

Vegueta

Anuario de la Facultad de Geografía e Historia
ISSN: 1133-598X

8

Las Palmas de Gran Canaria



UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
Servicio de Publicaciones

2004

Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia es una publicación científica de periodicidad anual, editada por la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, que publica artículos inéditos sobre Historia, Geografía e Historia del Arte, una vez superan un proceso de evaluación anónimo por expertos externos. *Vegueta* se publica anualmente desde 1992 y está referenciada en el Índice Español de Ciencias Sociales (ISOC) y en DIALNET. Mantiene intercambios con todas las publicaciones nacionales e internacionales de dichas especialidades que lo soliciten.

EDITOR

Servicio de Publicaciones y Producción Documental de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Balears); Jean Stubbs (U. London Metropolitan); Armin U. Stylow (Kommission für Alte Geschichte und Epigraphik, Deutsches Archäologisches Institut)

CONSEJO DE REDACCIÓN (ULPGC)

M^a de los Reyes Hernández Socorro (Directora); Agustín Naranjo Cogala (Secretario); Alejandro González Morales; Sebastián Hernández Gutiérrez; José Alberto Bachiller Gil; Ramón Díaz Hernández; Luis Hernández Calvento; Juan Sebastián López García; Elisa Torres Santana; Germán Santana Pérez; Javier Márquez Quevedo; Luis Miguel Pérez Marro; Manuel Ramírez Sánchez (Vocales)

CORRESPONDENCIA

Revista *Vegueta*. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Facultad de Geografía e Historia. C/Pérez del Toro, s/n. E-35003 Las Palmas de Gran Canaria.
revistavegueta@ulpgc.es

RESPONSABLE DE REDACCIÓN

Página web de la revista: Manuel Ramírez Sánchez

CONSEJO ASESOR

Antonio Bethencourt Massieu (UNED); Ciro F. S. Cardoso (U. Federal Fluminense); Francisco Comín Comín (U. de Alcalá); Heriberto Cruz Solís (U. de Guadalajara); Carmen Fraga González (U. de La Laguna); Francisco M. Gimeno Blay (U. de València); Horst Pietschmann (U. Hamburg); Carlos Reyer Hermosilla (U. Autónoma de Madrid); Reinaldo Rojas (U. Pedagógica Experimental Libertador); José Manuel Rubio Recio (U. de Sevilla); Abdellah Salih (Centre des Etudes Historiques et Environnementales, Institut Royal de la Culture Amazighe); Mauro S. Hernández Pérez (U. de Alicante); Carlos Martínez Shaw (UNED); Ramón Pérez González (U. de La Laguna); Pere Salvà Tomàs (U. de les Illes

INTERCAMBIO

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria Servicio de Publicaciones. Avda. Marítima del Sur s/n. Edif. Anexo a La Granja. Tlfno: +34 928 45 2707. Fax: +34 928 45 8950.
serpubli@ulpgc.es

REALIZACIÓN

Servicio de Publicaciones de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

VENTA

La Tienda ULPGC. Edificio de las Instalaciones Deportivas. Campus Universitario de Tafira. 35017 Las Palmas de Gran Canaria. Tlfno: 928 458629. Fax: 928 457349.
tienda@ulpgc.es

Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia está disponible en Internet:
www.webs.ulpgc.es/vegueta

ARQUITECTURA Y PODER LOCAL: LOS ORÍGENES DE
LA COMANDANCIA DE MARINA DE LAS PALMAS

JAVIER MÁRQUEZ QUEVEDO
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
Departamento de Ciencias Históricas
jmarquez@dch.ulpgc.es

Resumen: La construcción de edificaciones representativas del poder ha sido siempre una constante. En el caso de Canarias, una región pobre y alejada del centro político de Estado, esta arquitectura tomó una gran relevancia debido a su escasez. En una etapa de creciente rivalidad entre la capital provincial, Santa Cruz de Tenerife, y Las Palmas, ciudad que despuntaba con el auge del Puerto de La Luz, el deseo de contar cuanto antes con un vistoso edificio para la Comandancia de Marina tuvo un evidente objetivo político. Este artículo es un breve repaso a los orígenes de esta construcción y sus dificultades para realizarla.

Palabras clave: Comandancia de Marina, Puerto de La Luz, Santa Cruz de Tenerife, Islas Canarias, arquitectura militar, Ministerio de Marina, Capitanía General de Cádiz

Título: Architecture and State: the origins of the Las Palmas Commandership building

Abstract: The representative authority building has ever been manifest. In Canary Islands, needy and distant region from metropolis, this architecture obtains large importance owing to her shortness. In the times of increasing competition between the chief town, Santa Cruz de Tenerife, and Las Palmas, one place that expanding through Puerto de La Luz's summit, to have a desire to count upon a showy commandership building rapidly it was an obvious political objective. In this essay, we will analyse the origins of this building and the objections in order to achieve it.

Keywords: Naval Commandership, La Luz Harbour, Santa Cruz de Tenerife, Canary Islands, Military Architecture, Naval Office, Cadiz's Headquarters

El Puerto de La Luz en Las Palmas había nacido en 1883 con la manifiesta vocación de servir a los intereses exteriores. Largamente demandado por los sectores navieros y mercantiles que se encontraban ya en la mirilla del capital extranjero

cuando obtuvieron la concesión estatal, se veneró como la gran panacea para la economía insular, predestinado para dar a conocer al mundo la importancia marítima del Archipiélago. Su valor estratégico vino determinado desde los inicios — así lo indicaba su sobredimensión respecto a la isla, el hinterland más inmediato— y fue el primer reclamo en la popularización de Canarias como un establecimiento cardinal para las numerosas singladuras coloniales. Este puerto mantuvo durante variadas épocas una relación de privilegio con los grandes integrantes del comercio internacional, de ahí que su actividad y desarrollo se desligara de las evoluciones del mercado interior, pues si entre 1875 y 1890 se da una de las coyunturas más graves de la historia económica del Archipiélago, el movimiento portuario no dejó de crecer, y sin duda actuó como maquinista del desarrollo mercantil moderno (MARTÍN, 1989: 105-107). Concebido a la manera de un nuevo mojón en la escogida senda de las franquicias, tuvo un rotundo e inmediato éxito al constituirse en refugio o apostadero internacional¹.

La Luz completó, con la exportación de mano de obra y la especialización agraria, la trilogía de prestaciones del archipiélago canario al espacio económico donde se hallaba inserto. Más que en movimiento de mercancías — dos tercios de éstas correspondían al carbón y el resto a productos agrícolas— se destacará en el arqueo de los buques atracados, un vestíbulo para la entrada de las importaciones, por donde se transfirió además la tecnología necesaria para perfeccionar las actividades especializadas, permitiendo una mayor rentabilidad de los medios de producción y de los servicios ofertados. La breve política modernizadora de las infraestructuras portuarias españolas alumbró uno de sus escasos retoños en la excelente bahía de Las Isletas. El Estado finan-

ció la construcción de diques y muelles, mientras el resto correspondió a la iniciativa privada. Hasta 1884 las relaciones entre Canarias y el África occidental fueron muy limitadas por carecerse de un apostadero de vanguardia. El nuevo puerto de abrigo se integró en la espina dorsal del tráfico en esta área, que incluía a Funchal, Santa Cruz de Tenerife y San Vicente de Cabo Verde, preferidos por las metrópolis coloniales a los de la ribera africana por ser más seguros, estar mejor equipados y ubicados, aparte de actuar como cotas avanzadas de la civilización europea.

En el plano doméstico, el Puerto de la Luz logró a corto plazo lo que llevaba años esperando el mundillo comercial de Las Palmas: que el centro de gravedad de la economía canaria se desplazase hacia la encarnizada rival de Tenerife. Un sentimiento de triunfalismo invadió a los grupos que pretendían la división de la provincia, para los que el nuevo amaradero significaba un enorme paso adelante. El crecimiento imparable de la marina a vapor necesitó de aquella nueva base para el abastecimiento, sobre todo de un carbón que proporcionara la autonomía suficiente a los buques. Al igual que Madeira, Azores o Cabo Verde, el archipiélago canario se hubo de transformar en unos pocos años —como previno el cónsul inglés Dupuis— en un área estratégica de enorme categoría para el suministro de las flotas, consideradas imprescindibles por los almirantazgos de las mayores potencias europeas para el control de las comunicaciones metropolitanas y para asegurar una posición de superioridad en el supuesto de guerra marítima.

