

Boletín n.º 18

del

**Centro de Investigación
Económica y Social**

de la

**Caja Insular de Ahorros
de Gran Canaria**

EL PUERTO DE LA LUZ

en

Las Palmas de Gran Canaria

Eugenio L. Burriel de Orueta

BIG
627.2
BUR
pue



**Las Palmas de Gran Canaria
NOVIEMBRE, 1974**



BIBLIOTECA UNIVERSITARIA

LAS PALMAS DE G. CANARIA

N.º Documento 105788

N.º Copia 105795

Boletín n.º 18

del

**Centro de Investigación
Económica y Social**

de la

**Caja Insular de Ahorros
de Gran Canaria**



EL PUERTO DE LA LUZ

en

Las Palmas de Gran Canaria

Eugenio L. Burriel de Orueta

**Las Palmas de Gran Canaria
NOVIEMBRE, 1974**

Nota preliminar

La configuración insular de Canarias y su enclave geográfico en la ruta de tres continentes han dado especial acento y proyección marítima a su evolución, tanto desde una perspectiva histórica como desde un ángulo económico - social, y con ello la atención hacia lo que fué hasta fecha reciente el único medio de comunicación con el exterior: el puerto.

Esos dos condicionamientos naturales, insularidad y situación, han dotado al Archipiélago de una personalidad característica que ha tenido inexcusablemente que influir en los más diversos quehaceres de sus habitantes y en sus propias formas de vida y de comportamiento, hasta el punto que se han afanado por conseguir, casi siempre con dificultades originadas por el escaso conocimiento de esos perfiles singulares, un tratamiento jurídico especial y adecuado que contemplase su exacta peculiaridad. Siendo, precisamente, sus puertos, los que recibieron primordial consideración a través del régimen de franquicias, del que se ha derivado toda una filosofía socio - política de esta región insular.

Y, más, concretamente, la isla de Gran Canaria, que tiene en el Puerto de La Luz todo el nervio y pulso de su actividad comercial, de indudable fuerza en el desenvolvimiento económico de aquella y del que partió el inicio de una sociedad distinta y de una clase media, mercantil y aburguesada, de notorio influjo en los cambios de su estructura social, de tal manera que la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria aparece dividida en el contexto común de los que la habitan por dos núcleos diferentes y personalísimos: Las Palmas, propiamente dicha, (Vegueta, Triana, Arenales...) y el Puerto (Guanarteme, Santa Catalina, Isleta...).

El C. I. E. S. pretende dar a conocer con esta nueva publicación, el análisis que ha hecho de nuestro Puerto de La Luz el profesor Don Eugenio L. Burriel de Orueta, Catedrático de Geografía en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de La Laguna, procurando divulgar así un trabajo que hasta el momento no había rebasado el ámbito de un grupo de lectores minoritario y especializado, cual es el de la Revista "Estudios Geográficos" del Consejo Superior de Investigaciones Científicas y que por el tema abordado, de decisiva importancia en la vida económica de la isla, preocupación constante de sus habitantes y políticos, sin embargo, ha sido escasa materia de inquietud bibliográfica y tema preterido de los estudiosos, por lo que la aportación del profesor Burriel tiene un doble significado: de un lado, el acercamiento de la investigación universitaria a la realidad canaria tan necesitada de un conocimiento amplio, continuado y riguroso y de otro, la atención entre coordenadas de Geografía Económica de un capítulo clave en lo que ha sido, es y será la isla de Gran Canaria: el Puerto de La Luz.

C. I. E. S.

EL puerto de Las Palmas de Gran Canaria, conocido con el nombre de Puerto de La Luz, ha pasado en los últimos años a ocupar un puesto muy destacado en el tráfico marítimo mundial. En 1970 entraron en él 16.000 barcos, con un tonelaje de arqueo superior a los 64 millones; es, con mucho, el primer puerto de España en cuanto a movimiento de buques; sin embargo, en el tráfico de mercancías su importancia es muy secundaria, aunque se trata de un comercio bastante peculiar. Su auge obedece fundamentalmente a su carácter de escala para las grandes rutas de navegación; esta función se ha acentuado a causa de los petroleros, forzados desde el cierre del canal de Suez en 1967 a utilizar la ruta del cabo de Buena Esperanza.

El puerto de La Luz es, pues, un puerto de paso, de escala para las más importantes líneas de navegación mundial, una auténtica "estación de servicios", como se le ha llamado alguna vez. El movimiento de mercancías lo confirma en dos rasgos: en primer lugar, por el peso decisivo que tienen los combustibles — hoy el petróleo, como antaño el carbón —, principal producto, que casi triplica a todo el resto; en segundo lugar, porque el volumen de mercancías es desproporcionalmente bajo — más aún si prescindimos de los combustibles — para lo que el número de barcos y el tonelaje de arqueo podían dejar suponer; del mismo modo, la carga general no sufre tanto como los navíos las circunstancias favorables o desfavorables del tráfico internacional, salvo los momentos bélicos de bloqueo.

La construcción del puerto

Al parecer, Colón se refugió en la bahía de La Luz, al NE. de la isla de Gran Canaria, para arreglar una de sus carabelas. Sin embargo, a mediados del siglo XIX esta ensenada era sólo "un pedazo de muelle abandonado y unas cuantas chozas de pescadores. Sus aguas, casi siempre desiertas, sólo eran surcadas de tarde en tarde por las quillas de nuestros pailebots pesqueros o de cabotaje. También servía aquella solitaria y arenosa playa para desembarcar por ella, a hombros de los marineros, el pasaje que venía a Gran Canaria o de ella salía, cuando las olas barrían el muelle de Las Palmas" (1).

La isla se comunicaba con el exterior por el llamado *muelle de Las Palmas*, que era un rudimentario desembarcadero, frente a la ciudad, apto para una época en que el comercio era insignificante y el tráfico el reducido de viajeros con América y la Península. Las condiciones de su emplazamiento eran muy malas: "situado en un punto de una costa enteramente desabrigada y además de poco fondo o aplacerado, hacen que sean muy frecuentes los mares de fondo que imposibilitan absolutamente comunicar con tierra, obligando a los buques a fondearse a una gran distancia de ella" (2); afirmaciones similares se repiten una y otra vez. Pero estas incomodidades no se hicieron patentes hasta la segunda mitad del siglo pasado; por un lado, ante la mayor importancia que habían tomado estas islas para la navegación de larga travesía, como estación naval y estratégica y como centro comercial para el tráfico con la vecina costa de Africa; por otro lado, este gran desarrollo del tráfico mundial repercute en la Península y en Canarias, y la multiplicación de las transacciones comerciales hacían necesario tener un puerto abrigado en todo momento, especialmente si, al amparo del puerto franco, se deseaba atraer a navegantes y mercancías. Ante la carencia de un puerto apto para el tráfico moderno, la concesión de puertos francos hecha por Bravo Murillo a las islas Canarias en 1852 tuvo pocos efectos inmediatos para Gran Canaria.

En 1854 se inició la construcción de una carretera desde la ciudad de Las Palmas a la ensenada de La Luz, y esto avivó la idea de establecer un puerto en aquel mar tranquilo. Sin embargo, el criterio de aquellos años veía al futuro puerto de La Luz como un simple auxiliar del de Las Palmas, propio sólo para los días de excesivo tráfico o de mal tiempo; es decir, como un desembarcadero cómodo en todo momento. Parecía demasiado alejado de la ciudad de Las Palmas, centro demográfico y económico de la isla, e incluso capaz de arruinar a la capital quitándole su carácter marítimo y comercial. Por ello no extraña la enconada y larga polémica en torno a los sucesivos proyectos de construcción del puerto de La Luz;

1 Pérez, Alfredo S., y Enríquez Padrón, Rafael: **Anuario Comercial de Canarias Orientales**, pág. 234.

2 Proyecto de 1856 de don Francisco Clavijo y Plo, ingeniero jefe de la provincia de Las Palmas. Citado en **El puerto de La Luz en Gran Canaria, 1909**, pág. 12.

para muchos, las obras debían concentrarse en mejorar el muelle de Las Palmas, haciéndolo apto para los nuevos tiempos, y limitarse a una rada auxiliar en La Luz.

Por Real Orden de 18 de noviembre de 1856 se autorizó el proyecto del ingeniero Clavijo; pero aunque la subasta de las obras fue permitida por Real Orden de 15-II-1858, nunca se llevó a cabo. En 1858 se publicó el *Derrotero de las islas Canarias*, del capitán Miguel Lobo, en el que, tras ensalzar las condiciones de la ensenada "puerto del todo seguro para los vientos del primer cuadrante, que son los que más prevalecen", indica que "hay el gran proyecto de construir un puerto de refugio que resguarde perfectamente del SE. a los buques" (3).

Una disposición de la Dirección de Obras Públicas de 27 de agosto de 1861 ordenó que se reformara por completo el proyecto. Las obras empezaron el 9 de marzo de 1863, pero se llevaron con tal lentitud, que nueve años después, en septiembre de 1872, se rescindió la contrata, sin apenas haberse realizado nada, quedando sólo gran cantidad de material acumulado en la playa.

Tras este nuevo fracaso se pensó otra vez con insistencia en habilitar mejor el primitivo muelle de Las Palmas. Pero, en 1876, una Memoria del director de la Sociedad Económica de Amigos del País critica esta postura, mostrando la conveniencia de abandonar el puerto de Las Palmas para centrarse en el de La Luz; fue origen de largas y agriadas polémicas. Con todo, venía a coincidir con la opinión del director general de Obras Públicas, que en su Memoria de 1872 consideraba excelentes las posibilidades de La Luz, capaz de ser "uno de los mejores puertos de refugio del océano Atlántico". (4) A la vez, también las autoridades militares comienzan a fijar su atención en aquel punto, y al hacerse en 1863 un plan de defensa de las islas Canarias, se proyecta un puerto militar en La Luz.

