el ingeniero Juan de León y Castillo (en 1880), por aquellas fechas atareado con la licitación definitiva de la contrata del Puerto de Refugio de La Luz, definitivamente acreditada a la Swanston y Cía. Su «Proyecto de reforma del cable telegráfico entre Cádiz y Canarias»¹², del que, con posterioridad se sirvió D. Pedro Bravo de Laguna para redactar su proposición de ley de 1882, contiene esencialmente las alternativas técnicas al trazado primitivo del 3 de marzo del mismo año.

En concreto, desgrana paso a paso, con el peculiar estilo de D. Juan, las ventajas y desventajas de mantener o alterar virtualmente el trazado dispuesto. La prontitud de su confección, ya que está firmado en el 1º de julio de 1880¹³, y lo detallado y concienzudo del análisis realizado por el ingeniero, nos hablan a las claras de la preocupación que suscitó el asunto en su pensamiento. Por lo demás, D. Juan se preparó a conciencia para dar una respuesta cabal y seria al Ministerio, haciéndose llegar incluso informes por parte de compañías especializadas en las precisiones técnicas debidas para la correcta extensión del cable y las potencias a suministrar en el envío de la señal (como, por ejemplo, el informe de Breguet & Cía [Télégraphie électrique] de París)¹⁴.

Ahora pasaremos a reflejar en brevedad los términos de esa «reforma» del cable propuesta por León y Castillo. Siguiendo el propio hilo argumental del informe, encontramos que D. Juan, *ad litteram*, describe sección por sección el «proyecto primitivo». De resultados de ello, tenemos una perfecta visualización del trazado original:

1.^ª Sección.- De Cádiz a Antequera (Noroeste de Tenerife). 700 millas marinas.

2.^ª Sección.- De Tenerife (Antequera) a Gran Canaria (Puerto de La Luz). 46 millas marinas.

3.^ª Sección.- De Tenerife (Garachico) a Sta Cruz de La Palma. 55 millas marinas.

4.^ª Sección.- De Gran Canaria (Puerto de La Luz) a Lanzarote (Punta de Águilas). 96 millas marinas.

El juicio crítico y técnico de D. Juan, empeño, propone la siguiente vía alternativa: cambiar las secciones primera, segunda y cuarta, permaneciendo idéntica la tercera. Fundamenta su argumento, pleno de sencillez y rigurosidad, en ofrecer más cableado terrestre y también en ampliar a una isla más la cobertura del servicio telegráfico (Fuerteventura). Uniendo a estos razonamientos de carácter técnico, la valoración económica pertinente y que sirve de norte a las reflexiones del ingeniero, tenemos que:

«En resumen, la longitud total del cable marítimo en el proyecto primitivo es de ochocientos cuarenta y dos millas (842) que a razón de cinco mil (5 000) pesetas cada una representa un coste de cuatro millones doscientas diez mil pesetas (4.210.000). El proyecto reformado comprende según se ha dicho dos partes: cable submarino y línea telegráfica terrestre. La primera tiene una longitud de seiscientos sesenta y una (661) millas, que al citado precio de cinco mil (5.000) pesetas, dá tres millones trescientas cinco mil (3.305.000) pesetas, con mas doscientas veinte y un mil quinientas setenta y ocho pesetas, que supuesto el precio en la tercera (1/3) parte, importan las ciento treinta y tres (133) millas de línea terrestre, resulta un total de tres millones, quinientas veinte y seis mil quinientas setenta y ocho (3.520.578) pesetas de coste total en el proyecto reformado. Queda, pues, una diferencia de seiscientos ochenta y cuatro mil cuatrocientas veinte y dos (684.422) pesetas [con el proyecto primitivo]»¹⁵.

Pese a todo, el proyecto de reforma de D. Juan no fue llevado a cabo y, lo que es aún peor, las subastas quedaron desiertas, como es el caso del tramo Cádiz-Tenerife, en 1881¹⁶.

2. El cable y el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria (1883-1915).

En este apartado, recogemos las luchas y porfías de los políticos grancanarios, en preferencia, por la adquisición de una comunicación telegráfica. Intercalamos, pues, entre lo que fueron los proyectos sucesivos y la instalación efectiva del cable, este capítulo relativo a la política del momento. No está de más, en breve justificación, hacernos con una idea panorámica de la intrahistoria de nuestro cable telegráfico¹⁷.

La corporación capitalina de Las Palmas siempre se distinguió por su perseverancia en la búsqueda de satisfacciones y progreso para el engrandecimiento de la ciudad. Así, tenemos que la primera noticia documentada sobre la instalación del cable en esta isla de Gran Canaria nos relata la partida del Subdirector de la Sección de 1.^ª Clase del Cuerpo de Telégrafos, D. Francisco Alegría y Alonso, acompañado de dos oficiales y un celador, al objeto de «establecer el ramal aéreo de empalme con los cables submarinos á Tenerife y Lanzarote, así como de montar la oficina central de esa isla y organizar su servicio»¹⁸. No obstante esta buena nueva, llegada desde la isla vecina de Tenerife, una gran sombra habría de cernirse sobre el aún no construido cable submarino. Tras el arribo de los buques ingleses, *International* y *Dacia*, en octubre de 1883, a la sazón los encargados de montar el cable en medio del océano, se supo, por medio de una conversación informal, mantenida a bordo de uno de los barcos, que el trazado primitivo ofrecía algunos «inconvenientes y peligrosas dificultades», al decir del ingeniero Jefe de las operaciones, Mr. Gray¹⁹.

El Ayuntamiento, visto el veredicto desfavorable, precisamente del máximo responsable de la instalación material del cable submarino, acordó en sesión ordinaria del 4 de diciembre de 1883, presidida accidentalmente por D. Tomás de Zárate y Morales, correr aviso de la situación a las corporaciones, entidades,

sociedades o, incluso, periódicos²⁰ a fin de que *manifestaran su parecer al respecto*. La respuesta fue soberbia, movilizándose al unísono los sectores de la sociedad isleña más preocupados por el progreso insular. Tanto los consulados, sitios en este Real de Las Palmas²¹, como, por supuesto, las autoridades gubernativas de la localidad (Delegación de Gobierno en Gran Canaria, la Comandancia de Marina, la Diputación Provincial, etc.)²², pasando por las sociedades patrióticas más conocidas (Amigos del País, Museo Canario, Gabinete Literario)²³, y llegando a las entidades comerciales o personas privadas que ofrecen, desinteresadamente, su apoyo al Ayuntamiento (Círculo Mercantil, Casino de Instrucción y Recreo, D. Clemente Figueroa [Ingeniero de Caminos])²⁴; y todo para, posteriormente, la Corporación enviara una instancia dirigida, que era lo habitual, al Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación, acompañada con la condeciente copia de los documentos anteriormente citados²⁵. Aparte de esta instancia, se remitió también una misiva semejante, en la misma fecha, a Fernando León y Castillo, a la espera de ulteriores gestiones de este auténtico baluarte de Canarias en Madrid²⁶.