Un crecimiento tan rápido y de tales proporciones hizo necesario, a fines del XIX, la visualización de un símbolo material que condensase en sí mismo el nuevo poderío comercial y portuario de la isla, y en particular de la ciudad de Las Palmas.

Se pretendió pues que esto lo encarnase un edificio considerado emblemático, destinado a albergar la Comandancia de Marina. Esta institución venía rodeada de una importante carga política, en el contexto del pleito interinsular, dado que a comienzos de la década de 1890 los confidentes en Santa Cruz dieron el soplo de que cerca del Ministerio de Marina, en Madrid, se hacían chanchullos para suprimir la Comandancia de Las Palmas anexionándose la de Tenerife, medida que si bien fue comunicada con cierta reserva, se percibió casi como un hecho consumado. Francisco Manrique de Lara y Agustín Bravo de Laguna, dos pesos pesados de la agrupación leonista, telegrafieron de inmediato a su cabecilla —constatando el rumor con la lectura del diario crítico *La Patria* del posibilista Ambrosio Hurtado de Mendoza—. Tras unas semanas, Fernando León y Castillo manifestó que el Ministro le había asegurado «que ni de cerca ni de lejos» se había pensado en la supresión de esa comandancia². El mentís dado por el gobierno fue agua de mayo, y se tomó como un toque de atención para no inhibirse en el terreno de la política militar, donde los liberales de Tenerife les llevaban la delantera.

Pero los intentos de contención del gasto público del en aquel entonces gobierno de Sagasta habían llegado también a la Armada. Desde su cartera de Hacienda, el liberal Germán Gamazo pretendió cargar el peso de las deducciones de su reforma sobre los créditos de Marina, una de las causas por las que dimitiría el ministro Pascual Cervera meses más tarde. Las filtraciones de altos funcionarios dejaban caer que se tomarían serias medidas, renunciándose a los objetivos del Plan Naval de Arias. Entre ellas se rumoreó que «determinado arsenal» sería cedido a una empresa particular para que lo gestionase, mientras el Gobierno manten-

dría la utilización de sus servicios, que aparte se reduciría la plantilla y se recortaría el sueldo al personal excedente, que los hospitales de la Armada cerrarían y los enfermos serían trasladados a sanatorios civiles o que habría un único contador de navío por comandancia de puerto, ahorrando estas decisiones al Estado unos siete millones de pesetas en total³. Las modificaciones en el organigrama del ministerio preveían la clasificación de provincias marítimas de segunda clase a las de Gran Canaria y Tenerife, mandadas por capitanes de fragata, el equivalente a un teniente coronel del ejército de Tierra. Para la administración naval las dos comandancias habían constituido la provincia de Canarias hasta ese momento, dependiente de la Zona Marítima de Cádiz. El cambio de Cervera conllevaba la implantación de una demarcación general en las capitales de Puerto Rico, Baleares y en el propio Archipiélago. Con ello se aumentaba la importancia del espacio marítimo de las islas, que quedaba autónomo del distante departamento gaditano. El gobernador militar Rafael Loste consideró un mal menor que la comandancia general radicase en Santa Cruz, si Gran Canaria se igualaba como provincia marítima, pues tenía antes una categoría inferior. Gozaba, por otro lado, de una matrícula de buques mayor y de un puerto mucho más concurrido, lo cual le proporcionaba un segundo comandante con rango de teniente de navío. A la burguesía grancanaria esto no le convenció en absoluto y reclamó que el argumento fundamental para fijarla fuese el punto donde recalaran más vapores de distintas naciones y ese lugar era La Luz, aunque se consideraba innecesaria, puesto que motivaba un aumento del gasto justo en tiempos de frugalidad.

La unificación de las comandancias de marina en una sola cabeza con base en

Las Palmas como quería León y Castillo no se produjo, pero tampoco se plasmó la reorganización de Cervera, archivada por el siguiente ministro, el contralmirante Manuel Pasquín. Sin embargo, su reflejo en la prensa local creó la suficiente convulsión en los sectores sociales más sensibles al llamado *problema canario* e hizo que se dieran las condiciones óptimas para una intensificación en la dura batalla por la hegemonía política del Archipiélago. El respeto hacia el Puerto de La Luz vendría de su *prestigio* y un edificio que albergara la Comandancia ayudaría a alcanzar ese donaire. No obstante, la aspiración local de contar con éste partía de unas legítimas exigencias que el propio despegue portuario había generado. El jefe de la Marina de Gran Canaria había informado al Ministerio que la distancia de 6 Km que mediaba entre la población de residencia de la Capitanía de Puerto y el de la Luz, por el que se hacían ya todas las operaciones marítimas, presentaba la necesidad imperiosa de que se pensase en destinar sitio para la construcción de una sede. Los perjuicios y las deficiencias en el servicio no podían evitarse por aquella causa, por mucho que fuera su celo en el cumplimiento del trabajo. Cada día se dejaba sentir más la necesidad de que las oficinas se encontrasen en las inmediaciones del puerto, conforme iba aumentando la entrada y el movimiento de los buques y, por igual, de los incidentes que se originaban a diario, que obligaban a la presencia inmediata de la autoridad. Sin extenderse en otra clase de consideraciones, al comandante Antonio Moreno Guerra tampoco podía dar cumplimiento, ni podía continuar, las actuaciones particulares o del reclutamiento de las que él mismo era fiscal.

En el escrito, alegando el constante deseo de mejorar el servicio con el reducido personal que contaba, se llamaba la

atención a objeto de que se estableciera la Capitanía de Puerto en la Luz. Dado los apuros del Tesoro, se presentarían dificultades, pero si se abandonaba el asunto entonces, en el futuro sería más difícil porque se habría dispuesto de todos los sitios del litoral porteño y por lo menos debería señalarse el que ocuparía aquel edificio, que correspondía su construcción al Ministerio de Fomento y debía englobarse en las obras generales del puerto. El oficial propuso pues —mientras la situación financiera no mejorara— utilizar para la Capitanía el pabellón de los ingenieros en el recinto, del cual no hacían uso, adosándole al mismo un departamento de poco coste para darle la amplitud que necesitaban las oficinas. También podría intentarse recurrir a los comerciantes de la ciudad para la construcción del mismo, y aunque esto era problemático «por estar la mayoría agobiada con distintos servicios locales», le resultaba lo más «conveniente e indispensable» fijar el sitio y levantar el plano y el presupuesto de aquel edificio de acuerdo con el Ministerio de Fomento. Las oficinas de la Comandancia y Capitanía las tenía en su casa particular, «pues de otra manera era imposible estar con la decencia que correspondía» según el exiguo presupuesto que manejaba. Moreno Guerra se quejó de los subidos alquileres del país, los cuales ni siquiera con la gratificación de escritorio, más la cantidad que cedía a la oficina, alcanzaban para cubrir los gastos del escribiente y el material. Este sacrificio, unido a los desembolsos del traslado a La Luz, disminuía considerablemente sus haberes y era otra de las razones por las que interesaba al Capitán General de Cádiz para que elevase su ruego al Ministro, como responsable de un puerto «de los más que reclamaba la Marina Militar de todas las naciones, que siempre tenían

algún buque allí, especialmente Inglaterra»⁴.