Al alcanzar la década de los ochenta, dos sucesos vinieron a cambiar un proyecto que parecía estar en una vía muerta y condenado a ser una de esas aspiraciones seculares de las provincias nunca realizadas. El primer hecho fue la Ley de Puertos, de 7 de mayo de 1880. En ella no se incluyeron los puertos de Las Palmas y La Luz ni entre los de interés general ni entre los de refugio; aparecían sólo como de "interés local", lo cual suponía costearse las propias obras con fondos locales y provinciales. La indignación de la isla desató una fuerte campaña anticentralista, y en Madrid se prometió subsanar la omisión, a la par que se concedían 61.000 pesetas para los gastos de cubrir los bajos del muelle de Las Palmas. La reacción ante esta ley logró hacer olvidar las polémicas anteriores.

El segundo hecho decisivo fue el paso del jerarca local Fernando León y Castillo al cargo de ministro de Ultramar. Decidido defensor siempre de la nueva localización —desde 1863 desarrollaba una activa campaña a su favor en la prensa local y nacional—, logró desde su alta posición todas las ventajas para el puerto de La Luz. Así, una Real Orden de 20 de abril de 1881 ordenó constituir la Junta de Obras del Puerto, y cinco días después, otra Real Orden dispuso la redacción de un proyecto de obras. Tres meses más tarde (R. O. de 22 de agosto) se concede a Gran Canaria la escala de los Correos Transatlánticos para las Antillas. Por ley de 27 de abril de 1882 el puerto de La Luz fue declarado "de refugio". Poco después (3 de mayo de 1882) es aprobado definitivamente el proyecto, con un presupuesto de 8.700.000 pesetas, valor exorbitante para la época.

3 El puerto de La Luz en Gran Canaria, 1909, pág. 12.

4 El puerto de La Luz en Gran Canaria, 1909, pág. 16.

Las obras comenzaron el 26 de marzo de 1883, dándose un plazo de diecisiete años, ampliados luego a veinte; la entrega oficial de las obras fue el 11 de agosto de 1902, cuando el tráfico, en increíble auge, llenaba casi por completo el recinto proyectado veinte años antes. La construcción del puerto de La Luz se remonta, por tanto, sólo al último quinquenio del XIX. Su gestación fue larga y difícil, pero desde el inicio de las obras comenzó a incrementarse con un ritmo extraordinario el número y tonelaje de los barcos.

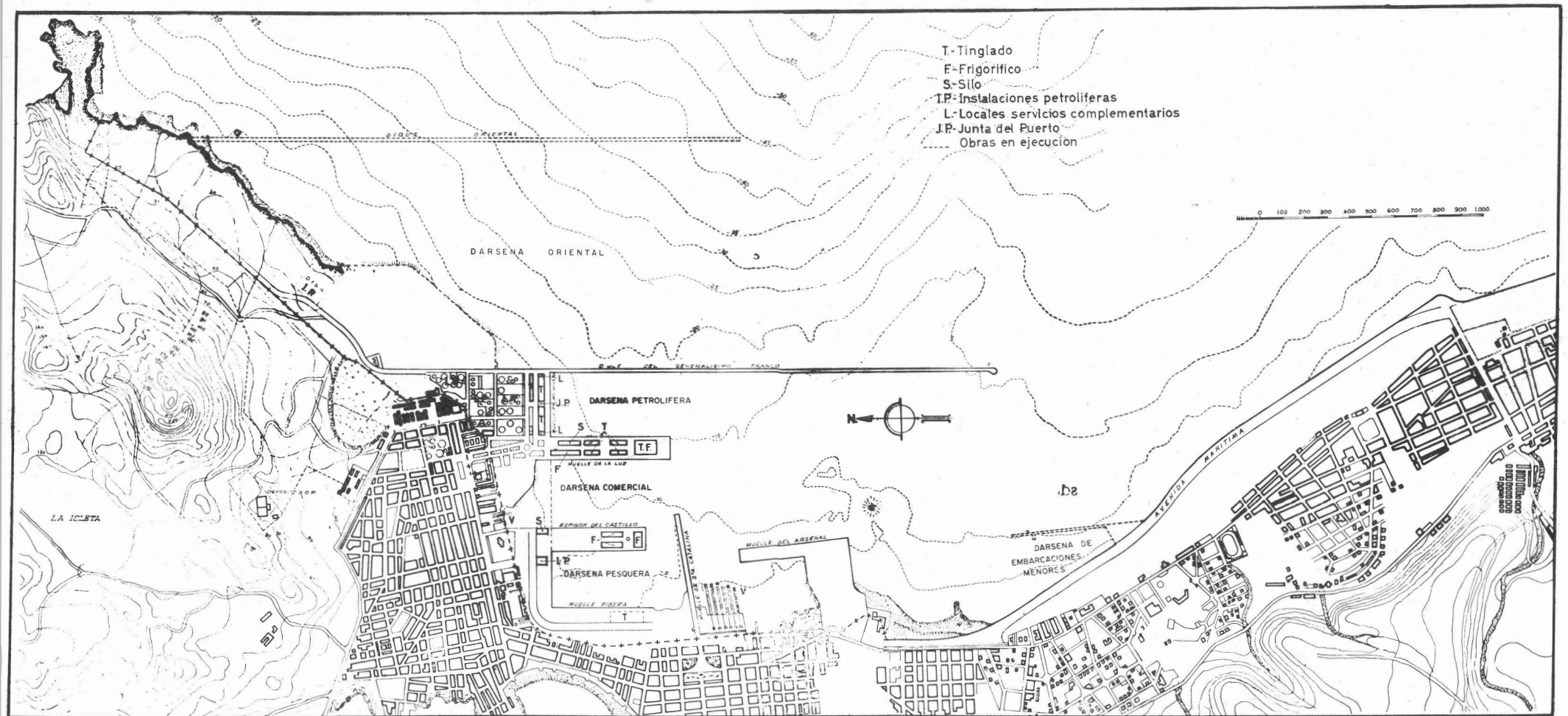


Fig. 1.—Plano general del puerto de La Luz.

El tráfico general y su evolución

Las estadísticas de la Junta de Obras del Puerto ofrecen una gran irregularidad en su publicación y en su contenido, que varía a tenor de los criterios del ingeniero-director de turno. Sólo desde 1937 conocemos informes anuales, aunque sea necesario distinguir series o tipos de memorias: una primera desde 1937 a 1952, con pequeñas diferencias en algunos años: son más bien unos "resúmenes estadísticos" de los datos más generales. Entre 1953 y 1956 cambia el formato y el contenido; son los únicos años en que hay datos detallados de los puertos de origen y mercancías; en 1957 no hay publicación. Desde 1958 se entra en las Memorias propiamente dichas y el contenido es ya uniforme, sobre todo a partir de 1962, en que se establece el formato actual.

Con estas fuentes tenemos datos continuos y bastante homogéneos desde 1937, e incluso retroceden hasta 1934, lo cual permite evitar en las comparaciones los inconvenientes de la otra fecha (1937), en que el tráfico es anómalo a causa de la guerra civil. Para la evolución anterior sólo hemos encontrado en la Junta de Obras del Puerto una estadística del "Movimiento de buques en 1910", una Memoria de 1917 y otra de 1927-28, que ofrecen datos de diversos años de nuestro siglo, así como el número de vapores, y un gráfico de tonelaje de arqueado desde 1883. Para antes de 1910, mediante una serie de publicaciones muy diversas de finales del XIX o primeros años del XX ha sido posible rellenar muchos huecos y ofrecer una evolución global más completa. Cuando en algún caso estas cifras no coinciden con las oficiales, nos hemos atenido a éstas (5). Con todo, se trata de cifras muy generales, limitadas al número de buques y su tonelaje y poco más; por esto no pretendemos con ellas un análisis pleno de la historia del puerto, sino tan sólo una visión de conjunto de la evolución del puerto de La Luz.

Desde 1883, en que comienzan las obras del puerto, el crecimiento del tráfico es muy grande. En 1910-13 el puerto de La Luz se halla en un momento de apogeo, con un nivel de tráfico que no será alcanzado hasta 1953 en número de barcos, 1.949 en tonelaje de registro bruto y 1.947 en mercancías. Estas fechas aparecen separadas respecto a 1910-13 por dos profundas vaguadas, a causa de las dos guerras mundiales, más acentuada la segunda por su duración y porque el descenso viene iniciado con la guerra civil española, e incluso antes con la gran depresión mundial. De esto se deduce ya el rasgo básico del puerto de La Luz; está íntimamente ligado a los acontecimientos mundiales, cuyas vicisitudes sigue mucho más que las nacionales. Después de 1950 su aumento es continuo,

5 Así, por ejemplo, en el tonelaje de arqueado desde 1905 a 1934; en el Movimiento Estadístico de 1910 se especifica que el tonelaje de arqueado se refiere únicamente a los buques entrados, mientras que en otros puertos se toma sobre la entrada y salida; quizás por esto los datos de algunas publicaciones sean aproximadamente el doble de los consignados por nosotros.

pero con dos grandes avances en 1956 y 1967, coincidentes con los dos cierres del canal de Suez, que suponen, a la inversa, sucesos internacionales estimulantes para el puerto.

Atendiendo a las fuentes disponibles y a este esbozo de evolución general, podemos establecer tres grandes etapas en la historia del puerto:

- 1.º El despegue inicial, desde 1883 a 1914.
- 2.º Las grandes crisis, de 1914 a 1945.
- 3.º El gran impulso moderno, de 1946 a 1970.

1. La etapa del despegue: 1883 - 1914

El muelle de Las Palmas tenía un movimiento muy reducido, aunque en la segunda mitad del XIX se observaba un crecimiento lento pero constante, fruto del desarrollo del comercio mundial y de la multiplicación de las transacciones comerciales; de 52.257 toneladas de arqueo en 1858, se pasó a 73.667 toneladas en 1869 y a 223.327 toneladas en 1878, y de 47 vapores en 1863, a 149 en 1878. Con todo, las cifras son bien elocuentes y hablan de un muelle insignificante, con mero valor local; no resulta extraño que la Ley de Puertos de 1880 ignorase este puerto entre los "de refugio" y los de "interés general", porque no pertenecía a ellos bajo ningún concepto. La mayoría de los barcos que allí recalaban eran veleros, en gran parte dedicados al cabotaje o a la pesca; los vapores suponían sólo un 6,8 por 100 en 1863 y habían aumentado a un 15 por 100 en 1878.