El resultado de la remisión de esta instancia fue negativo, pues no se cambió el trazado primitivo de la línea submarina, pese a las advertencias y consejos dados por R. Gray.

2.1. Primeras averías.

Una vez conectado el hilo telegráfico a la isla de Gran Canaria, y abierta la estación de Las Palmas (5 de enero de 1884)²⁷, empezaron a surgir los inconvenientes con la señal y, por ende, las primeras interrupciones del servicio. Así lo recuerda la corporación capitalina en una instancia enviada al Ministro de la Gobernación²⁸, quejándose del fallo primordial de la línea trazada entre Cádiz y Tenerife, que, como es fácil de suponer, ocasionaba grandes perjuicios a la isla redonda. Significativo, en este sentido, es que esta instancia esté fechada en el temprano 7 de marzo de 1884.

Es claro advertir que, no atendidas las admoniciones del ingeniero Jefe Gray en su debido tiempo y hora, los problemas se presentarían nada más acabado el trabajo de la instalación del cable.

Es más, estas averías se prolongaron a lo largo de la pequeña historia del cable. Sin entrar en mayores detalles sobre quejas y reclamaciones, de las cuales daremos cuenta más adelante, podemos documentar que no hubo año, posterior a 1884, en que el cable telegráfico no diera muestras de su falibilidad. En 1901, el Ayuntamiento abre un expediente sobre este asunto²⁹, proponiendo al Cuerpo de Telégrafos una nueva línea, y culminando con una instancia dirigida al Ministro de Gobernación acerca de la reparación de la rotura del cable que unía a la Península con el conjunto insular³⁰.

Al no recibirse respuesta, nuevamente se moviliza el Ayuntamiento, reuniéndose en sesión ordinaria del 14 de marzo de 1902. Se llega al acuerdo de pasar comunicación a las corporaciones de la isla, que, atentas a la importancia del cable telegráfico, se apresuran a remitir instancias, individual y separadamente, al Ministro de la Gobernación al objeto de interesarle sobre la cuestión, cambiando así la estrategia hasta ese momento seguida³¹.

A pesar de este *tour de force* de las entidades y sociedades locales, y habida cuenta de la callada por respuesta del Ministerio del ramo, el Ayuntamiento en sesión del 31 de octubre de 1902 resuelve reiterar el mensaje al Ministro, pero ahora en un tono más suave y acorde con la situación.

Ya en 1905³², se renueva el interés del Ayuntamiento, presidido por D. Ambrosio Hurtado de Mendoza, volviéndose a remitir instancias a los ministerios, o, como en este caso, un telegrama pidiendo la rápida tramitación de los documentos necesarios y, sobre todo, el presupuesto obligado para la reparación del cable.

«Presidente Consejo Ministros = Madrid = Ayuntamiento ruega encarecidamente Gobierno abreviación trámites reparación rápida cable Cádiz evitación incalculables perjuicios grandes intereses afectados por incomunicación que prolongándose ocasionaría quebranto general provincia acreedora preferente atención poder público: Alcalde, Ambrosio Hurtado»³³.

A esto, responde el Presidente del Consejo de Ministros, detallando a la Alcaldía el pase del telegrama al Subdirector General de Comunicaciones (23 de julio de 1905)³⁴. Sin embargo, una semana después se recibe en la Alcaldía nueva comunicación del Presidente del Consejo pero esta vez participando que «el crédito extraordinario para la reparación de las averías de los cables de Canarias y África, ha sido ya firmado»³⁵.

Pasan los meses en baldío, se reiteran las súplicas de la Corporación y, por fin, se remite instancia al Ministro de la Gobernación, no ya para pedir un nuevo cable, sino la reparación del viejo, habida cuenta de la tardanza y desidia de Madrid³⁶.

Por último, en el expediente del Ayuntamiento se escribe: «El día quince de Abril de 1.906, quedó restablecida la comunicación telegráfica con Cádiz»³⁷.

2.2. El cable en el Puerto de La Luz.

La estación telegráfica de nuestro Puerto de La Luz tiene su propia y relevante historia. En un principio, el Ayuntamiento de Las Palmas fue meramente un espectador de las gestiones privadas en pos de un establecimiento de este tipo en lo que era el recinto portuario³⁸. Tuvo el honor de la primera reivindicación, el Círculo Mercantil de Las Palmas, al frente del cual se distinguía la persona de D. Antonio Gómez, y en una fecha temprana, como puede ser la de 1884³⁹. No obstante, la respuesta llegó tarde (1885) y malhadada, por así decir, puesto que, en oficio del Director Jefe del Centro de Santa Cruz de Tenerife del Cuerpo de Telégrafos (Juan Ravina), se desestima la instancia por «falta de créditos legislativos en los

presupuestos vigentes», amén de recomendar la ida, en caso de necesidad, a la estación de Las Palmas, «de la que solo dista el Puerto de tres á cuatro kilómetros»⁴⁰. Sin embargo, las gentes del Círculo Mercantil, tal vez avisadas de la posible negativa, habían conformado una instancia al Ministerio de la Gobernación, en diciembre de 1884, argumentando, entre otras cosas, el aumento inusitado del vecindario en el propio puerto y la instalación de un tranvía entre el núcleo de la ciudad y el recinto portuario⁴¹.

Y es aquí cuando interviene la mano milagrosa del «conseguidor» grancanario, D. Fernando León y Castillo, ya que una vez enterado del asunto, posiblemente por una comunicación enviada desde la Alcaldía⁴², hace gestiones, de tal forma que el Ministerio (Dirección General de Correos y Telégrafos, Sección de Telégrafos) responde el 21 de diciembre de 1886:

«(...) esta Dirección General ha dispuesto que se establezca una estación telegráfica del Estado en Puerto de La Luz dictando con esta fecha las medidas oportunas para que se proceda á su pronta instalación»⁴³.