La Dirección del Material del Ministerio en Madrid estaba conforme con las consideraciones expuestas por el Comandante de Marina y encontró por tanto «de necesidad» la construcción del edificio para la Capitanía de La Luz. Según aquel negociado, aún cuando la distancia que mediaba entre la población de Las Palmas y su puerto no fuese tan grande, era evidente la conveniencia de que el edificio para capitanía radicase en él, tanto para bien del servicio en el despacho de los asuntos navales, como para la mejor vigilancia e inspección que ejercían las autoridades sobre todas las operaciones marítimas y que exigían su constante presencia. La necesidad de atender las conveniencias mercantiles ante el incremento del tráfico y la frecuencia de visitas de buques de guerra extranjeros, eran razones suficientes que corroboraban la necesidad de emplazarla en su litoral. Decía parecerle de sumo interés proceder a la construcción cuanto antes, a fin de que pudiera llevarse a cabo en el sitio más adecuado para ello. Animaba a que —de acuerdo con el Ministerio de Fomento— se levantase el plano y se formase el correspondiente presupuesto de la obra, sin perjuicio de que mientras se solicitase el pabellón que indicaba Moreno Guerra, se ejecutara un cálculo aproximado de las obras necesarias en el indicado pabellón provisional. El 13 de junio de 1893, el ministro Segismundo Bermejo resolvía de real orden que la Comandancia de Marina de Gran Canaria formase el presupuesto para iniciar los trabajos, que alcanzaría las 9938 pesetas. En una nota posterior, de 30 de noviembre, la Dirección del Material del Ministerio de Marina dictaminaba que, reconocida la necesidad de que la Comandancia se encontrase inme-

diata al mar, se resolviera esta cuestión de modo definitivo y Fomento señalase el emplazamiento «del edificio especial para oficinas de la Marina».

El Comandante de Marina había manifestado que, en previsión de que por el ramo de Fomento no se accediese a la cesión del pabellón, solicitaba del Gobernador Civil de la Provincia que designase un sitio en el proyecto de obras del puerto, para que en su día y con la autorización debida se establecieran las dependencias. Después del resumen anterior, la Dirección del Material observaba que las obras de ampliación del pabellón de ingenieros venían, según indicaban los planos, a convertirse en un edificio regular cuya planta edificable era de 128 m², en tanto que el pabellón de ingenieros como tal, sólo contaba con unos 30. Por lo demás, el presupuesto que ascendía aproximadamente a diez mil pesetas no resultaba exagerado y los cálculos que le daban origen parecían bien establecidos, siempre que se aceptase como no excesivo el número y la importancia de los diferentes departamentos que conformaban el reparto del edificio y con relación al número de funcionarios que tenía destino en aquella Comandancia de Marina. En este supuesto, lo que aquel jefe de negociado consideraba procedente era que por la Intendencia General se manifestase en qué concepto de créditos encajaría el gasto que esta obra ocasionaría y si había una cantidad disponible al efecto, mas en caso afirmativo, se decidiera la posibilidad económica de realizarla y obtener de Fomento el permiso, interesándole a la vez la inclusión en el proyecto general del Ministerio.

Desde Marina se había pedido al Ayuntamiento de Las Palmas un local independiente entre las oficinas de Rentas o Sanidad para la Capitanía del Puerto, entretanto se construyese una caseta para la

misma. La Comisión de Hacienda en dictamen dijo sentir que por más gestión que había practicado para proponer un local, no le había sido posible encontrarlo, haciendo constar además que no podía disponer el municipio de ninguno de los locales en que se hallaban las oficinas de Rentas o Sanidad. La Alcaldía reservaba en esta ocasión su iniciativa y los mayores sacrificios para contribuir a facilitar la creación del varadero de torpederos en el Castillo de La Luz cuando Guerra lo cediese según una propuesta del 18 de enero de aquel año, por lo cual podría abreviarse el plazo y procederse a la construcción del edificio de la Capitanía del Puerto, pero si esto no era posible, dada la apremiante necesidad que había, se rogaba una autorización para implicar a la nueva burguesía de la ciudad en la construcción del referido edificio. En realidad, el varadero para torpederos tampoco se llevó nunca a cabo debido a una negligencia administrativa (MÁRQUEZ, 2004: 319-324). Las dos casetas para albergar la Capitanía —una principal y otra provisional— fueron costeadas al unísono por el Ayuntamiento y el Comercio de Las Palmas —un total de 4351 pesetas— en noviembre de 1894. La primera fue instalada en el arranque del muelle transversal de Santa Catalina e inaugurada el 13 de diciembre de ese mismo año⁶. Con el encargo de ablandar al Ministerio para que cediese esta arquitectura del poder, santificada por su alta cotización política, Moreno no se distraía con las penurias locales porque deducía que las demandas militares del Puerto de La Luz eran mucho más que un edificio singular que otorgase en el futuro un mayor empaque a la plaza de Las Palmas.

El siguiente comandante de marina en Las Palmas, Enrique Albacete, será el encargado de remitir a Juan León y Castillo, encargado de las obras en La Luz, el plano

de un edificio elaborado por el ingeniero naval jefe Manuel Hernández y del cual se facilitó un ejemplar a Cádiz y Madrid. Pensaba que era el momento para no dejar pasar la oportunidad de redactar el presupuesto y, si fuera posible, acelerar su ejecución inmediata, pues «no pasaba desapercibida la necesidad de que la Marina actuase en terreno propio y no prestado, cual sucedía porque el sitio donde estaba emplazada la caseta de la Comandancia, como fue cedido provisionalmente a Marina por la compañía que ejecutaba las obras en el Puerto, podía originar que el día menos pensado volviera la institución a quedarse sin tener donde llenar sus diferentes cometidos y guardar su numeroso archivo»⁷. Por otra parte, el ingeniero Hernández había examinado la caseta y opinaba que no era posible pensar en aprovecharla para que sirviera de base a ningún edificio de la Comandancia de Marina. Era toda de madera y sus paredes y el techo estaban forrados de hierro galvanizado, con escasísimas dependencias, muy defectuosas y calurosas para los servicios.

Se había proyectado un edificio para construirse en su día de nueva planta. El emplazamiento que para esa finalidad habría de corresponder con las dimensiones a sus necesidades, «como Comandancia de Marina de 1ª Clase», ajustaba las dependencias para el personal y material de una comandancia de esa categoría, que de aceptarse como planta del edificio la de aquel plano, con la separación de oficinas y servicios, situado todo en el piso bajo, alcanzaba así a llenar un rectángulo de 35 x 50 m. Todas las habitaciones eran de buena capacidad «como se acostumbraba y requería en el país y máxime para una localidad como la del Puerto de Refugio de La Luz, en que los calores eran excesivos». El alto del edificio podía

dedicarse para las dependencias particulares del Comandante de Marina, quien tendría así siempre bajo su inmediata inspección los servicios de la oficina aunque se hubiera retirado a sus habitaciones.

Con tal motivo, Hernández, constataba por conducto fidedigno — «cual era el del ilustrado ingeniero director de las obras de este puerto, Juan León y Castillo» — que para la constitución del muelle transversal de Santa Catalina, sea cual fuese en su día la renovación del estudio sobre la prosecución o no de aquella obra, nunca necesitarían toda la explanada formada en el arranque de dicho muelle para el material que se acopiase en ella, pues por mucho que este fuera se contaba allí con una superficie sobrada, nunca habría de acumularse de una vez, y sobre todo porque dicha terraza no era necesaria a la Compañía para la construcción de bloques, ya que éstos eran transportados por mar desde donde se construían. Habría desaparecido luego la única razón que obligaba a León y Castillo a indicar en un informe, como sitio para efectuar la edificación, el ángulo norte del Puerto. Era este terreno sobre la explanada, en el que se halla la caseta, el único conveniente de todo el recinto portuario donde debía pensarse en instalaciones como la que se trataba, dado su objeto y debiendo contar esa obra con un carácter definitivo. De tener que efectuarse sobre el mar, los gastos serían mayores pues habría que hacer cimentaciones que ya de por sí existían en el solar. El propio Capitán General de Cádiz, expresando su queja al Ministerio por las condiciones de la Capitanía de Las Palmas, había notado tantas deficiencias en la caseta, adquirida e instalada con donativos particulares y algunos recursos del Estado, que únicamente debido al carácter provisional con que se construyó era como podía sobrellevarse

la situación, si bien se tenían que desempeñar con gran trabajo todos los servicios sin ofrecer la debida seguridad para la custodia de los arbitrios portuarios.