Pero con las primeras obras del nuevo puerto, y en especial una vez terminado el muelle de La Luz, el tráfico cambió de signo e inició un ascenso vertiginoso. En 1891, sólo ocho años después de comenzado el proyecto, se han alcanzado ya los 2.345 barcos, dos veces y media los de 1878, pero con la gran diferencia de que ahora los vapores son los dos tercios del total de buques, habiéndose multiplicado por 10; esto mismo se refleja en el tonelaje, que es ya de 3.222.509 toneladas, 15 veces superior al de 1878.

Se produce, por tanto, un cambio total desde 1883, y en realidad asistimos al nacimiento y rápido desarrollo de un nuevo puerto, de signo diferente al rudimentario muelle de Las Palmas; un puerto con proyección internacional. Faltan datos, pero el crecimiento se puede seguir a través del número de vapores; hasta 1885 son 236, al nivel de la situación tradicional; pero desde aquí van incrementándose a un ritmo tal que alcanzan los 2.032 vapores en 1896, once años más tarde, y con 2.351 se han multiplicado por 10 al ser terminado el puerto en 1902, diecinueve años después de iniciarse las primeras obras. El tonelaje alcanzó ya los cinco millones en 1899.

El crecimiento es, por tanto, continuo; sólo la crisis de 1898 supone un ligero estancamiento, observable hasta 1902 y ya señalado por algunos autores; por temor a complicaciones que pudieran surgir de la guerra con Estados Unidos parece que se retiraron de Canarias varias líneas de vapores que hacían escala en La Luz (6).

6. Morote, Luis: *La tierra de los Guanartemes*, pág. 42, y Belmas, Mariano: *Canarias, el peligro y sus remedios*, pág. 37.

En la última década del XIX, un 45 por 100 de los barcos son españoles, aunque en sus tres cuartas partes se trataba de pequeños veleros. En efecto, en 1897, de 2.036 vapores sólo 288 eran españoles, frente a 1.212 ingleses. En dicho decenio de final de siglo comenzó a adquirir gran desarrollo la exportación de frutos frescos, que va a caracterizar el comer-

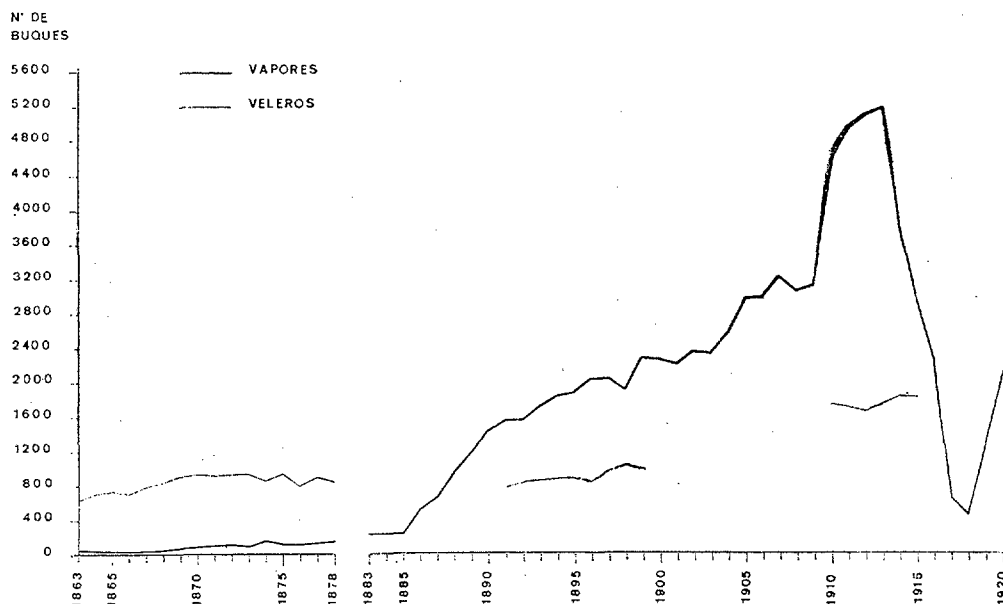


Fig. 2.—El movimiento de vaporés y veleros entre 1863 y 1920.

cio canario (7). Pero se trataba de un comercio con el extranjero; “casi todo lo que se vende y no es producto indígena llega de Inglaterra, Francia, Alemania...”, se dice en 1899, y que “apenas hay comercio con la Península; el movimiento de los puertos es, en su mayoría, de buques de nacionalidad extranjera” y “la Península no recibe los productos canarios” (8). Esta situación se explica, por un lado, a causa del régimen de puerto franco, que debe reflejar la supremacía marítima y comercial de Inglaterra, pero también por el abandono de las islas por parte de la Península; los fletes eran mucho más caros con ella que con Inglaterra y Alemania, pues el coste del metro cúbico era de 30 a 40 pesetas a Barcelona y sólo de 15 pesetas a Inglaterra y 12,50 pesetas a Alemania; el porte de un racimo de plátanos canarios era de un chelín (cinco reales entonces) a Liverpool, frente a 26 pesetas a la Península (9).

En la primera década del siglo XX continúa el crecimiento de manera acelerada; son los años del gran impulso europeo. En todo caso, 1910 ofrece un salto grande. El aumento sigue en los años posteriores, hasta culminar en 1913 con 10.734.989 toneladas y 6.717 barcos (5.000 vapores). Ciertamente 1910-13 va a marcar el momento de apogeo del puerto de La Luz antes de su etapa actual; a partir de entonces empieza un largo período de dificultades y las cifras de 1913 no van a ser alcanzadas de nuevo hasta 1949 en tonelaje y 1953 en barcos.

7 Puerta Canseco, Juan de la: **Descripción geográfica de las islas Canarias**, pág. 13.

8 Belmas, Mariano: **Op. cit.**, págs. 9 y 10.

9 Belmas, M.: **Op. cit.**, págs. 12 - 14.

No podemos olvidar tampoco que son los años de máximo apogeo de la emigración a América, tanto para España como para Europa, antes de que se extiendan las políticas de cupos y controles para contener la oleada migratoria.

El desarrollo del puerto tiene una evidente repercusión económica, demográfica y urbana sobre la capital. Las Palmas ve surgir el populoso barrio portuario, con el que terminará por fusionarse, originando un peculiar trazado urbano, con dos núcleos y un largo plano lineal entre ambos. de 20.756 habitantes en el censo de 1887 pasa a 62.886 habitantes en 1910, es decir, se triplica en veintitrés años; pero en ese período ha surgido en el puerto un barrio de más de 20.000 personas, tantas como tenía toda la ciudad en 1887.

Los datos de 1910, 1912 y 1913 destacan con claridad la supremacía extranjera, ya señalada a finales del XIX y acentuada si cabe. En número total de barcos, un 59 por 100 eran extranjeros, frente a un 41 por 100 nacionales; pero en tonelaje apenas un 7,5 por 100 era español. No sólo los barcos españoles son más pequeños, sino que se trata aún básicamente de una flota de veleros, que son más del doble de los vapores (10). Inglaterra tiene un predominio indiscutible, con el 53,2 por 100 de todos los vapores entrados, y en total tantos barcos como los nacionales. Alemania ocupaba el tercer puesto, con pocos vapores menos que España, aunque con un tonelaje muy superior; luego, pero ya lejos, venían Italia, Noruega y Francia.

El Puerto de La Luz es ya, ante todo, un puerto de escala fija para numerosas líneas de Europa con Africa y América del Sur, en virtud de su situación geográfica. El incremento del comercio con Africa aumentó su papel; servía en gran medida de apoyo a la llamada "acción civilizadora" —burda fachada de explotación colonial— de Inglaterra, Francia y Alemania sobre el apetecible continente africano. Aparece, pues, desde el primer momento como un puerto de tránsito, y en relación con ello alcanza su auge; a esta función de escala había añadido una exportación agrícola y una reducida actividad pesquera.

El escaso vigor que el cabotaje entre las islas y con la Península ofrecía aún entonces, en relación con la estrechez de mercados y el poco desarrollo comercial español, como con la supremacía mercantil mundial inglesa, acentuaba aún más la orientación internacional del puerto de La Luz. En 1913 se dirá: "El comercio que sostiene Gran Canaria, como Canarias en general, es en su mayor parte con el extranjero, por encontrar en dicho mercado mayores facilidades para las operaciones comerciales y mayor

	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1910	1912	1913
Total											
Españoles	1.033	1.094	1.135	1.152	1.131	1.135	1.222	1.316	2.527	2.586	2.623
Extranjeros	1.312	1.313	1.456	1566	1.635	1.736	1.783	1.603	3.643	3.961	4.089
Veleros											
Españoles	763	816	848	850	844	804	934	993	1.737	—	—
Extranjeros	24	29	24	27	40	34	36	24	10	—	—

En tonelaje de arqueo sólo tenemos datos de 1910, con 687.507 toneladas los barcos españoles, frente a 8.543.437 toneladas los extranjeros.

10 En 1910, el 68,7 por 100 de los barcos españoles eran veleros. Sólo tenemos datos separados de número de barcos nacionales y extranjeros para esta etapa en 1891 - 98 y 1910, 1912 y 1913.

baratura en los medios de transporte, ventajas hasta hoy invencibles al tratarse del comercio con la Península"; "lo mismo sucede con el comercio de importación, en su mayor parte extranjero" (11). Inglaterra aparece en primer lugar tanto de exportadores como de importadores, por delante de España, a la que incluso supera Francia en las mercancías embarcadas. Londres, Liverpool, Hamburgo, Marsella... son los mercados principales para los plátanos, tomates y patatas, que eran ya los productos principales en las salidas del puerto (12). Incluso en los plátanos la participación de la Península en el comercio insular era mínima en esta época; en 1913, de 3,5 millones de huacales exportados por toda Canarias, sólo 42.000 tenían España como destino. Se insiste, además, en que los buques con la Península "carecen de las condiciones especiales que exige la naturaleza delicada de los plátanos" y con frecuencia llegan asados o podridos; se señala la necesidad de un servicio regular de barcos fruteros (a Cádiz, Sevilla, Barcelona y Bilbao), pues no tenían salidas fijas ni las cabidas necesarias; sólo los de la Compañía Trasmediterránea servían, pero "necesitaban ventiladores para las bodegas" (13).