Pero, no todo fue de color rosa. Este nuevo establecimiento era un «servicio limitado»⁴⁴, que tenía unas horas precisas de atención al público. Al margen de ello, surgieron contratiempos derivados de la ubicación material de la estación. Doña María de los Dolores Caubin de Castro (en 1890), al tiempo propietaria de la casa en que residían tanto el telégrafo como el operador a su cargo, exigía para prorrogar el contrato de inquilinato con el Ayuntamiento un aumento del alquiler de «noventa pesetas»⁴⁵. La reacción de la Corporación fue doble: por un lado, se acordó que, de subirse la cuantía del contrato, como parecía probable, se pasaría su cargo a las arcas del Estado, o, por lo menos, «el aumento de alquileres que hoy se exige»⁴⁶. De otra parte, el Ayuntamiento, comprobado el gravamen del mantenimiento de esta estación, optó por su clausura, en una medida mitad vindicativa mitad razonablemente sopesada⁴⁷.

Sea lo que fuere, el Cuerpo de Telégrafos accedió a la primera proposición, en un oficio de la Dirección de Sección y Centro de Santa Cruz de Tenerife (12.I.1891), donde se dice, literalmente, que se hará «cargo desde el 1º del actual de la diferencia de alquileres de la estación del Puerto de La Luz»⁴⁸. Sin embargo, en otro oficio de marzo del mismo año, se aclara que la Dirección General, seguramente más alejada del apasionamiento insular, dispone que, de no facilitarse «gratuitamente» un local adecuado, se proceda a la clausura⁴⁹. El Ayuntamiento, entre la espada y la pared, resuelve hacerse cargo del alquiler completo de la casa, según un oficio del Cuerpo de Telégrafos (Jefe de Estación), que recuerda a la Corporación el traslado de su acuerdo a la Dirección General del servicio⁵⁰.

En esta tesitura, aparece el ofrecimiento de D. Justo Aguiar y Pérez (1892) de una casa «para instalar en ella la Estación Telegráfica del mencionado Puerto, pudiendo servir también para habitación del empleado encargado de dicha oficina»⁵¹. Una vez enterado el Ayuntamiento, falla a su favor y así se lo hace saber al Jefe de Comunicaciones de la Provincia⁵², que, por último, la acepta⁵³. El contrato de inquilinato es firmado, pues, el 14 de julio de 1893, por el Alcalde, Diego Mesa de León, y el arrendador, Justo Aguiar⁵⁴.

No iba a durar mucho tal estado de cosas. En agosto de 1893, se recibe en la Alcaldía un telegrama de la Dirección General de Telégrafos, solicitando la opinión de la Corporación al respecto del cierre de las estaciones telegráficas, a tenor de la implantación de las redes de telefonía⁵⁵. En sesión ordinaria del 4 del mismo mes y año, se acuerda el mantenimiento de la estación del Puerto de La Luz, aunque sea con «carácter municipal»⁵⁶.

Así queda el asunto, hasta que en octubre de 1897, la estación da nuevos quebraderos de cabeza. Ahora, se clausura «provisionalmente por falta de personal»⁵⁷. Repuesto el servicio en marzo de 1898, aunque «limitada-

mente»⁵⁸, cierra nuevamente en octubre de 1899 por las mismas razones⁵⁹.

En noviembre de 1899, a dieciséis años justos de su apertura, se decreta el cierre definitivo por parte de la Alcaldía Constitucional de Las Palmas, que se hace efectivo el 24 de enero de 1900, al recibirse oficio del Cuerpo de Telégrafos en tal sentido.⁶⁰

Hasta 1912 no se vuelve a tener noticias de la estación telegráfica del Puerto de La Luz. En esta ocasión, al igual que en un principio, otra entidad privada, el Real Club Náutico de Las Palmas hace la petición de una nueva instalación⁶¹. Aunque, todo hay que decirlo, el Ayuntamiento había hecho gestiones, en esa dirección, dos años antes (1910)⁶², contestadas con un «podría accederse» del Gabinete particular del Ministerio de la Gobernación⁶³.

El visto bueno de la Dirección General de Telégrafos a la nueva instalación, empero, estaba requerido de algunas condiciones: una, el establecimiento habría de ser «para toda clase de servicio» (ilimitado); dos, el Real Club Náutico o, en su caso, la Alcaldía deberían «facilitar por su cuenta local»⁶⁴. Aceptados tales puntos, el Sr. Díaz Curbelo, en sesión ordinaria del Ayuntamiento (I.III.1912), expresó que «los consignatarios de buques están dispuestos a costear los gastos del servicio»⁶⁵, pero con el requisito previo de que tal establecimiento fuese *permanente*⁶⁶.

Por fin, el día 17 de abril de 1913 se envía un oficio del Cuerpo de Telégrafos (Jefatura provincial de Las Palmas) a la Alcaldía Constitucional⁶⁷, con el siguiente texto:

«[se] ha concedido con carácter provisional el establecimiento de la expresada estación telegráfica, en el local que ocupa el Real Club Náutico de esta ciudad».

Por su parte, el R. C. Náutico acepta gustoso el emplazamiento provisional. Mas luego, ya en 1915⁶⁸, transmite a la Corporación capitalina su disgusto porque, transcurridos dos años, no se haya encontrado ubicación definitiva a la estación. Y en un gesto de valentía, se atreve a pormenorizarle al Alcalde los locales

óptimos, a su parecer, que pueden servir a tal propósito⁶⁹.

Con todo, la suerte es de nuevo aliada de nuestro Ayuntamiento, al ofrecerse, en mayo de 1915, Doña María de los Dolores Morales y Rodríguez, como propietaria de una casa «sita en la carretera que de esta ciudad vá al expresado barrio [de La Luz], de alto y bajo, señalada con los nos. 44 y 46, próximo á "Mendigo Bazar", frente al taller mecánico de los Sres. Nilson»⁷⁰, a arreglar la cuestión.

Aceptada la instancia de Doña Dolores, en sesión ordinaria de junio de 1915 y previo informe favorable de la Comisión de Hacienda de la Corporación⁷¹, se firma contrato de inquilinato el 1 de julio del mismo año⁷².