La remisión del plano de la Comandancia de Marina del Puerto de la Luz al Ingeniero Director de las obras en Las Palmas, no podía considerarse en opinión del Ministerio más que como un señalamiento de la superficie que algún día habría de ocupar el edificio y para que se tuviera en cuenta el emplazamiento en el arranque del muelle de Santa Catalina, explanada propiedad del Estado, puesto que habían desaparecido las circunstancias que impedían se situase el edificio en esa zona. De esta manera, en vista de la escasez de presupuesto, el Gobierno dispuso que no se llevase a cabo por el momento la construcción del edificio de la Comandancia, y que cuando aquella pudiera intentarse, se modificasen las fachadas «haciéndolas que respondiesen a un solo estilo, se suprimiera el balcón corrido del ala que miraba al sur y se hiciese que la entrada principal diera al mar»⁸. Pero, el Comandante de Marina de Gran Canaria pasó de nuevo a la carga y en un nuevo oficio dijo hablar en representación del Comercio de la Plaza. Mencionó que se le había presentado una comisión de personas muy respetables de la burguesía, manifestándole haber concebido la plausible idea de costear por su cuenta un edificio para Comandancia de Marina y Capitanía de Puerto, «a la altura que correspondería al incremento que tomaba la concurrencia de buques tanto nacionales como extranjeros que visitaban La Luz. El Puerto se convertía así en el gran referente, en la joya a potenciar por todos los poderes fácticos de la isla, para lograr el despegue económico y —por derivación— político de Gran Canaria respecto a Tenerife. Un gran paso sería la consolidación de la Comandancia de Primera

Clase, compensado en este terreno la residencia del poder militar provincial en Santa Cruz.

En sus deseos de que se lleve a cabo en breve plazo la construcción de aquel edificio, Albacete anunciaba su propósito de que se verificase con la intervención de Marina para que resultara a las necesidades locales y regalarlo al Ramo, prometiendo formalmente arbitrar los recursos precisos para proceder a su edificación inmediata y terminarlo en el plazo de dieciocho meses. En vista de que por ahora esta edificación no era posible por cuenta de fondos públicos, que con algunas ligeras modificaciones había sido no obstante aprobada por el Ministerio de Marina en principio, el Comandante creía interpretar acertadamente los sentimientos del Gobierno al acoger benévolo a la comisión, manifestándole su gratitud por un acto tan espontáneo y generoso, y aceptó desde luego el plan propuesto, y dispuso que el ingeniero naval Hernández modificase los planos ya cursados según las directrices indicadas, teniendo en cuenta sobre todo la circunstancia de que la fachada principal mirase al mar. En la tramitación provincial que sobre el particular había entablado, el ingeniero de Obras Públicas encargado de las obras del Puerto trasladó a sus superiores que no había inconveniente en que Marina construyera el edificio en el expresado lugar; pero que para dar comienzo a su ejecución era urgente que el Ministerio de Fomento manifestase al de Marina su conformidad, con lo cual, de esta manera se verían respaldados los propósitos de los comerciantes y la Comandancia contaría con un edificio capaz y digno de la importancia de La Luz, con la prontitud que fuese necesaria y según deseaban sus iniciadores. De este modo, sin sacrificios del Tesoro, sería muy pronto un hecho la realización de un edificio «tan indispensable» y que recla-

maban las necesidades del mejor servicio. Ni que decir tiene, que Marina vio con agrado «el generoso desprendimiento de los comerciantes de Las Palmas al prestarse a dotar a sus dependencias en esa provincia marítima con un edificio decoroso y perfectamente adecuado al objeto de su aplicación»⁹.

En febrero de 1896, el Capitán General del Departamento Marítimo de Cádiz remitió unos nuevos planos para la construcción del edificio. Éste había sido modificado con arreglo a la real orden de 28 de octubre de 1895, y que iba a construir por su cuenta «el Comercio de Las Palmas». La Dirección de Material proponía la aprobación del proyecto estudiado por el ingeniero Manuel Hernández de Las Palmas, del cual se dedujo que «el edificio del que se hacía donación a la Marina reunía las condiciones «de grandiosidad no comunes en los destinados a tales servicios» y manifestaba al mismo tiempo «los buenos deseos en pro de la Marina» a cargo de la burguesía mercantil de Las Palmas. Hernández había cumplimentado los extremos recogidos en la real orden citada y atendido también a las instrucciones del comercio de la plaza. Había tenido en consideración las advertencias sobre orientación de fachadas y unificación de estilo, y levantó los planos de base del proyecto sin dejar de reunir las demás condiciones indicadas. Acto seguido, el Ministerio aprobó el proyecto rectificado¹⁰. Por la misma época, Pedro Bravo de Laguna, militar y dueño de los terrenos de la Isleta, manifestaba que al conceder el uso de las canteras de su propiedad para que se extrajera de ellas el material destinado a la construcción de la Comandancia que «el Comercio y la ciudad de Las Palmas iba a regalar al Estado», hacía gustoso «ese sacrificio de sus intereses, por prestar a Las Palmas y a la patria el auxilio de economía», y también

para contribuir a que Montojo «pudiera finalizar durante su Ministerio tan útil y necesario edificio». El comentario entusiasmado de la Dirección del Material fue que el inmueble iba a ser construido «con esplendidez y hasta con lujo», dada la calidad de la piedra ofrecida por el general Bravo, oferta que ratificó el propio Centro Consultivo de la Armada¹¹.

Pasado medio año, el Ministerio de Fomento seguía sin dar la autorización para ocupar la explanada de La Luz. Desde Marina se cuestionaban si debía retirarse la real orden en la que se solicitaba la posible urgencia y al mismo tiempo preguntar a Las Palmas, por conducto del Capitán General de Cádiz, lo que hubiera sobre la construcción de tal edificio por si se hubiera concedido el permiso, sin haber dado traslado a Madrid. En una anotación al margen de este escrito Patricio Montojo añadió: «debe prescindirse del entendimiento con Fomento y solamente dirigirse, como propone el Negociado, al Capitán General en Cádiz...»¹². Fomento en una disposición respecto a los inconvenientes que presentaba la construcción de la Comandancia de Marina del Puerto de La Luz en el emplazamiento fijado, obligaba a que el Comandante de Las Palmas estableciese un nuevo emplazamiento «en el caso de que las razones expuestas por los contratistas del Puerto resultarían indiscutibles». Éstos últimos habían expresado que no podían prescindir de la explanada en la que se proyectaba construir la Capitanía del Puerto ni, por lo tanto, renunciar a la reclamación de daños y perjuicios causados por una supuesta ocupación. El Ingeniero Jefe de la Provincia les había enviado una orden de la Dirección General de Marina, relativa al emplazamiento del edificio en la explanada norte de Santa Catalina, en cuya orden se prevenía el levantamiento de un acta en que se hiciera constar su confor-

midad con la localización, así como la renuncia a todo derecho de reclamación por los daños y perjuicios que pudieran causárseles con la ocupación. La concesionaria inglesa *Swanston* creía absolutamente necesario el solar para el servicio de las obras, dado que en él habían de situarse las hormigoneras, los toneles y las máquinas destinadas a la fabricación de morteros y cimentaciones para el muelle de Santa Catalina, así como los almacenes provisionales de depósitos de materiales y herramientas, por tener ocupada la explanada del sur con el acopio de la sillería, barracas y otros enseres. La construcción del edificio y el acopio de materiales para éste imposibilitarían el desarrollo de los trabajos¹³.

Un representante de la sociedad *Compañía de Almacenes Generales de Depósito* en Gran Canaria, en nombre del Comercio de la capital, solicitaba ya en 1897 se autorizase el cambio o la permuta del solar donde debía construirse la Comandancia de Marina, al norte del muelle de Santa Catalina, por otro situado al naciente de la Plaza de la Feria, que había cedido gratuitamente el Ayuntamiento. La Dirección del Material no encontraba inconveniente en que se accediera a lo solicitado; pero, antes de resolver, debía oír el parecer del Centro Consultivo. Curiosamente, éste, en conformidad con lo informado por el Capitán General de Cádiz, no procedía a acceder a lo que se solicitaba por creer que se trataba sólo con dicho cambio del embellecimiento de la población de Las Palmas. No obstante, Marina informaba que eran de estimar las razones del Comandante favorable a la permuta, pues estaba la Comandancia en la Plaza de la Feria en el lugar en que residían las demás autoridades, cónsules y consignatarios, y existiendo un tranvía de vapor podía personarse en el Puerto de La Luz

cuando fuera urgente su presencia, basando siempre en todos los demás casos el Ayudante de la Capitanía, que residía en la localidad. Además, el edificio se situaría a orillas del mar, en el centro de la ensenada que formaban los puertos de Las Palmas y de La Luz, dominaría a ambos y ejercería a la vista una constante vigilancia. Por otra parte, era de utilidad para los comerciantes que costearían el edificio el que se construyeran almacenes de depósito para el tráfico portuario en el lugar cedido por Fomento. Al fin, la Secretaría Militar de Marina accedió a la permuta solicitada de los terrenos, para que la Comandancia se erigiese en el lugar donde se encuentra actualmente. Ésta comenzó a construirse en 1898 y no se terminaría hasta veinte años después¹⁴.