Las mercancías alcanzan 1.246.956 toneladas en 1913, pero se debe básicamente a los suministros de combustible; el carbón es por ello el índice mayor de su tráfico; también en esto domina Inglaterra, de la que se trae la mayor parte, y sólo un poco viene de Alemania. Combustibles aparte, el comercio no es destacado, totalizando un máximo de 355.011 toneladas en 1912. La supremacía de la importación es muy marcada, pues supone un 75 por 100; en 1913 se exportaron 85.069 toneladas. Son cifras insignificantes en comparación con el movimiento alcanzado en buques y tonelaje de arqueo; este contraste es, como hemos señalado, un rasgo clave del puerto de La Luz, reflejo de su carácter de escala internacional.

El muelle de Santa Catalina concentraba todo el tráfico del puerto. La eficiencia de los servicios prestados a los barcos en escala, rápidos y económicos, y las excelentes condiciones de abrigo de la ensenada habían sido factor básico en su desarrollo, imponiéndose a sus vecinos atlánticos, incluso a Dakar y a Madeira; el carboneo, la aguada y la reposición de víveres se hacían en la mitad de tiempo que en los demás. A pesar de la fama adquirida por el puerto, sus defectos eran aún grandes: había una carencia absoluta de medios auxiliares de carga y descarga; todas las operaciones debían hacerse a mano o con los pescantes o grúas de los vapores; la ausencia de tinglados exponían las mercancías a la intemperie, con las consiguientes pérdidas, sobre todo para los frutos; un tranvía llegaba hasta el extremo del muelle, donde atracaban los correos interinsulares y el de Cádiz, pero el transporte de mercancías se hacía básicamente aún por medio de carros (14).

Este enorme crecimiento hizo pronto insuficiente el puerto proyectado en 1883; se imponía una ampliación, pues muchos buques debían hacer las operaciones fuera del abrigo del dique. En 1907 se incoó el expediente y en 1911 se estableció el proyecto que conducirá al Plan General de Obras para la ampliación del puerto de La Luz en 1917, cuya realización será muy lenta (15).

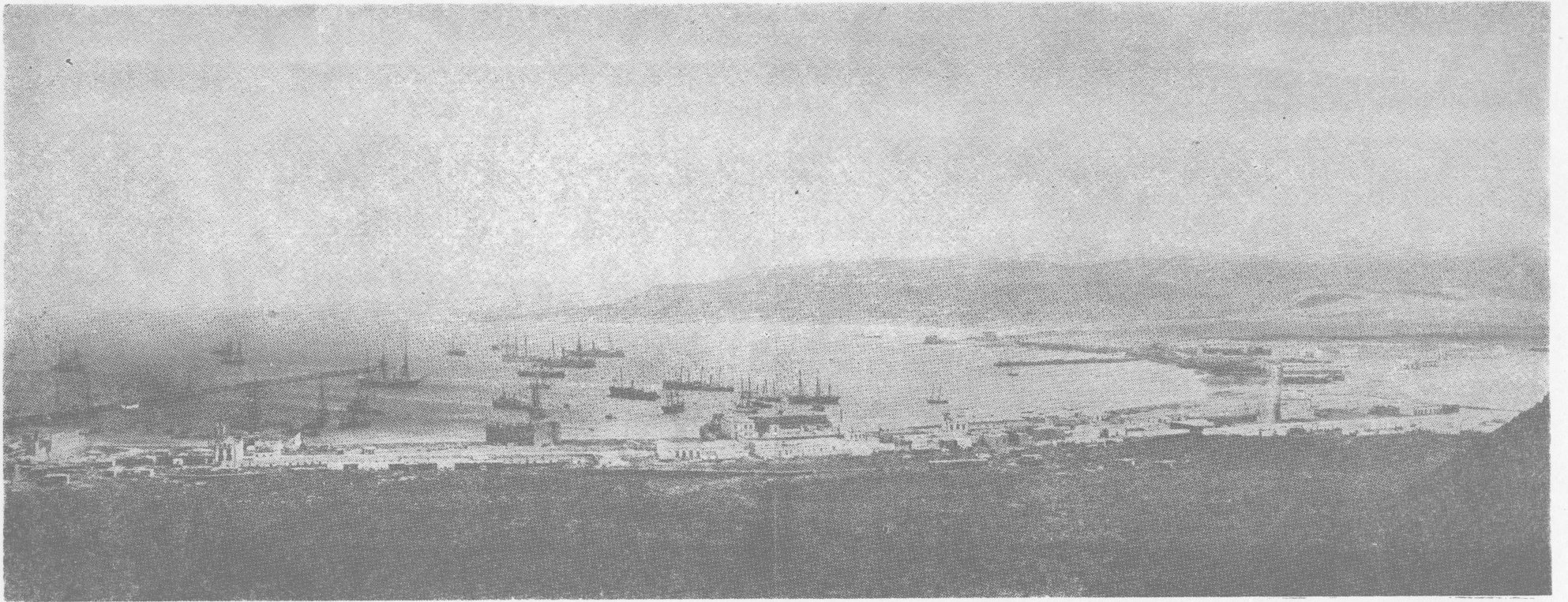
11 Pérez, A. S., y Enríquez Padrón, R.: *Op. cit.*, pág. 64.

12 Pérez, A. S., y Enríquez Padrón, R.: *Op. cit.*, pág. 15.

13 Memoria demostrativa de la influencia del bloqueo marítimo en la ruina de las Islas Canarias y medios que urge emplear para evitarla.

14 Ramonell y Obrador, Jaime: *Proyecto de ampliación del puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria.*

15 *Ibid.*



El Puerto de La Luz en los primeros años de este siglo

La mayor parte de las instalaciones también estaban en manos extranjeras. The Grand Canary Cooling y Cia. y Blandy Brothers y Cia. eran los principales varaderos. La casa Miller despachaba de 90.000 a 100.000 toneladas de carbón al año, y algo parecido la alemana Woermann Linie. El portugués Francisco Gonçalvez poseía la industria frigorífica básica para el abastecimiento de víveres a los buques en escala (16).

16 Morote, Luis: **Op. cit.**, págs. 51-54.

2. La etapa de las grandes crisis mundiales: 1914 - 1945

Aunque hay bastantes lagunas entre 1914-34, se pueden seguir las líneas generales del tráfico en esta larga y difícil etapa, en la que se pueden distinguir cuatro fases.

a) *La primera guerra mundial*

El conflicto bélico de 1914 supuso un durísimo golpe al puerto de La Luz —quizá peor por inesperado— cuando éste vivía cada vez más ilusionado con su continuo crecimiento. Es la primera muestra de la gran tara de su desarrollo: su excesiva dependencia de los acontecimientos internacionales. Carecemos de algunos datos, pero ya el último trimestre de 1914 supone una caída brusca de los totales de ese año, bajando de 10.700.000 toneladas de arqueo en 1913 a 7.400.000 toneladas en 1914, que se convierten en 5.984.395 toneladas en 1915; igualmente en número de barcos se descende de 6.717 en 1913 a 5.451 al año siguiente y a 4.563 en 1915. Las mercancías, con combustibles, son en 1915 un tercio de su tonelaje de 1913. A través de los datos de vapores podemos ver cómo el descenso no sólo continúa en los años posteriores, sino que sufre un bajón brusquísimo en 1917, siendo 445 vapores en 1918, la undécima parte que en 1913.

La crisis del movimiento del puerto se inició, pues, desde el comienzo de la guerra, pero no fue excesivo hasta la aparición de los primeros submarinos alemanes en aguas de Canarias, en noviembre de 1916; la exportación, que se había ido defendiendo, careció desde entonces de medios, al faltar el tonelaje de las naciones beligerantes, que, como hemos visto, eran las principales en La Luz; no bastó el auxilio de una sociedad naviera noruega (Otto Thorensen). En febrero de 1917 la declaración oficial por Alemania de las nuevas zonas de bloqueo casi paralizó el puerto y anuló toda la exportación al extranjero; sólo siguió el comercio con los mercados nacionales, a escala muy reducida y en condiciones desfavorables por la deficiencia de los buques disponibles (17).

La proporción de veleros, que había ido reduciéndose mucho, ascendió bruscamente, llegando a un 40 por 100 en 1915 y aumentando más todavía, sin duda, en los años sucesivos; ellos mantuvieron una gran parte del tráfico durante la guerra.