Por fin, en oficio del Cuerpo de Telégrafos (Dirección de Sección de Las Palmas), del día 30 de julio de 1915⁷³, se comunica a la Alcaldía que el Director General acepta la casa, aunque detallando lo menudo del compromiso entre la Corporación y Telégrafos. No obstante esto, la Alcaldía había hecho un desembolso bastante importante en «adecentar» el local destinado a la estación.⁷⁴

2.3. Propuestas de ampliación y modificación del cable.

Aunque hemos hecho referencia, en este mismo trabajo, a la índole de algunos proyectos, tanto legislativos como meramente técnicos, que venían a cambiar el trazado final del cable telegráfico en su disposición primitiva, no por ello se puede dar por zanjado el asunto. Puesto que, a estas reformas, digamos, de carácter general, vienen a sumarse otras de no menor calado. Me refiero a las ampliaciones o modificaciones del cable una vez ya instalado.

Por regla general, estas variaciones de los proyectos iban encaminadas, de alguna u otra manera, a pagar deudas sociales contraídas con anterioridad. Es decir, al incrementarse la población o, simplemente, el no haber incluido a una isla en el trazado fijado para el hilo

telegráfico, eran «méritos» más que sobrados para pedir una conexión a la línea.

A este respecto, el Ayuntamiento de Las Palmas, como cabeza visible del sector oriental de las Canarias, se hizo eco, a través de sus expedientes (Intereses Generales), de las solicitudes y anhelos de progreso de estas islas.

En 1904, se acuerda en sesión ordinaria de 6 de mayo, y ante la inminente subasta del nuevo tendido y explotación de los cables submarinos, la inclusión de la isla de Fuerteventura en su trazado⁷⁵. No obstante, dos días después se recibe en la Alcaldía Constitucional un oficio de Puerto Cabras (8.VI.1904), recabando el apoyo de la Corporación en la súplica a dirigir al Ministerio de la Gobernación, precisamente, sobre este particular⁷⁶.

No se vuelve a saber más del asunto, hasta que, en febrero de 1906, con motivo de la propuesta de varios concejales capitalinos, se pide alterar el trazado de un nuevo cable a fin de que pase por Lanzarote, primero, y luego por Fuerteventura⁷⁷.

Días más tarde, aceptado ya el veredicto de los concejales citados en sesión ordinaria del Ayuntamiento⁷⁸, se alza una instancia al Sr. Presidente del Consejo de Ministros, reiterando los argumentos ya sabidos y —esto es lo mejor— dando un repaso histórico desde la ley de 1880 hasta ese mismo instante⁷⁹.

Será en septiembre de 1906, cuando, por fin, se sepa algo. A unas insistentes gestiones realizadas desde Las Palmas, pidiendo mayor urgencia en los trámites, se contesta con un lacónico telegrama enviado desde el Gabinete del Presidente del Consejo de Ministros (27.IX.1906): «Recibido telegrama se estudiará con urgencia el expediente deseo complacerle»⁸⁰.

Por desgracia, estas gestiones y las consiguientes comunicaciones de la superioridad de poco sirvieron a efectos prácticos, ya que, a pesar del aprovechamiento de las sucesivas roturas del cable telegráfico para reclamar la ampliación o modificación del trazado, se

chocó con el serio problema de la falta de partidas presupuestarias —seguramente el mayor escollo—; pero también había otro factor, no menos relevante: la desidia y, por qué no decirlo, el «cansancio» de Madrid ante la avalancha de peticiones insulares. En más de una ocasión, habría que pararse a reflexionar sobre el perverso efecto de la diversidad de esfuerzos y, sobre todo, cuando lo óptimo hubiera sido el aunar las voluntades en ciertos períodos de la historia canaria.

3. Instalación del cable telegráfico (1883).

Vista esta sucinta historia de las proyecciones y reformas del cable telegráfico, parecería que, a ojos de un extraño, relatamos sucesos de algo imaginado o, tal vez, no terminado. Sin embargo, el cable fue, finalmente, instalado en el Archipiélago Canario.

Los autores materiales de esta impactante realización fueron compañías inglesas, a cual más enrevesada de nombre. Pero, la auténtica hacedora de la instalación fue la *India Rubber Gutta Percha and Telegraph Works Company*, que, según información de Alfredo Herrera Piqué, traspasó la contrata a la *Spanish National Submarine Telegraph Ltd*⁸¹.

Sea lo que fuere, y no vamos a entrar en inútiles discordias por el perfecto delecteo de una compañía u otra, lo único verdaderamente importante es que el hilo telegráfico llegó a las Islas Canarias de mano de la tecnología británica⁸², pose a que hubo intentos germanos de apropiarse la concesión de la contrata. De estos intentos del imperio teutón, sabemos por uno de los informes del responsable de la delegación británica en Madrid, casi treinta años después de instalado el hilo (1908)⁸³. Al decir de este informante, Sir Maurice de Bunsen, en carta remitida a Sir Edward Grey, y hablando de otro asunto, esto es, de la concesión de un depósito de carbón a la *North German Lloyd*, cuyo representante en las Islas era Ángel Crosa, se compara esta disputa con otra semejante habida sobre un cable

submarino, que se había decantado, por supuesto, por el lado anglosajón.

Este dato de interés nos aclara, si hacía falta, el importante papel a desempeñar por el conjunto insular en las tareas de estación trasatlántica de carboneo y aguada, y así lo supieron ver las grandes potencias del momento⁸⁴.

Retornando a las compañías inglesas, hemos de hablar de ciertos personajes, que se hicieron vitales a la hora de encontrar apoyo entre las autoridades locales, en un primer momento, o que, raudamente, hacían el entendimiento donde antes había sólo desconfianza o confusión.

Uno de estos individuos fue el médico polaco Tadeusz Oksza-Orzechowski (1838-1902)⁸⁵, que, tras haber salido con vida de las invasiones rusas a su país, recorrió gran parte de Europa, siempre fomentando eventos importantes desde empresas prioritariamente británicas. Según el profesor Orlowski, «entre todas sus iniciativas... la más importante fue el haber instigado la instalación de un cable telegráfico submarino desde Cádiz a las Islas Canarias». Pero es que además del instigamiento intelectual, el polaco literalmente «obtuvo la concesión del gobierno probablemente en 1882»⁸⁶.

4. El primer telegrama.

Marcos Guimerá Peraza, en su magnífica obra, *El Pleito Insular* (1808-1936), data este importante hito el 6 de diciembre de 1883⁸⁷. Fue una transmisión desde la ciudad gaditana, a la cual asistieron variadas personalidades. Con todo, la inauguración verdadera fue corrida al día siguiente, dándose oficialmente la entrada a este nuevo servicio de comunicación entre las Islas y la Península.