NOTAS

- 1 Al contrario que Francia —que tenía a Dakar o podría disponer en el futuro de puertos marroquíes bajo su directa influencia— Gran Bretaña no contaba al comienzo de los años ochenta con ninguna base parecida en toda la costa noroccidental africana, lo que dejaba aislada a Gibraltar en ese frente y ponía en peligro el enlace con sus colonias del Golfo de Guinea. Ya en esos años iniciales, los grandes depósitos de La Luz expendían anualmente unas 200 mil toneladas de carbón, *vid. El Liberal de Las Palmas*, 26 de noviembre de 1890.
- 2 Carta de Agustín Bravo a León y Castillo, Las Palmas, 16 de diciembre de 1891, Archivo del Museo Canario, fondo Fernando León y Castillo, caja 1 y viceversa, Madrid, 5 de enero de 1892, Archivo Casa Museo León y Castillo, fondo Fernando León y Castillo/epistolario.
- 3 *Vid. El Liberal*, 13 de enero, 18 de febrero, 13 y 16 de marzo; y 17 de agosto de 1893. el órgano de Las Palmas lloraría «la muerte» del Puerto de La Luz cuando entrara en vigor la nueva ley. La Comandancia General sería

- «un formidable ariete contra aquel, sobreviniendo las mayores catástrofes para la isla». Antes de pasar por una nueva prueba del poder despótico de Santa Cruz –decía el órgano leonista– era preferible «ser gobernados por un cabo de mar».
- 4 Escrito de la Capitanía General del Departamento Marítimo de Cádiz al Ministerio de la Marina dando cuenta de un informe del Comandante de Marina de Gran Canaria de 15 de mayo de 1893, San Fernando de Cádiz, 29 de mayo de 1893, Archivo General de Marina Álvaro de Bazán (AGMAB) Ministerio de Marina, Puertos, leg. 5639/31.
 - 5 Informe de la Dirección del Material para el Ministro de Marina Bermejo sobre la construcción de la Comandancia en Las Palmas, Madrid, 5 de junio de 1893, *ibídem*. Como el crédito con que se contaba era muy escaso, y en particular en el concepto a que deberían afectar si se llevaran a cabo las obras en La Luz, no era posible ejecutarlas en el caso de que fueran reparaciones; pero incluso como se trataba de un edificio y el presupuesto vigente no consignaba dinero para construcciones civiles, no podría ejecutarse si en el presupuesto siguiente no se fijaba la libranza necesaria para esa clase de obras. La Dirección del Material recomendó que Fomento se hiciese cargo de las obras del pabellón, para lo cual podría servir de base el proyecto remitido por el Comandante de Marina. Esta petición la oficializó Marina por escrito el 4 de enero de 1894. El famoso pabellón reformado terminará siendo sustituido por la instalación de una pequeña caseta que albergase a las oficinas.
 - 6 Despacho del Capitán General de Cádiz al Ministerio de Marina remitiendo un oficio del Comandante de Marina de Gran Canaria de 8 de junio de 1894, San Fernando, 18 de junio de 1894, *ibídem*.
 - 7 Escrito del Capitán General de Cádiz al Ministerio trasladando un informe del Comandante de Marina de Gran Canaria del 12 de septiembre de 1895, San Fernando, 4 de octubre de 1895, *ibídem*.
 - 8 Notas de la Dirección del Material del Ministerio de Marina al ministro Patricio Montojo, Madrid, 17 de octubre de 1895, y al Capitán General de Cádiz, Madrid, 28 de octubre de 1895, *ibídem*.
 - 9 Escrito del Capitán General de Cádiz al Ministerio de Marina referente a la propuesta del Comercio de Las Palmas para construir un edificio con destino a Comandancia de Marina, San Fernando, 30 de noviembre de 1895 y nota de la Dirección del Material del Ministerio de Marina para el Capitán General de Cádiz, Madrid, 10 de diciembre de 1895, *ibídem*.
 - 10 Nota de la Dirección del Material al ministro de Marina Patricio Montojo, Madrid, 7 de febrero de 1896, *ibídem*.
 - 11 Nota de la Dirección del Material al Capitán General del Departamento de Cádiz dando cuenta del ofrecimiento de materiales hecho por D. Pedro Bravo a los representantes de la ciudad y comercio de Las Palmas, Madrid, 23 de marzo de 1896, *ibídem*.
 - 12 Nota de la Dirección del Material a Montojo, Madrid, 1 de julio de 1896, *ibídem*.
 - 13 Nota de la Dirección del Material al Ministro de Marina remitiendo escrito de Fomento a informe del Comandante de Marina de Las Palmas, Madrid, 24 de noviembre de 1896, *ibídem*. El factor de rivalidad interinsular se hizo de nuevo presente en este asunto. Si bien el edificio de la Comandancia de Marina de Santa Cruz de Tenerife fue construido por una orden de 15 de mayo de 1864 en las inmediaciones de la hoy Plaza de España, varios acaudalados comerciantes y navieros de la localidad también se activaron con el mismo fin de *renombrar* a su Comandancia y alzar un palacete donando tres mil pesetas al proyecto, sumadas a las casi nueve mil del presupuesto oficial previsto, «para que la obra emprendida fuese todo lo extensa que conviniera, con el fin de tener un edificio digno de la localidad». La Capitanía de Cádiz agradecía esta participación *altruista* en nombre del Ministerio, «pudiendo decirse sin temor a exageraciones que esta ciudad y su puerto estarán dotadas en breve de una de las mejores comandancias de marina del reino», *vid.* AGMAB, Ministerio de Marina, Consejo Superior Facultativo de la Armada, sección Puertos, años 1893-1918, leg. 5639/31, 32 y 49.
 - 14 Ministerio de Marina. Secretaría Militar. Índice de los expedientes presentados al despacho del Sr. Ministro, Madrid, 14 de diciembre de 1897, AGMAB, Ministerio de Marina, Puertos, leg. 5639/31 y 32. Años más tarde la Comandancia de Marina haría gestiones oficiales para averiguar la notaría en que se había extendido acta del compromiso adquirido por el Comercio de Las Palmas, y en su representación por Juan Rodrí-

guez Quegles, para contribuir con el 25% del valor de las mercancías importadas, hasta reunir 80 mil pesetas y dedicarlas a la construcción del edificio en el solar de la plaza de la Feria. Todas las notarías contestaron que no existía tal acta, y el mismo Quegles contestó por escrito que él no había firmado acta alguna. En el Ministerio tampoco apareció en aquella época el testimonio del acta. A pesar de haberse cursado por la Capitanía General de Cádiz, tampoco apareció registrado dicho documento en ninguno de los centros oficiales que intervenían en ello. Los resultados fueron negativos y así se comunicó. Después de hacer gestiones para que el Estado terminara el edificio, se ordenó que el Arquitecto Municipal formulase el correspondiente presupuesto que ascendió a más de 90 mil pesetas.

BIBLIOGRAFÍA

- MÁRQUEZ QUEVEDO, J. (2004): *Canarias en la crisis finisecular española (1890-1907): del desastre ultramarino a la garantía de seguridad exterior*, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, p. 704.
- MARTÍN HERNÁNDEZ, U. (1989): La crisis finisecular y el valor geoestratégico de Canarias. En *Aproximación a la Historia de Canarias*, 26 Universidad de La Laguna, Tenerife, pp. 103-112.