Los datos de exportación son bien significativos; comparando sólo el semestre de 1 de febrero al 31 de julio, entre 1913 y 1917, en plátanos y tomates bajó a una décima parte (18). La situación tuvo una gran repercusión sobre la ciudad, volcada a su puerto, y sobre toda la isla; el paro forzoso de obreros portuarios (empaquetado, transporte, embarque,

17 Memoria demostrativa de la influencia del bloqueo marítimo...

18 *Ibid.*

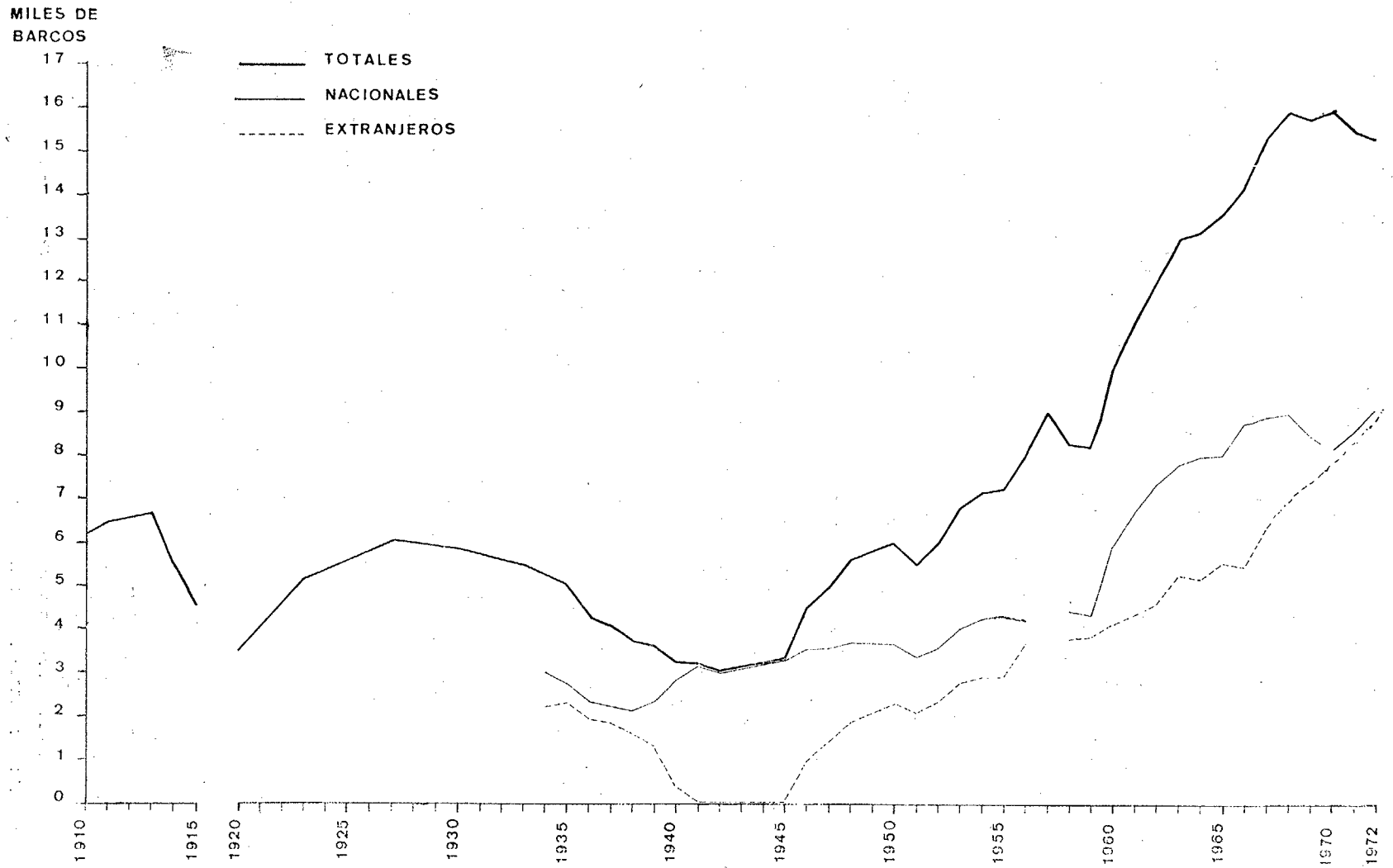


Fig. 3.—El número de buques anuales entre 1910 y 1972 (distinguiendo barcos nacionales y extranjeros desde 1934).

operaciones de suministro a buques...) fue extraordinario, pero afectó también a los propios cultivadores agrícolas ante la caída de la demanda europea.

b) *La recuperación de la postguerra y la gran crisis económica mundial*

No fue fácil la recuperación del bache de la guerra, y las cifras de buques y tonelaje subieron con lentitud; hasta 1924 no se alcanzaron los valores de 1914. El crecimiento seguirá, aunque aún a menor ritmo, hasta un máximo de 6.075 barcos y 9,5 millones de toneladas en 1927, pero sin llegar nunca al nivel anterior al conflicto bélico (etapa 1910-1913); después de 1927 se inicia un descenso, en principio también lento. Es decir, que si con el lógico aumento de postguerra se recupera el puerto, los años veinte no continúan, sin embargo, la línea anterior de continuo progreso, y aparecen como una etapa de estancamiento, en torno a los 5.500 buques y los 8,5 millones de toneladas de arqueo anuales. Casi una tercera parte de los navíos eran aún veleros.

Sólo en el tráfico de mercancía general las cifras son cada vez mayores, hasta un máximo de 482.997 toneladas en 1932, iniciándose luego también un declive. Pero esto sólo es visible prescindiendo de la importación de combustibles (petróleo y carbón), los cuales siguen la línea general de estancamiento registrada en el número de buques y en el tonelaje de arqueo.

Esta divergencia entre la evolución del tráfico de buques y la de las mercancías revela la dualidad del puerto de La Luz: junto a su papel clave de escala internacional está presente la función mercantil aneja a todo puerto, en relación con su *hinterland*. Esta etapa revela estancamiento en el movimiento de buques, a causa de la situación internacional; pero, por el contrario, se trata de un período de crecimiento y auge en el desarrollo económico de las islas y sus intercambios comerciales, lo cual se traduce en el aumento del movimiento de mercancías del puerto. En 1931 la exportación dobla las cifras de 1913, alcanzando 173.226 toneladas (19); en importación el avance es mucho menor. Indudablemente los años veinte marcan un gran impulso en la agricultura canaria, con la extensión del regadío, mejoras en los sistemas de cultivo, crecimiento de las zonas dedicadas a productos de exportación y, en definitiva, con el aumento extraordinario de la producción, sobre todo de tomates y patatas. En 1934 se dirá que el tomate, la patata, la industria tabaquera y el turismo "sólo han adquirido importancia en los últimos años" (20).

Las memorias del puerto insisten repetidas veces en que el progreso se había visto muy afectado por la apertura del canal de Panamá (1914); a primera vista no parece que pudiera influir mucho, dada la situación marginal de la navegación de dicho canal respecto a Canarias, pero la afirmación es de la época (21). El auge de Suez, en relación bastante directa con los nuevos mercados petrolíferos del golfo Pérsico, es otro factor perjudicial varias veces indicado.

19 En exportación, los tres productos básicos, plátanos, tomates y patatas, suponían en torno al 90-95 por 100 del total exportado. De 1910 a 1914 totalizaron 72.120 (1910), 74.240, 76.320, 76.902 y 80.309 Tm. (1914); en 1937-39, el total fue de 127.798, 142.664 y 159.354 Tm. (1939).

20 Mateo Díaz, José; **Esquema de historia económica de las Islas Canarias.**

21 Junta de Obras del Puerto: **El puerto de La Luz, 1927-28.**

El cambio de los combustibles sólidos por los líquidos exigió la reconversión de instalaciones y el establecimiento de la red comercial necesaria para responder a la nueva demanda, y provocó por ello también algunas dificultades. Después de la primera guerra mundial se fueron estableciendo en el puerto importantes compañías petrolíferas; así, Shell en 1920, Cory Bros en 1929, Mobil Oil en 1935, Texaco en 1938; de este modo se instalaron los depósitos necesarios para el nuevo combustible a suministrar a los barcos en escala. A la par, una serie de puertos coloniales —Casablanca, Madeira, Dakar y Cabo Verde sobre todo— mejoraron sus servicios y empezaron a ejercer gran competencia al de La Luz en el tráfico con África y América. El resultado de estos factores es, ya lo hemos visto, un estancamiento general del tráfico, un parón en el gran impulso anterior a 1914.

Por otro lado, la situación internacional no era nada boyante. La crisis de 1929-31 va a hacer entrar a las cifras en una marcada curva descendente. Y en este caso también se va a ver afectado el movimiento comercial, para el que 1932 es su fecha culminante, bajando bruscamente en 1933.

La crisis de precios y de mercados, con el establecimiento de trabas y aranceles, va a herir gravemente a unas mercancías destinadas de manera primordial, como indicamos, a consumidores no nacionales. El mercado norteamericano se cerró para los tomates canarios ante la plaga de la mosca del Mediterráneo; en los plátanos se pierde el mercado inglés sobre todo, el belga y el italiano, a la par que Alemania y Francia disminuyeron mucho su consumo; el proteccionismo inglés y los contingentes fijados por Francia fueron factores claves. La baja de precios fue del 30 al 40 por 100 (22). En esta situación se produjo el gran giro, iniciado lentamente en

22 El plátano bajó de 13 ptas./Kg. en 1929 a 8 ptas./Kg. en 1933, y el tomate de 37 ptas./Kg. en 1930 a 26 ptas./Kg. en 1933. Mateo Díaz, J.: *Op. cit.*

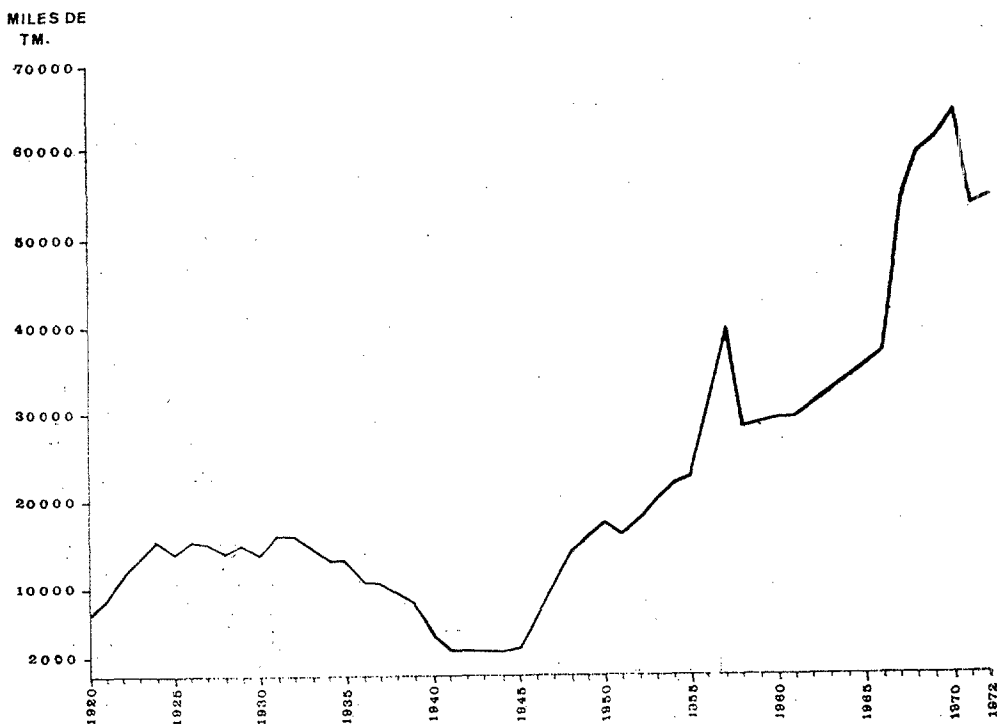


Fig. 4.—El tonelaje de arqueo anual entre 1920 y 1972.

los años veinte, hacia el mercado peninsular, que comienza a absorber buena parte de la producción de plátanos, la más perjudicada; en 1932 consumió ya una cuarta parte de los exportados. A la vez, este período conoce una progresiva intensificación de las relaciones comerciales con la Península en aspectos muy varios. El resultado queda reflejado en la estructura del tráfico en 1934, diferente a la de 1910: los barcos españoles son ahora mayoría, con el 57,5 por 100, aunque un número elevado sean todavía veleros; y en tonelaje han pasado de un 7,5 por 100 en 1910 a un 16,9 por 100.