En Las Palmas de Gran Canaria, la inauguración no fue menos lucida. Hay documentos en los expedientes del Ayuntamiento capitalino⁸⁸, algunos telegramas —los primeros, sin duda— que son históricos por su remiten-

te, por el contenido y la ocasión en que fueron enviados. Por ejemplo, uno del Ministro de la Gobernación, felicitando en nombre de S. M. el Rey a la Alcaldía, datado en Madrid, a 26 de diciembre de 1883. Pero es que hay uno anterior, del día 23 del mismo mes, y con autoría en idéntico Ministro, que contiene el siguiente texto:

«Saludo afectuosamente al Alcalde de Las Palmas esperando que la comunicación con península sea para esa isla ocasión de constante y seguro progreso y transmitirá a S. M. el Rey expresión de su adhesión».⁸⁹

Siguen a estos primeros e importantes telegramas, otro del Director General de Comunicaciones (26.XII.1883), o, incluso, aunque tardío, uno del Alcalde de Arrecife a su homólogo grancanario (6.XI.1884), felicitándole por esta gran consecución para la isla y esperando que la Alcaldía de Las Palmas haga justicia con la isla de Fuerteventura y se establezca una línea para esta población, olvidada en el trazado original.

El cable telegráfico después de la Gran Guerra (1916-1923)

«A las casi nulas comunicaciones, correos diarios, estación telegráfica general y telefónica en la ciudad y sus barrios».

Estas palabras, debidas a la pluma de Domingo José Navarro (*Recuerdos de un noventón*, 1895, 1ª ed.)⁹⁰, son la corroboración de un orgullo por el progreso alcanzado en estas tierras en materia de comunicaciones con respecto a anteriores centurias. No obstante, este orgullo no se mantendría a lo largo del tiempo.

Surgieron críticas a estas nuevas comunicaciones, no todas ellas, por supuesto, originadas en suelo local. En esta dirección, por ejemplo, se mueven los comentarios realizados por informantes británicos. En 1906, se envía a la consideración oportuna una memoria, cuyo título reza *Situation in the Canary Islands*⁹¹, y que recoge palmariamente estos pri-

meros atisbos de las comunicaciones instaladas, aunque, por otro lado, reconoce la mejora habida.

«*The improvement of communications with the Peninsula by employing larger vessels, and by making use of all vessels willing to contract for the postal service, without distinction or flag, is an obvious remedy. The same criticism is applicable to the telegraph service (...)*».

Con todo, la crítica más dura nace de una de las instituciones carismáticas de Las Palmas, la *Cámara de Comercio, Industria y Navegación*. En uno de sus informes periódicos («Memoria de los trabajos realizados por esta Cámara en los años 1916 a 1922-23»)⁹², detalla convenientemente la particular situación de los transportes y comunicaciones.

En uno de sus apartados («Las comunicaciones telegráficas»)⁹³, el texto adquiere tintes dramáticos, resallando la necesidad de nuevas instalaciones o, en su caso, la reparación de las primitivas.

«*Respecto de las comunicaciones telegráficas, la Cámara ha lamentado muchas veces la insuficiencia y mal estado del cable actual en servicio y el abandono en que el Estado tiene el cable viejo, cuyas últimas averías, que datan de varios años no han sido reparadas.*».

Prosigue el texto recordando que, pese a contarse con dos estaciones radiotelegráficas, «una en Tenerife y otra en Gran Canaria (Melanara)», la incomunicación con el resto del Estado y las demás naciones se ha producido en varias ocasiones. Es más, en un gesto cuasi irónico del redactante, aunque fácilmente comprensible, se llega a aconsejar despachar la documentación por vía postal antes que por radio.

Acto seguido, el texto culmina con lo más gravoso para la economía insular, puesto que las anomalías e «interrupciones periódicas» del servicio telegráfico hacen peligrar el buen funcionamiento de las compañías navieras sitas en el Puerto de La Luz, con la consiguiente mala nota dada al exterior. Y muy en especial, como se recoge debidamente en la Memoria, a las casas inglesas, verdadero foco de progreso para las gentes de estas Islas.

En definitiva, tras la Gran Guerra del 14, las Islas Canarias adolecieron de unas comunicaciones deficitarias. El servicio telegráfico, instalado en 1883, no obró en estas circunstancias como hubiera debido, llegándose a una situación perjudicial para los intereses locales

no menos que incómoda para las grandes compañías afincadas en nuestro suelo. Por fin, el telégrafo, que tanto costó, y tal y como se desarrolló a lo largo de las décadas, no superó el secular abandono comunicativo de las Islas.