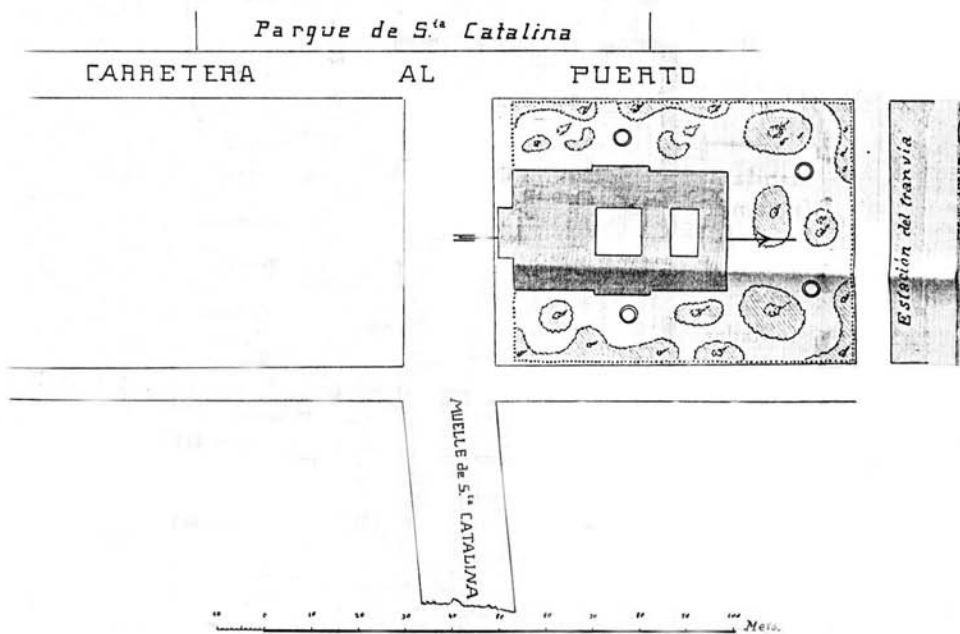
COMANDANCIA DE MARINA

EN EL

PUERTO DE LA LUZ

(Isla de Gran Canaria)

Emblazamiento



Escala 1/1000

Las Palmas 23 Diciembre 1895

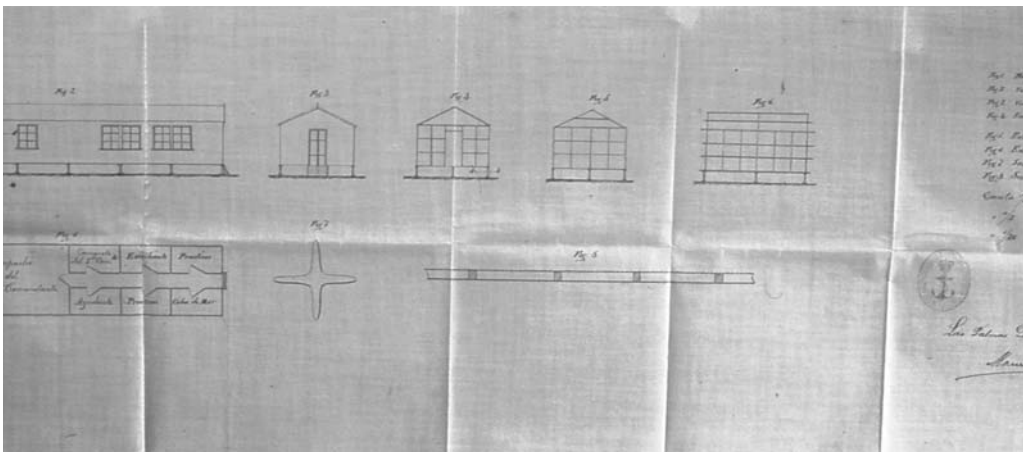
El Yngen. Dijo de 1.ª clase.

Muñoz Moreno

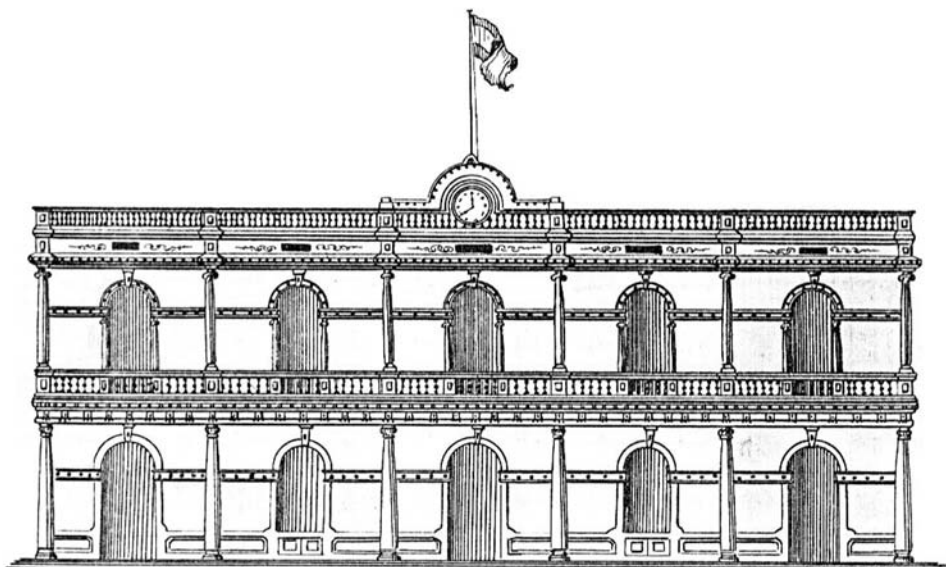
Comandancia de Marina de Santa Cruz de Tenerife (1)



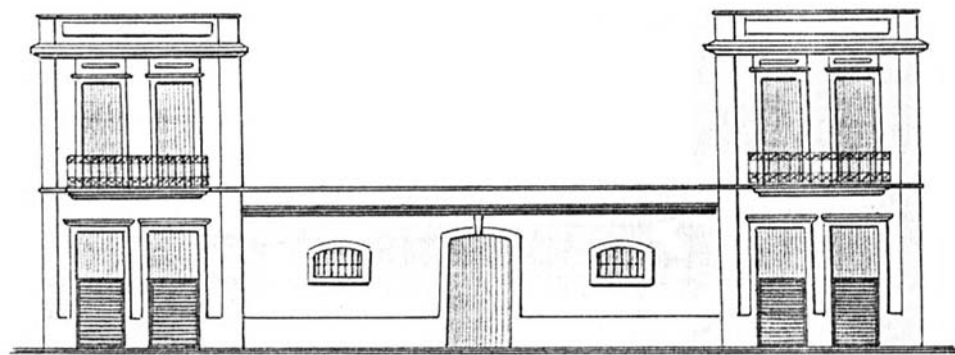
Comandancia de Marina de Santa Cruz de Tenerife (2)