La competencia de otros puertos, como Dakar y Madeira, hizo más imperiosa la realización del proyecto de 1917 de ensanche del puerto. Se trataba de hacer un nuevo dique de abrigo más al exterior (el futuro "dique del Generalísimo"), ampliar el de Santa Catalina, ensanchar el de La Luz y establecer un contradique exterior, así como obras complementarias de dragados, vía litoral de servicio y explanadas para depósitos comerciales. La obra siguió tropezando con dificultades y se llevaron a cabo fundamentalmente los aspectos complementarios. La pesca también tropieza con deficiencias en instalaciones, en particular la falta de agua potable, hielo barato y dársenas especiales para embarque y fábricas de salazón y productos pesqueros; por ello "la mayor parte de la pesca, hecha a pocas millas del puerto, no llega a Gran Canaria" (23).

En 1925 el puerto de La Luz es con mucho el primer puerto español en buques y tonelaje, pero su movimiento comercial, con sólo 400.000 toneladas de mercancías frente a los tres millones y medio de Bilbao, queda en un discreto sexto lugar, tras el citado Bilbao, Barcelona, Huelva, Valencia y Gijón.

El descenso iniciado en 1929-32 va a acentuarse, primero con la guerra civil, y luego, de una manera muy brusca, con la segunda guerra mundial; es la etapa más grave del Puerto de La Luz, cuyo tráfico quedó reducido a la mínima expresión.

c) *La guerra civil*

En el número de buques la guerra civil española sólo supone una crisis fuerte en 1936, pues el ritmo de descenso de los años siguientes es similar al arrastrado desde 1931; afecta tanto a los nacionales como a los extranjeros. Sin embargo, el tonelaje revela una diferencia notable: a medida que avanza la guerra, disminuye el tonelaje medio de los buques nacionales, sin que se observen cambios notables en los extranjeros; 1937 y 1938 fueron los años difíciles, en que el tonelaje nacional de arqueo se redujo a una tercera parte. Esta aparente contradicción es lógica, porque un gran número de veleros entró en funciones para suplir las grandes deficiencias de la flota; en efecto, en 1937 los veleros llegan a ser el 57,6 por 100 de los barcos españoles entrados en La Luz, mientras que en los años cuarenta, a pesar de las dificultades de nuestra postguerra y del conflicto mundial, son sólo un 34 por 100; en números absolutos aparece un 25 por 100 más de veleros que lo habitual.

En cuanto a las mercancías, mientras las exportaciones se mantuvieron, e incluso ascienden respecto a la crisis 1932-35 (excepto en 1937) las importaciones sufrieron lógicamente con la guerra y la dificultad económica un fuerte descenso; la importación de combustibles ofrece también pérdidas, pero menores.

23 Junta de Obras del Puerto: *Op. cit.*

d) *La segunda guerra mundial*

La etapa 1939-1945 conoce la gran crisis. En número de buques el déficit no es llamativo, y continúa el descenso anterior con un escalón algo mayor de 1939 a 1940. Sin embargo, se impone una distinción entre nacionales y extranjeros: los españoles van aumentando desde 1938 a un ritmo casi constante y contienen la caída global de las cifras; pero los extranjeros aparecen ya reducidos en 1939 a menos de la mitad de sus efectivos de 1934, para pasar a 1/5 en 1940 y caer a un insignificante 1,5 por 100 entre 1941 y 1945, año en que sólo entraron 25 buques extranjeros. En el tonelaje global, donde los nacionales apenas suponen, sí que se refleja el gran descenso, pasando de ocho millones de toneladas de arqueo en 1934 a menos de 1,5 millones en 1944. A la vez se observa cómo la gran subida de los españoles es al terminar la guerra, para mantenerse luego estancados; es decir, que el aumento de barcos tiene menos valor del aparente, y se debe, sobre todo, al crecimiento del número de veleros, con la consiguiente rebaja en el tonelaje medio.

En las mercancías se desciende a un tercio del nivel anterior a la guerra civil. Lo más afectado es lógicamente la importación de combustibles. La carga general sufre mucho menos, perdiendo una cuarta parte respecto a 1939 en importación y un tercio en exportación; pero se reduce casi exclusivamente al mercado nacional. En efecto, distinguiendo por navegaciones es absolutamente nula la exportación de altura y de gran cabotaje de 1941 a 1944, e insignificante en 1945. En importación todavía en 1940 y 41 subsiste la de gran cabotaje, aunque muy reducido, para cesar al recrudescerse el bloqueo; pero las importaciones de altura se mantienen

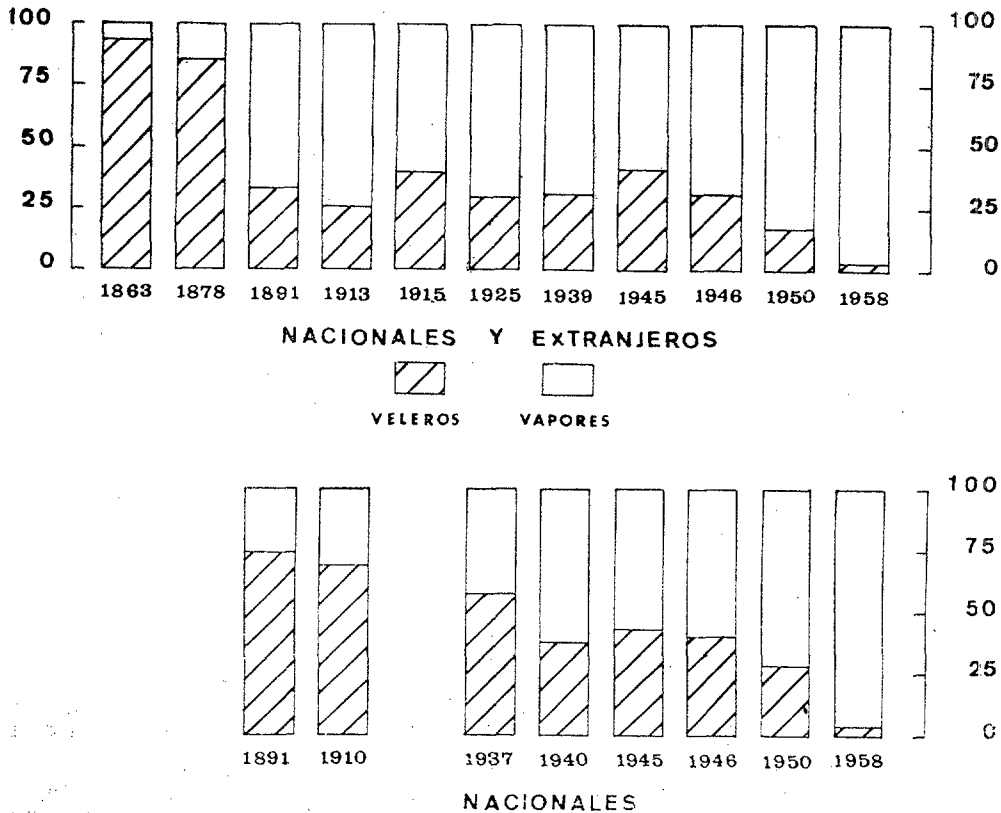


Fig. 5.—Evolución de la proporción de barcos veleros en el movimiento portuario. Arriba, en el total de barcos. Abajo, en los barcos nacionales.

mejor, aunque a una quinta o sexta parte de su valor habitual, básicamente en relación con los países latinoamericanos. El cabotaje pues, que normalmente apenas suponía el 20 por 100 del tráfico comercial, llegó a alcanzar en los años de la guerra mundial el 78,9 por 100. La consideración de los productos entrados y salidos permite insistir en la misma línea: los petróleos reunían en 1937-39 los dos tercios del tonelaje total de las importaciones y van a caer a un 6 por 100 en 1941. En la exportación, el descenso afecta sobre todo a los tomates y patatas de gran cabotaje, que aún en 1940 se defendieron, para desaparecer radicalmente después. La Península mantiene bastante su consumo de estos frutos, a la vez que absorbe la producción de plátanos (24).

Se trata, por tanto, de un hundimiento absoluto del tráfico. Entre 1940 y 1945 el puerto de La Luz quedó reducido a la mera dimensión de puerto nacional, revelándose con claridad su escaso papel comercial —lógico con un *hinterland* tan reducido y escasamente desarrollado— y mostrando su verdadero carácter de puerto de tránsito internacional, que se ve fuertemente afectado por los avatares, a veces imprevistos, de la política mundial.