NOTAS

- 1 Cfr. J. D. BERNAL, *Ciencia e industria en el siglo XIX*. Tortosa: Martínez Roca, 1973, p. 111: «El telégrafo, en efecto, aglutinó en un único y vasto mercado de bienes y capitales «los diversos mercados». También se puede consultar la magnífica *Historia de las civilizaciones*: 10. *El siglo XIX* (Madrid: Alianza/Labor, 1989), dirigida por Asa Briggs.
- 2 *Ibid.*, pp. 110-112.
- 3 Cfr. STEPHEN F. MASON, *Historia de las Ciencias. 4. La ciencia del siglo XIX*, Madrid: Alianza, 1986, p. 158. No obstante, tiempo después se reconocería que las dificultades persistían, pero ya a otro nivel: véase Profesor JOHN PERRY, F. R. S., «Telephone Circuits», en: *Philosophical Magazine*, vol. 14, nº 113 (may, 1910) pp. 673-684, esp. 674: «Exact investigation of what occurs in telephonic and telegraphic signalling in general is quite impossible. Transmitting and receiving instruments are various in their complexity: signals give rise to all sorts of functions of time and space; cables are not uniform in character, and when they are loaded with the inductances, capacities, &c., the expressions employed in exact mathematical analysis are too complex for even the greatest mathematicians to deal with».
- 4 Sobre la construcción o instalación de redes de cables telegráficos bajo el agua, por ejemplo, puede verse CH. BRECHT, *Submarine telegraphs. Their History Construction and Working*, Londres: 1898.
- 5 Acerca de este último aspecto, véase David S. Landes, *Progreso tecnológico y Revolución Industrial*, Madrid: Taurus, 1979, pp. 278-291 («método Siemens-Martin»).
- 6 La imagen del ferrocarril como motor del progreso viene expresada convenientemente en la clásica obra de JOHN B. BURY, *La idea del progreso*, Madrid: Alianza, 1971, pp. 290 ss. Por otra parte la relación entre la extensión de las líneas férreas y la implantación de la comunicación telegráfica resulta, a veces, paradigmática. Así lo manifiesta Bernal, en su obra cit., p. 111: «El telégrafo hizo su aparición con el ferrocarril y condicionó en gran manera la rápida expansión de éste último». Por fin, la influencia del capital y la tecnología francesas sobre los ferrocarriles españoles puede verse en JORJI NADAL, *El fracaso de la Revolución Industrial en España. 1814-1913*, Barcelona: Ariel, 1982, 5ª ed., segundo capítulo (la conjunción de intereses ingleses sobre el primer ferrocarril que, pues, sometida casi a una valoración anecdótica).
- 7 Sin embargo, el inventor del sistema fue nuestro gran ingeniero Agustín Bctancourt, que lo experimentó con éxito en la capital gala; consúltese la espléndida obra de ANTONIO RUMEU DE ARMAS, *Ciencia y tecnología en la España ilustrada. La Escuela de Caminos y Canales*, Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos / Ed. Turner, 1980.
- 8 Véase MARCOS GUIMERA PERAZA, *El Pleito Insular (1808-1936)*, Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1987 (2ª ed.), pp. 193-197.
- 9 *Discurso y Rectificación del Sr. D. Pedro Bravo de Laguna, Diputado a Cortes por el Distrito de Las Palmas de Gran Canaria, pronunciado en el Congreso de los Diputados el día 10 de mayo de 1882, en apoyo de su proposición de ley sobre el cable a Canarias* (1882, consta de 15 páginas). Remitido por el propio Bravo de Laguna, hay un ejemplar depositado en el fondo documental «Juan de León y Castillo» del Archivo Histórico Provincial de Las Palmas (AHPLP/JLC, leg. 27, doc. 12). Este discurso es citado por GUIMERA PERAZA, *El Pleito...*, p. 193.
- 10 *Ibid.*, p. 3.
- 11 *Ibid.*, p. 1.
- 12 Cfr. AHPLP/JLC, leg. 27, doc. 4.
- 13 *Ibid.*
- 14 Cfr. AHPLP/JLC, leg. 7, doc. 17.
- 15 *Proyecto de reforma...* cit.
- 16 GUIMERA PERAZA, *op. cit.*, p. 193.
- 17 Aunque haremos uso de las referencias directas, no podemos dejar de reseñar las obras de Manuel Perdomo Alfonso («Un cable con mucha historia», *Hoja del Lunes*, Santa Cruz de Tenerife, 2.XII.1963 y «Los entresijos que tuvo el cable», *Ibid.*, 6.XII.1965), y, sobre todo, cuando hablamos de la historia vivida y no reflejada en los documentos.

- 18 Cfr. AHPLP, Ayuntamiento, Serie: Intereses Generales, legajo 2, expediente 31 (= «expediente relativo al tendido del cable telegráfico submarino, entre Cadiz y esta Provincia de Canarias»); comunicación de Telégrafos (Centro de Santa Cruz de Tenerife), dirigida al Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Las Palmas, de 5 de octubre de 1883, y firmada por Juan Ravina (Director Jefe de Centro Comisionado).
- 19 Sobre la llegada de los vapores ingleses y la conversación con el ingeniero Gray, consúltese el expediente cit., acta de sesión del Ayuntamiento, fechada el 4 de diciembre de 1883.
- 20 Se envió copia de la anterior acta, en forma de carta, a la mayoría de las instituciones locales, fueran o no de rango gubernativo. Los periódicos que, prontamente, acudieron a la llamada del Ayuntamiento fueron: 1) *El Siglo XIX. Periódico Democrático*, Felipe S. Espino (Director), 6.XII.1883; 2) *El Pueblo. Periódico Democrático*, de Las Palmas, Firma José Ojeda, 5.XII.1883; 3) *El Comercio. Órgano del «Círculo Mercantil»*, Antonio Gómez (Director), 6.XII.1883; 4) *La Localidad. Periódico Político*, de Las Palmas de Gran Canaria, firma Díaz Aguilar, 5.XII.1883; 5) *El Liberal*, de Las Palmas de Gran Canaria, firma la Dirección, s. f.
- 21 Los consulados que atendieron a lo dicho por el Ayuntamiento, fueron los siguientes, según consta en el expediente citado: 1) *British Vice Consulate (Las Palmas, Grand Canary)*, firma Diego Miller, 5.XII.1883; 2) *Agence Consulaire de France a Las Palmas (Grande Canarie)*, sin firma ni fecha; 3) *Juan Rodríguez y González, agente consular de los EE.UU.*, 5.XII.1883; 4) *Vice-Consulado de Portugal en Las Palmas (Gran Canaria)*, firma J. B. Carló, 6.XII.1883; 5) *Vice-Consulado del Imperio Alemán (Las Palmas-Gran Canaria)*, firma Jorge Rodríguez, 6.XII.1883; 6) *Vice-Consulado de la República Oriental del Uruguay en Las Palmas (Gran Canaria)*, firma Alejandro Navarro, 6.XII.1883.
- 22 Las autoridades son: 1) Delgación de Gobierno en Gran Canaria, firma Pedro Goiri, 5.XII.1883; 2) Comandancia de Marina de la Provincia (Gran Canaria), sin fecha; 3) Obras Públicas (Cuerpo Nacional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos), Provincia de Canarias, sin fecha; 4) Diputación Provincial (Vicepresidencia), firma Domingo Guerra, 6.XII.1883; 5) Dirección de Sanidad del Puerto de Las Palmas de Gran Canaria, 5.XII.1883; 6) Secretario de Sanidad, José Azofra, 6.XII.1883.
- 23 Las sociedades patrióticas son: 1) Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas de Gran Canaria, firma Mariano Sancho y Chia, 6.XII.1883; 2) El Museo Canario (Sociedad de Ciencias, Letras y Artes), firma Andrés Navarro Torrent, 6.XII.1883; 3) Gabinete Literario Artístico de Fomento y de Recreo (Las Palmas de Gran Canaria), firma Teófilo Fernández, 6.XII.1883.
- 24 Las entidades comerciales son las siguientes: 1) Casino de Instrucción y Recreo (Las Palmas), firma Eufemiano Jurado Domínguez, 5.XII.1883; 2) Círculo Mercantil de Las Palmas (Gran Canaria), firma Jorge Rodríguez, 6.XII.1883. Las personas privadas o instituciones al margen de cualquier materia pública son: 1) Clemente Figueroa, 6.XII.1883; 2) Obispado de Canarias, firma José, Obispo de Canarias, 29.II.1884 (sic).
- 25 La copia de la instancia está fechada el 7 de diciembre de 1883, exp. citado. Aparte de su importancia histórica, esta súplica al Ministerio de la Gobernación resume estupidamente la cuestión a cien años vista.
- 26 Carta enviada al Excmo. Sr. D. Fernando León y Castillo, Diputado a Cortes por Gran Canaria, 7.XII.1883.
- 27 Comunicación de Telégrafos (Sección y Centro de Santa Cruz de Tenerife) al Sr. Alcalde Presidente de la Corporación de Las Palmas, fechada el día 5 de enero de 1884 y firmada por Francisco Alegría (Subdirector). El texto reza así: «Segun telegrama recibido a las 3 de esta tarde, queda abierta al servicio público la estación de esta ciudad desde las 9 de la mañana a 5 de la tarde».
- 28 Hay copia del documento en el exp. citado *up supra*.
- 29 «Expediente sobre reparación de las averías del cable telegráfico que une a estas islas con la Península, y sustitución del mismo por otro nuevo», expediente agregado al 31, del segundo legajo de intereses Generales.
- 30 Instancia del Ayuntamiento hacia el Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación, acerca de la rotura del cable telegráfico submarino entre la Península y Tenerife, y ésta y la ciudad de Las Palmas, 24.VII.1901.
- 31 Las corporaciones e instituciones fueron: 1) Telde (adjunta instancia al Ministro de la Gobernación), firma Juan Álvarez Mayor, 6.VI.1902; 2) Gabinete Literario (adjunta instancia al Ministerio), firma Tomás de Zarate, 8.VI.1902; 3) Gáldar (adjunta instancia al Ministerio), firma Juan Ouesada, 10.VI.1902; 4) Real Sociedad Económica de Amigos de País (Tenerife) adjunta instancia al Ministerio de Obras Públicas, firma Juan de Escanio, 16.VI.1902; 5) Arrecife, (adjunta instancia al Ministerio), firma Pedro Medina Rodríguez, 20.VI.1902; 6) Puerto Cabras (adjunta instancia a las Cortes), firman: Agustín Medina Báez, Tomás Felipe Mauro, Ramón Castañeyra, Secundino Alonso, Manuel Martín, José Fernández, 8.VI.1902.
- 32 En acta de sesión ordinaria de 21 de julio de 1905.
- 33 El telegrama está fechado el 22 de julio de 1905.
- 34 Comunicación del Presidente del Consejo de Ministros al Alcalde de Las Palmas, en la que se informa que ha recibido su telegrama y lo traslada al Subdirector General de Comunicaciones, saluda Eugenio Montero Ríos.
- 35 Comunicación del 31 de julio de 1905, saluda Eugenio Montero Ríos.