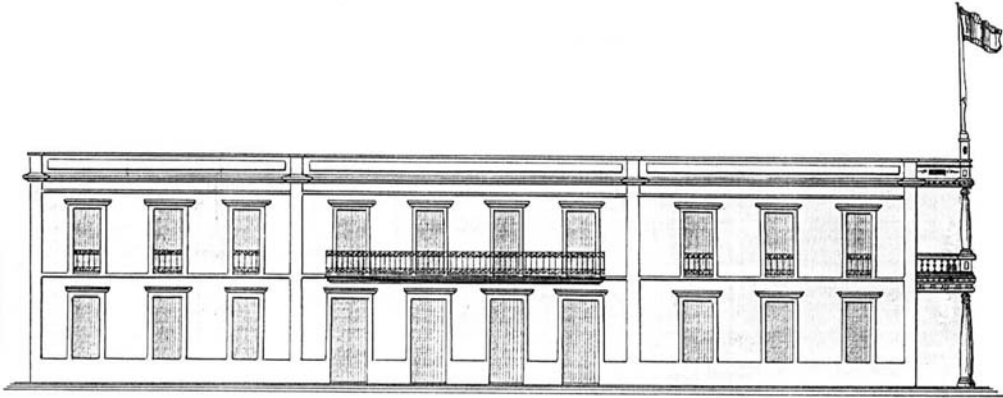
Fachada a la carretera



Fachada al mar



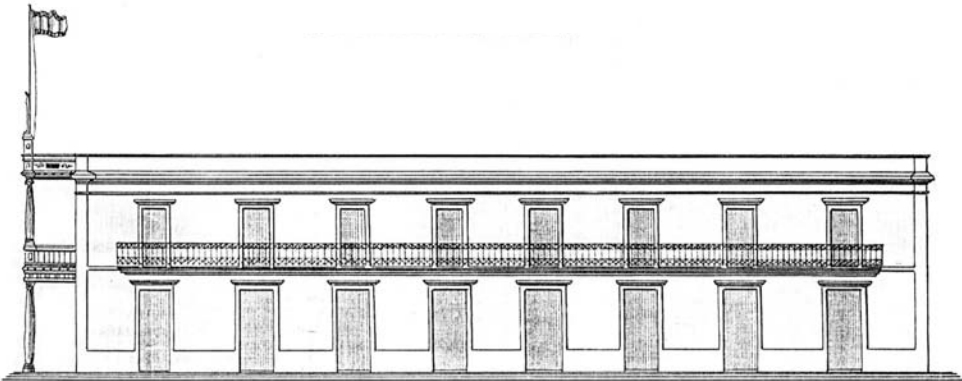
Fachada al norte



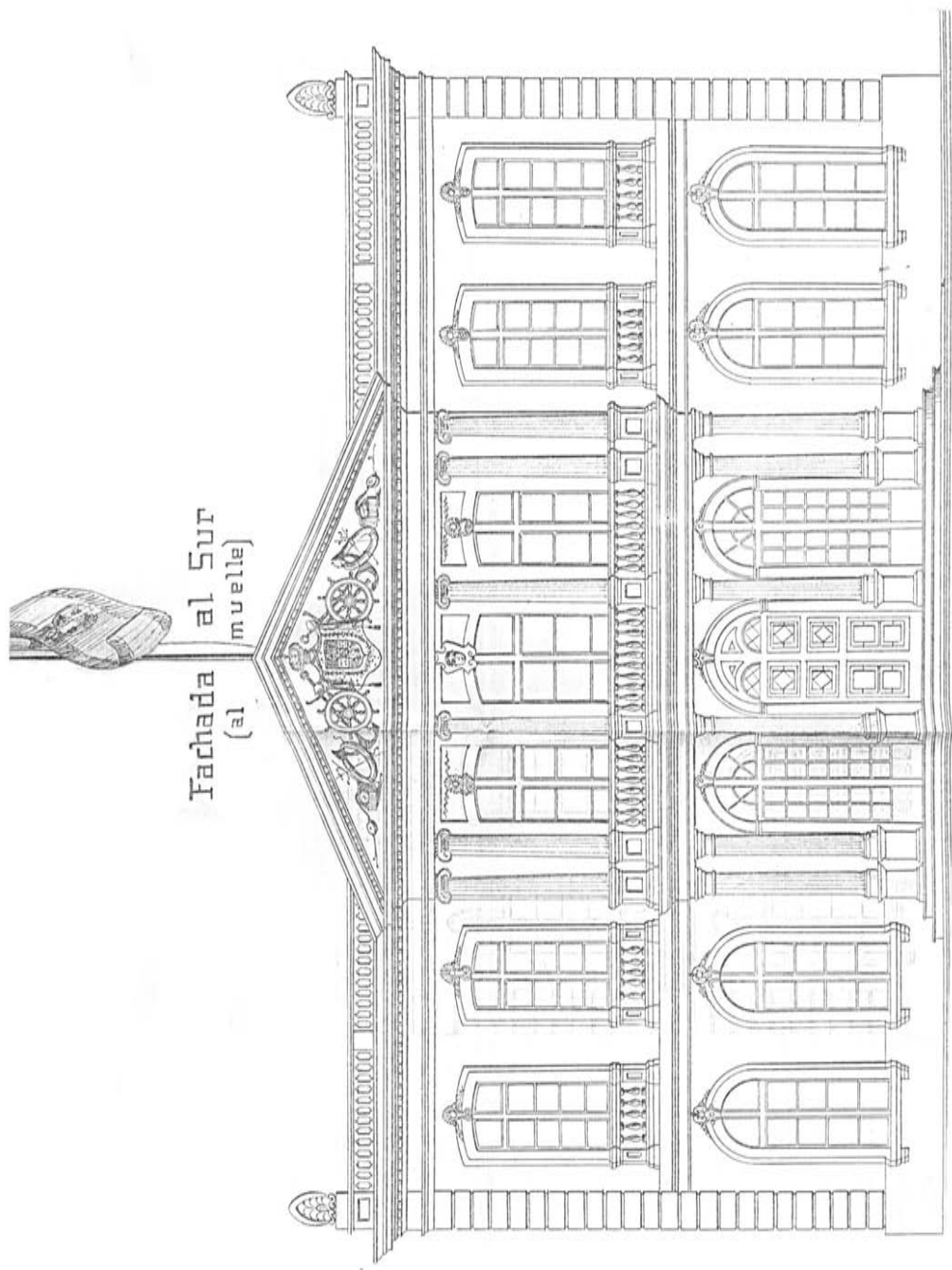
Escala 1/200



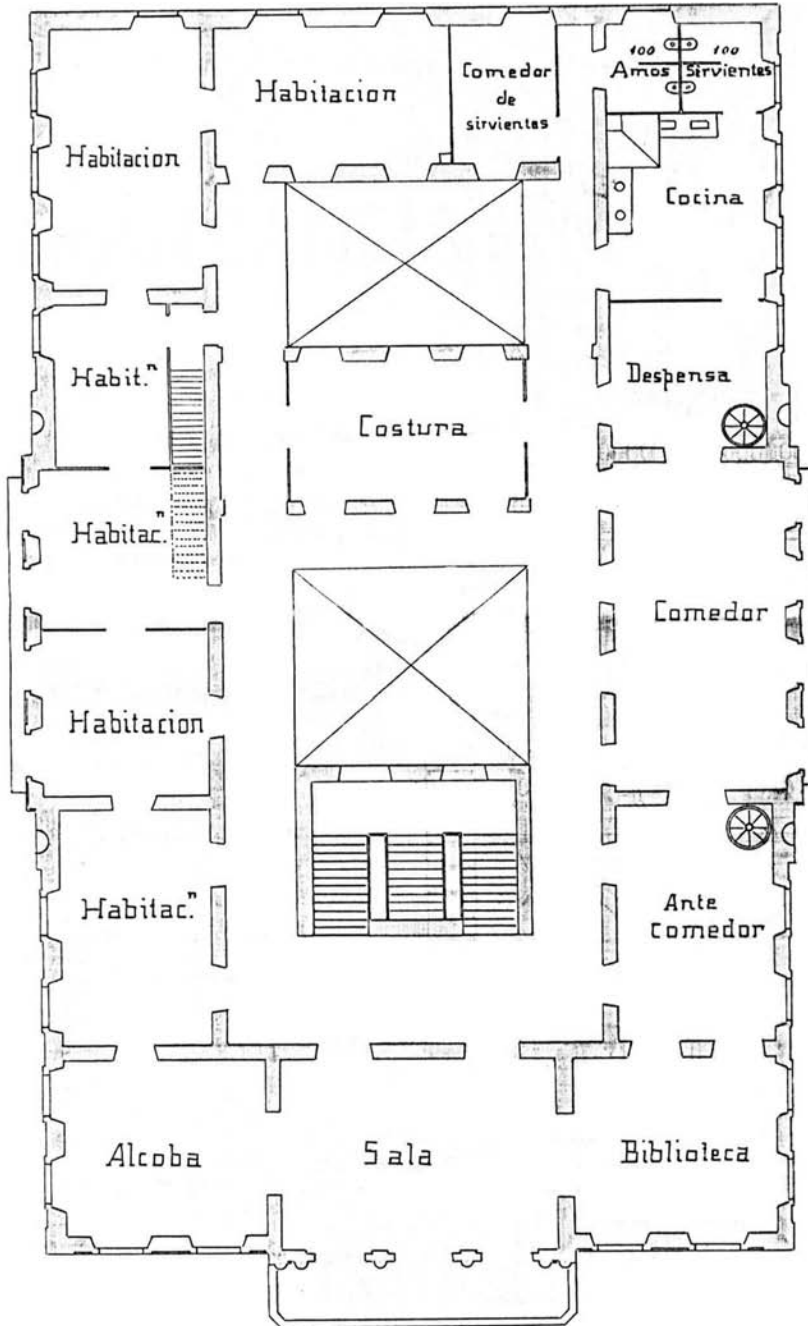
Fachada al sur



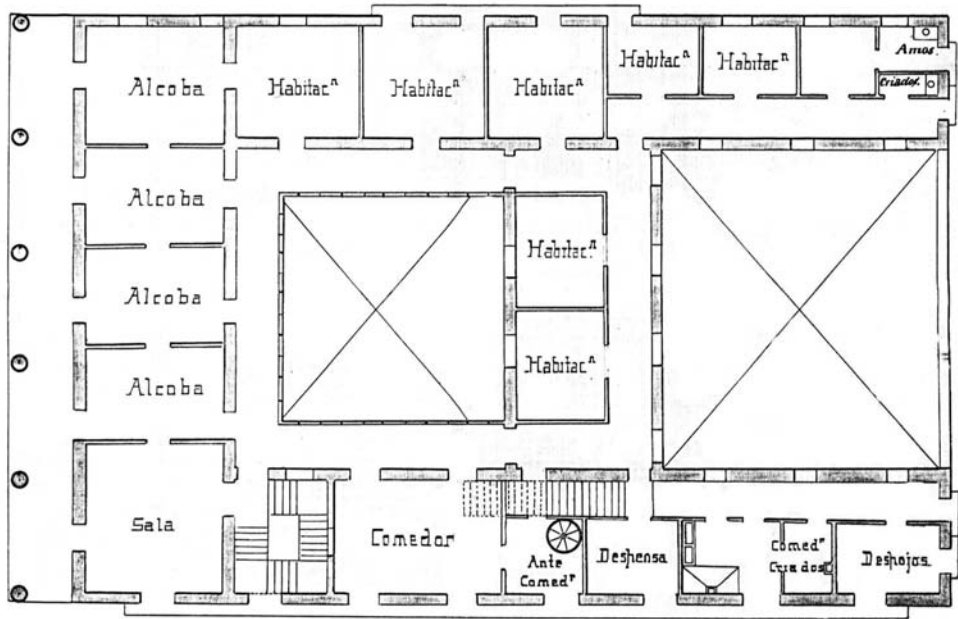