24 La importación de petróleos ofrece la siguiente evolución entre 1937 y 1942 (en Tm.): 561.787, 458.777, 429.403, 154.593, 16.471 y 46.740 Tm.; en 1941 todo el escaso tonelaje (16.471 Tm.) procede de la refinería de Tenerife, y en 1940-42 es nulo el petróleo de gran cabotaje.

En exportación, la evolución de tomates y patatas entre 1939-1942 es (en Tm.): 101.454, 63.575, 25.320 y 17.970; en 1940 aún se reparten 25.568 Tm. a la Península y 38.007 a gran cabotaje; en 1941 sólo 1.945 Tm. no van a la Península, y en 1942 cesa toda exportación exterior. Los plátanos, por el contrario, mantienen un nivel en 1940-42 en torno a las 80.000 Tm. anuales, que en su totalidad van a la Península, salvo 2.392 Tm. en 1940.

3. El gran desarrollo moderno

La recuperación de la gran crisis de la segunda guerra mundial va a ser rápida, y las cifras del tráfico portuario suben con fuerza desde 1945. La cumbre de 1913 es así pronto alcanzada y rebasada; en 1949 con 16 millones de toneladas de arqueo y en 1953 con 6.841 barcos. Sin embargo, en ambos conceptos se observa una crisis en 1951-52 difícil de interpretar; parece la influencia de los sucesos de extremo oriente (Corea) y la potenciación del canal de Suez como vía de paso, favorecida por el desarrollo petrolífero del Golfo Pérsico.

Desde 1952 el aumento es continuo y muy llamativo. En el tonelaje de arqueo hay dos saltos muy bruscos: en 1956 (28,1 por 100 de aumento), pasando de 22,4 a 28,7 millones, y mucho más aún en 1967 (47,0 por 100), en que se sube de 36,3 a 53,4 millones; en ambos casos se debe al cierre del Canal de Suez, como consecuencia de las guerras árabe-israelitas, que exigen utilizar la ruta del cabo Buena Esperanza y el paso, por tanto, por las islas. Una vez más un suceso internacional trastoca el tráfico del puerto de La Luz, aunque ahora en sentido positivo. En el primer caso (1956), la rápida reapertura del Canal, una vez nacionalizado por Nasser, determinó un estancamiento de las cifras de tonelaje, observable claramente de 1958 a 1961; el cierre no originó grandes cambios en el tráfico internacional, que regresó pronto a su camino tradicional. Sin embargo, los sucesos de 1967 fueron más graves. De una parte, por la obstrucción del Canal con barcos hundidos y porque hasta él llegó la batalla y quedó convertido en línea de frente, con israelíes y árabes a uno y otro lado; además, el cierre se prolonga ya varios años y la duración del problema ha exigido nuevas soluciones. De otra parte, porque las grandes compañías internacionales ante el segundo conflicto han optado por no hipotecar su futuro con esta espada siempre pendiente sobre ellos y han buscado otros caminos. El gran aumento del tamaño de los buques petroleros, y su modernización dotándoles de gran autonomía, ha disminuido enormemente los gastos de la travesía y ha hecho menos gravoso prescindir de Suez.

El puerto de La Luz, preparado por tradición para la navegación en tránsito, y espléndidamente situado para la ruta del cabo Buena Esperanza, ha podido acoger el tráfico de Suez; en 1968 y 1969 ha continuado aumentando. De este modo ha pasado al primer plano mundial, alcanzando en 1969 los 60 millones de toneladas de arqueo, que supone un movimiento extraordinario.

En el número de barcos, los saltos de 1956 (9,3 por 100 de aumento) y 1967 (8,0 por 100) son muchísimo menores, probando aún más el carácter internacional y extraordinario del cambio. En consecuencia, no es de extrañar el crecimiento del tonelaje medio de los buques en ambas fechas.

Sin embargo, el aumento del número de barcos resalta aún más entre 1959 y 1963 que en las dos crisis de Suez; se acrecienta a razón de



unos 1.000 buques anuales, y especialmente en 1960 se añaden 1.855 barcos (un 22,5 por 100 más). Este cambio obedece a otras causas, por lo que se exige un análisis más detallado de la estructura del tráfico en los últimos años. Podemos adelantar que el auge pesquero y el desarrollo naval y mercantil español son las razones básicas de este crecimiento.

En 1970 el puerto de La Luz ha alcanzado 16.018 barcos, más que triplicando el número de 1934 y de 1947. En tonelaje todavía más, ha cuadruplicado la cifra de 1949. Vive por tanto un momento de apogeo, inimaginable al ser construido el puerto a finales del siglo pasado.

Sin embargo, en 1971 y 1972 el puerto parece haber entrado en dificultades, comenzando a perder el lugar de privilegio que ocupaba en el concierto mundial de las instalaciones portuarias: tanto el número de barcos como el tonelaje de arqueo han descendido de manera llamativa. Ya hemos señalado varias veces cómo su espectacular aumento era muy frágil y sin una base sólida, dada su dependencia excesiva de los sucesos internacionales, tanto políticos como técnicos y económicos. Un cambio en el tipo de barcos o en los centros de comercio mundial que determinan las grandes rutas de navegación, o una mejora sustanciosa en otros puertos rivales, podría dar al traste con la situación ventajosa de Gran Canaria. En 1971 la causa primordial de la retirada de los barcos parece ser el precio del petróleo. Con la construcción de las grandes refinerías, como Bantry Bay o Milfordhaven en Inglaterra, el Havre en Francia, Europort (Rotterdam) en Holanda, Gothemburg en Suecia..., los precios del fuel para el suministro de los buques en los puertos de Hamburgo, Amberes, Amsterdam y Rotterdam es casi dos dólares por tonelada más barato que en La Luz; lo mismo ocurre con los puertos de la Unión Sudafricana, que por hallarse más próximos a los centros de producción del Golfo Pérsico, pueden ofrecer precios más ventajosos que Canarias; a la par, la mayor envergadura de los buques y su autonomía les hace menos necesarias las escalas intermedias. En efecto, en 1971 y 1972 el avituallamiento de petróleo desciende notablemente en el puerto de La Luz. Otra causa podría ser la carestía de algunos servicios portuarios, que se encarecen mucho por ello; así resultan elevadas las tarifas de atraque, el agua y los remolcadores (25); por el contrario, otros puertos africanos han mejorado mucho sus servicios, que resultan más competitivos. Un puerto de escala internacional exige precisamente una continua mejora técnica, estando al día en todo y adelantándose a las nuevas necesidades; parece imprescindible una ampliación del puerto de La Luz y, sobre todo, una mejora en sus instalaciones. En consecuencia, con estos problemas apuntados, el descenso del tráfico entrado en el puerto en 1971 y 1972 coincide con la aparición de una nueva forma de servicio del puerto; son los barcos "apoyados en el puerto": se trata de buques que llegan al límite de las aguas jurisdiccionales de la Junta del Puerto al objeto de realizar operaciones de embarque o de desembarque de material o pertrechos; pero no atracan en el puerto ni se suministran de él. Y es importante constatar que si bien son pocos barcos (327 en 1972), son los más grandes, pues totalizan nada menos que 23.384.488 toneladas de arqueo, un 43 por 100 del total entrado dicho año en la jurisdicción del puerto.

Al iniciarse el gran desarrollo moderno, el puerto de La Luz no había, sin embargo, completado todavía el plan de obras de 1917, y era

25 Para atracar un barco de tamaño mediano tienen que utilizarse dos remolcadores, con lo que se encarece este servicio. También, por ejemplo, un barco que viene solamente a suministrarse unas 100 ó 200 Tm. de agua tiene que ocupar atraque, resultándole cara la estancia en el puerto; este servicio podría facilitárselo un albigé flotante.

urgente mejorar sus instalaciones. El Banco Mundial otorgó en 1946 un empréstito de 100 millones de pesetas, ampliado a 200 millones en 1952, que permitieron un plan de obras por valor de 350 millones de pesetas: un dique seco para buques de gran tonelaje, un muelle pesquero, varaderos, avenida de enlace con Las Palmas... En 1958 se ensanchó el muelle de La Luz, con dos filas más de tinglados, y lo mismo en el muelle Primo de Rivera. Al año siguiente, y ante el auge tomado por la pesca, se terminó el muelle pesquero y un segundo depósito de agua potable; siguieron instalaciones complementarias en los años sucesivos. Por fin, el 24 de julio de

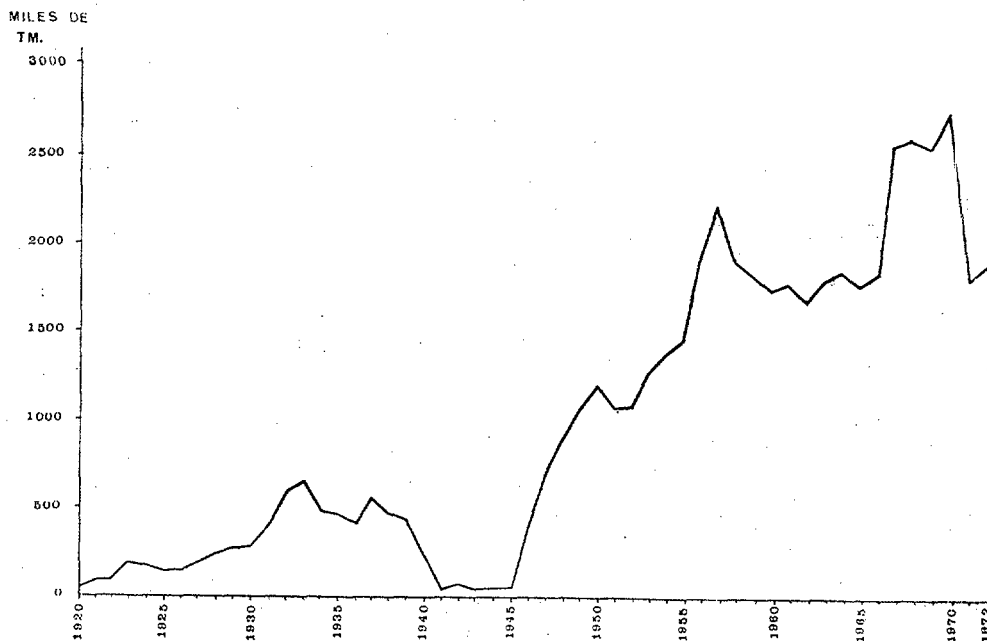


Fig. 6.—El movimiento de avituallamiento petrolífero de buques entre 1920 y 1972.