- 36 Instancia del 4 de diciembre 1905.
- 37 Exp. 31, ya citado.
- 38 Sobre este particular, hay que consultar: AHPLP, Ayuntamiento. Serie: Intereses Generales, leg. 2, expediente 46A (= «Expediente sobre establecimiento de una línea telegráfica al puerto de la Luz», años 1885-1891).
- 39 Carta-comunicación del Círculo Mercantil de Las Palmas a la Alcaldía de la ciudad para que se instale una línea telegráfica entre Las Palmas y el Puerto de La Luz con «hilo aéreo»; firma Antonio Gómez, 3.XII.1884.
- 40 El oficio es del 20 de febrero de 1885.
- 41 Hay copia de esta instancia en el expediente citado, fechada el 16 de diciembre de 1884.
- 42 En el expediente 46A, hay un borrador de carta a Fernando León y Castillo, acompañado de una copia de instancia al Ministro de la Gobernación, sin firma ni fecha.
- 43 Exp. 46A, citado.
- 44 Carta-comunicación a la Alcaldía, denegando la «autorización al Oficial encargado de la estación telegráfica del Puerto de La Luz para cursar despachos fuera de las horas de servicio», porque es un «servicio limitado»; fechada el 27 de marzo de 1887.
- 45 Según instancia de Doña DOLORES CAUBIN al Alcalde, fechada el 1 de diciembre de 1890.
- 46 Según acuerdo de la Corporación en sesión ordinaria del 14 de diciembre de 1890.
- 47 Según se convino en sesión del 12 de diciembre de 1890, en donde se concluyó su clausura puesto «que bajo ningún concepto es necesaria hoy para el servicio público».
- 48 Firmado por Plácido Sansón, exp. 46A. cit.
- 49 *Ibid.*
- 50 Fechado el 13 de marzo de 1891.
- 51 Según instancia alzada al Alcalde, fechada el 17 de agosto de 1892.
- 52 Hay un borrador de esta carta, fechado en octubre de 1892.
- 53 Carta-comunicación del Cuerpo de Comunicaciones (Dirección de Sección y Centro de Santa Cruz de Tenerife), a la Alcaldía acusando recibo de la propuesta del Ayuntamiento y aceptándola; firma Juan Ravina, 8.X.1892.
- 54 Previamente, se había aceptado la posibilidad de tal contrato, en sesión ordinaria del 12 de mayo de 1893.
- 55 Fechado el 3 de agosto de 1893.
- 56 Aparte del acuerdo de la sesión ordinaria, se remite una instancia al Ministerio de la Gobernación, solicitando la «ampliación de las horas de servicio en la estación telegráfica del Puerto de la Luz» (23.III.1891); y también se alza un extenso y razonado informe a la Alcaldía sobre la utilidad de mantener la estación en su sitio (8.VIII.1893).
- 57 Según oficio del Cuerpo de Telégrafos (Centro de Tenerife, Dirección de Sección de Canarias), Estación de Las Palmas, dirigido a la Alcaldía, fechado el 27 de octubre de 1897.
- 58 Oficio del Cuerpo de Telégrafos (Centro de Tenerife, Dirección de Sección de Canarias), Estación de Las Palmas, dirigido a la alcaldía Constitucional, fechado el 21 de marzo de 1898.
- 59 Oficio del Cuerpo de Telégrafos (Centro de Tenerife, Dirección de Sección de Canarias), Estación de Las Palmas, dirigido a la Alcaldía Constitucional, fechado el 16 de octubre de 1899.
- 60 Previo a la notificación del Cuerpo de Telégrafos, hubo un aviso de desalojo de los inquilinos de la antigua estación, dictado por la Alcaldía y que lo llevó a efecto el Sargento de Guardia del Puerto de La Luz (12.IV.1898), y también un oficio (en borrador) del Ayuntamiento al Jefe de la Estación Telegráfica, comunicándole el abandono y clausura de esa oficina (5.XII.1899).
- 61 Cfr. AHPLP, Ayuntamiento. Serie: Intereses Generales, leg. 2, exp. 46B (= «expediente relativo a la creación de una estación telegráfica en el Puerto de la Luz», año 1912). En especial, la comunicación del R. C. Náutico de Gran Canaria a la Alcaldía (23.II.1912), informando sobre la posibilidad de que la Dirección General de Telégrafos acceda a la instalación de una estación telegráfica en el Puerto.
- 62 Me refiero a la propuesta del concejal Salvador Pérez Miranda para «la creación de una estación telegráfica en el Puerto de la Luz», 6.IX.1910; que fue alzada al Gobierno. Y también a la favorable acogida que tuvo dicha propuesta en la sesión ordinaria del Ayuntamiento, fechada el 21 de septiembre de 1910. Como culminación de este nuevo brote de preocupación, se hizo una instancia al Ministro de la Gobernación para «ordenar el restablecimiento de la estación...», aunque sólo conste en el exp. 46B el borrador de ella, sin firma ni fecha.
- 63 Fechada la comunicación el 2 de septiembre de 1910.
- 64 Estas son las condiciones expresadas en la carta del R. C. Náutico a la Alcaldía, véase nota 60, *supra*.
- 65 Exp. 46B, cit.
- 66 Según se detalla en sesión ordinaria del Ayuntamiento, fechada el 7 de junio de 1912.
- 67 Exp. 46B cit., firma R. José Larad (Jefe Provincial).
- 68 Carta-comunicación del R. C. Náutico de Gran Canaria a la Alcaldía de Las Palmas; firma Orencio Hernández (El Presidente del R. C. N.), 12.IV.1915.
- 69 Carta-comunicación del R. C. Náutico de Gran Canaria a la Alcaldía Constitucional, fechada el 10 de marzo de 1915, y firmada por Orencio Hernández. Los locales sugeridos son los siguientes: 1) Uno enclavado en la calle Viera y Clavijo, nº 7, del cual es apoderado Manuel Melián, cuyo alquiler asciende a