Fachada al sur del muelle



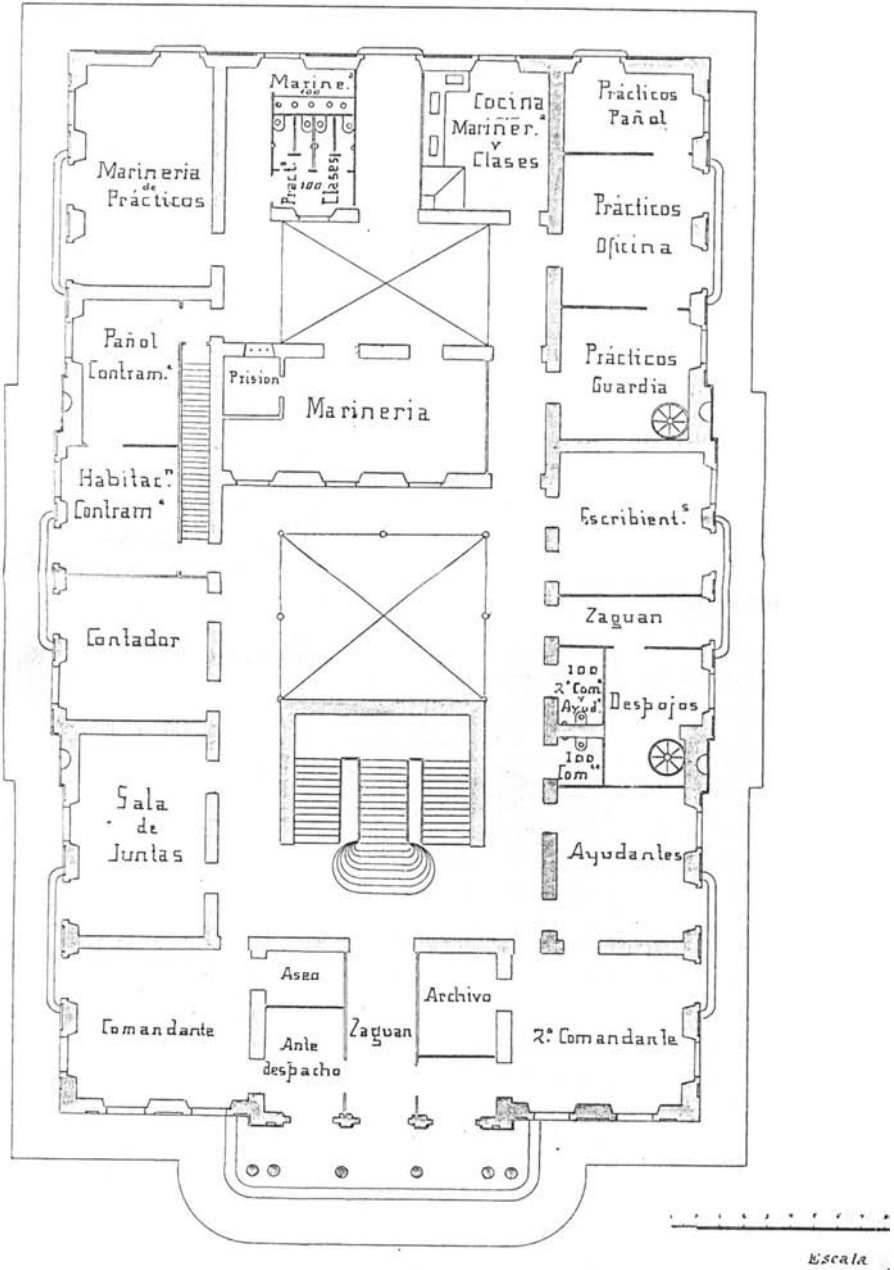
Planta alta (1)



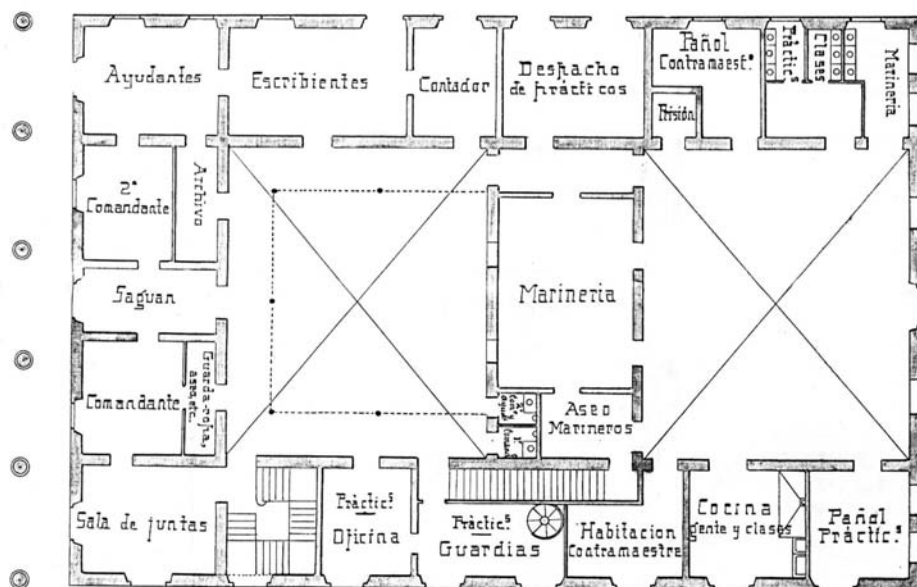
Planta alta (2)



Planta baja (1)



Planta baja (2)



Proyecto

Proyecto
de Comandancia de Marina
en el Puerto de la Luz
Gran Canaria

Yno: D. Manuel Hernandez Pong

Año de 1895.