- 125 ptas. mensuales; 2) Otro en la misma calle, pero con propietario en Juan Mark, que sale por unas 100 ptas. mensuales; 3) Situado en la carretera de Tamaraceite, cuya propiedad pertenece a la viuda de Roca, viene a salir por unas 125 ptas. al mes; 4) Emplazado en el Parque de Santa Catalina, su renta es de 75 ptas. mensuales, siendo la propiedad de Domingo López; y 5) Un local desocupado a 65 ptas. al mes, cuyo propietario es Andrés Macías.
- 70 Según instancia alzada al Alcalde, y firmada el 15 de mayo de 1915.
- 71 El informe de la Comisión data del 31 de mayo de 1915 y la sesión ordinaria subsiguiente del 4 junio de 1915.
- 72 El contrato consta en el exp. 46B, cit.
- 73 *Ibid.*, firmado por Darío del Nero (Jefe de Sección).
- 74 Aunque, previamente, se recabó el pertinente informe de la Oficina Técnica Municipal de Las Palmas, firmado por el arquitecto Fernando Navarro (31.VII.1915).
- 75 *Cf.* el expediente «sobre solicitar del Gobierno que en la Subasta anunciada para el tendido y explotación de cables telegráficos submarinos, se incluya la condición de establecer un ramal a Fuerteventura» (agregado al exp. 31, leg. 2, de la serie «Intereses Generales», ya citado).
- 76 A esta demanda, hay que sumar la hecha por la Alcaldía Constitucional de Santa Cruz de Tenerife (Alcalde: Felipe M. Poggio), fechada el 7 de diciembre de 1905 y que pedía la inclusión no sólo de Fuerteventura, sino la de La Gomera y El Hierro, amén de solicitar la rebaja de las tasas en dos pesetas, de forma que se equiparasen a los costes habidos en las comunicaciones entre las Islas Baleares y la Península.
- 77 La propuesta está fechada el 16 de febrero de 1906.
- 78 Fechada el 21 de febrero de 1906.
- 79 La instancia es del 28 de febrero de 1906.
- 80 Consta en el exp. 31, citado.
- 81 HERRERA PLOUF, Alfredo. *Las Palmas de Gran Canaria*, Madrid: Ed. Rueda, 1984 (2ª ed. aum.), 2 tomos; *vid.* «Segunda Parte», p. 297.
- 82 El cable se tendió el 20 de noviembre de 1883; *cf.* Guimerá Peraza, *op. cit.*, p. 196.
- 83 Véase *Foreign Office*, 371/526, documento 27.750 de 1908 (despacho 105).
- 84 Sobre este aspecto es ineludible la cita de las obras de FRANCISCO QUINTANA NAVARRO: «La Luz, estación carbonera y despegue portuario: 1883-1913», *Aguay-ro*, nº 146 (marzo-abril 1983), pp. 10-18; *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz (1883-1913)*, Las Palmas: CIES (Cuadernos Canarios de Ciencias Sociales, 19), 1985.
- 85 Véase Bolesław Orłowski «Ingenieros polacos en España durante el siglo XIX», en: *Llull*, vol. 10, ns. 18-19 (1987), pp. 125-137, esp. 132-33.
- 86 *Ibid.*, p. 132.
- 87 GUIMERÁ PERAZA, *op. cit.*, p. 196.
- 88 Nos referimos al expediente 31 de «Intereses Generales».
- 89 *Ibid.*
- 90 DOMINGO J. NAVARRO, *Recuerdos de un novenón*, Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1991, página 134 de la «Conclusión».
- 91 *Foreign Office*, 371/135, documento 14.210, año 1906.
- 92 Archivo de la Cámara de Comercio de Las Palmas, SN. II, leg. 10, Expediente de las Memorias de la Cámara.
- 93 En el apartado c) del bloque «Comunicaciones y Transportes».