1964 se aprobó el "Plan General de Ordenación y Obras de los puertos de La Luz y Las Palmas y Anteproyecto de dársena exterior"; además de completar toda la zona abrigada con muelles de ribera, de dragados suficientes, de la gran avenida de acceso y de una serie de instalaciones auxiliares, se planeó un nuevo dique de abrigo que formaría una dársena exterior al NE., para todas las instalaciones pesqueras y de reparación de barcos. El dique de abrigo de la dársena exterior, iniciado en 1967 y terminado en 1971 en su primera fase, es vital para poder acoger el gran aumento del tráfico portuario tras la crisis de Suez de 1967. En marzo de 1973 el Banco Mundial ha concedido un importante préstamo para la ampliación de los puertos de Huelva y de La Luz.

En las mercancías, el crecimiento después de la segunda guerra mundial ha sido también extraordinario; pero es una evolución diferente de la general del puerto. Sólo los combustibles siguen los sucesos internacionales ya reseñados; por ello y por su volumen exigen considerarlos por separado de la mercancía general.

Desde 1953 la importación de productos petrolíferos se ha doblado. Es un aumento muy inferior al de las restantes mercancías. Sin embargo, sigue siendo el producto base del movimiento portuario, con el 71 por 100 de la importación y el 60 por 100 de todo el tonelaje cargado y descargado en 1969. Su porcentaje en la importación ha descendido desde

1958 (80,9 por 100) a 1966 (69,5 por 100), para recobrar importancia con la crisis de 1967 (73,6 por 100) y volver luego a descender. Al igual que el movimiento portuario general ofrece dos grandes saltos en 1956 (26,8 por 100 de aumento) y en 1967 (22,3 por 100) ante el gran aumento de las escalas. Pero el tráfico comercial presenta una marcada estabilización entre 1958 y 1965, que es reflejo del estancamiento en las importaciones petrolíferas, en torno a 1,8 millones de toneladas, a causa de que los nuevos buques consumen menos combustible por unidad de arqueos. Las dificultades de 1971 y 1972 antes señaladas se confirman con claridad en la importación petrolífera, que pierde casi un tercio respecto al tonelaje de 1970.

En realidad, la balanza comercial quedaría mucho más equilibrada si tenemos en cuenta que estas importaciones de productos petrolíferos se compensan con el suministro de dichos combustibles a los buques en escala, lo cual supone una auténtica exportación, aunque no figure entre las mercancías cargadas y descargadas en el puerto. El avituallamiento de buques ofrece un crecimiento extraordinario desde 1945, con los mismos saltos bruscos de 1956 —con el estancamiento posterior— y 1967, que la importación de petróleo; en 1969 se han superado los dos millones y medio de toneladas de combustibles líquidos, para descender bastante en 1971 y 1972, como ya señalamos.

En mercancía general el crecimiento es mayor y mucho más regular. Desde 1953 el aumento ha sido continuo, multiplicando por 4 el tonelaje en 1972; sólo 1962-64 ofrece una etapa de cierto estancamiento. La mayor continuidad de su aumento resalta además, también, porque respecto a 1934 el ritmo es mayor (multiplicado por 5,4) y más aún respecto a 1910 (multiplicado por 7,3).

Sin embargo, el volumen del puerto, con 2.233.189 toneladas en 1972, continúa siendo más bien discreto a nivel nacional y muy pobre en el plano internacional. Una vez más insistimos en que esto resulta normal dado el limitado *hinterland*, tanto económico como demográfico, que ofrece el puerto —aún incluyendo su carácter de centro para las restantes Canarias Orientales (Lanzarote y Fuerteventura)—. Ni las exportaciones agrícolas pueden ser excesivas, ni las necesidades de una zona pequeña y poco desarrollada permiten una gran demanda de productos. Sólo el desarrollo industrial, aprovechando la ventaja del carácter de Puerto Franco, puede ofrecer, creemos, un futuro diferente que diera un importante papel comercial al puerto de La Luz, a la par que produjera el desarrollo económico de la isla.

En la balanza comercial predomina con claridad la importación, que en 1969-72 supone el 66 por 100. Desde 1934 a 1958 el crecimiento de la exportación ha sido muy superior (índice 300 frente a 160, con 1934 = 100); de este modo, el porcentaje de la importación en el total fue descendiendo de un 67 por 100 en 1934 hasta incluso un 52 por 100 en 1958. Pero desde 1959, como consecuencia de la liberalización de importaciones, las entradas han aumentado su volumen de manera continua.

La exportación ha ido en continuo ascenso desde 1910, sin sufrir estancamiento en la primera postguerra, de manera que en 1934 dobla el tonelaje de 1913 (de 85.069 toneladas a 173.226). Luego, la crisis económica y las guerras supondrán un parón hasta 1947, pero sin un descenso excesivo, ya que su nivel mínimo son 101.291 toneladas en 1943. A pesar de una etapa difícil entre 1947-50, a causa sin duda de los problemas exteriores de España, el crecimiento de las postguerra triplica en 1961 (611.710 toneladas) la cantidad exportada en 1947 (204.153 toneladas). En

particular destaca el gran avance de 1959 a 1961, ligado quizás a la estabilización económica. Sin embargo, a partir de esta fecha parece haberse alcanzado un tope y haber sido agotadas las posibilidades de exportaciones agrícolas de las islas, y se registra marcado estancamiento de las cifras de mercancías salidas del puerto de La Luz en torno a las 650.000 toneladas.

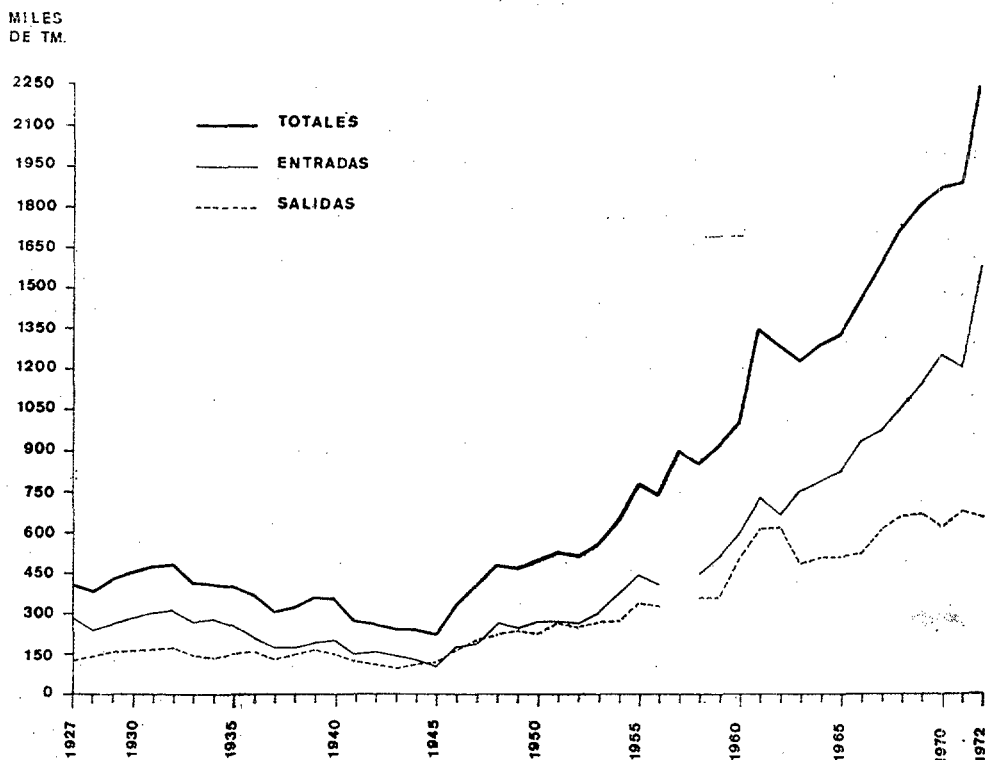


Fig. 7.—El movimiento de mercancía general (sin importación de petróleo) entre 1927 y 1972 (distinguiendo entradas, salidas y mercancías totales).

Los productos salidos del puerto son los mismos que en períodos anteriores. Ha sido, por tanto, un mero aumento de cantidad, sin encontrar apenas nuevos caminos. Esto, dado el carácter básicamente agrícola de las mercancías y la extensión cultivable de las islas, así como las exigencias cada día mayores de los mercados exteriores, tiene el grave riesgo de alcanzar un tope difícil de rebasar, como quizás haya empezado a ocurrir en los años sesenta. Los plátanos suponen una cuarta parte más o menos del total de las salidas, algo menos el pescado, y los tomates, patatas, demás frutas y hortalizas y el tabaco. En los últimos años ocupan un tonelaje notable las cenizas de piritas, residuo de la fábrica de sulfato amónico (78.000 toneladas en 1968).

En la importación —petróleo aparte— el crecimiento entre 1910 y 1932 es pequeño, para iniciar luego el descenso general y no recuperarse hasta 1954. Sin embargo, desde entonces las entradas ofrecen un aumento extraordinario, alcanzando 1.579.825 toneladas en 1969, que supone haberse multiplicado por 5,2 en veinte años; es mucho más regular y continuo que el de las salidas, y se acentúa en los últimos años. Las islas

cada vez han ido necesitando más cosas para incorporarse a la vida moderna, y el Puerto Franco ha facilitado su llegada. El cemento es la principal mercancía descargada en 1969; le siguen los cereales, abonos, forrajes, hierro, la madera, el papel, patatas... Pero queda aún una importante cantidad, muy diversificada, que figura bajo el epígrafe genérico de "otras mercancías". Esta presencia de una gran variedad de productos es otro rasgo clave de la importación del puerto de La Luz, que se abastece así de tantas cosas como la isla carece.

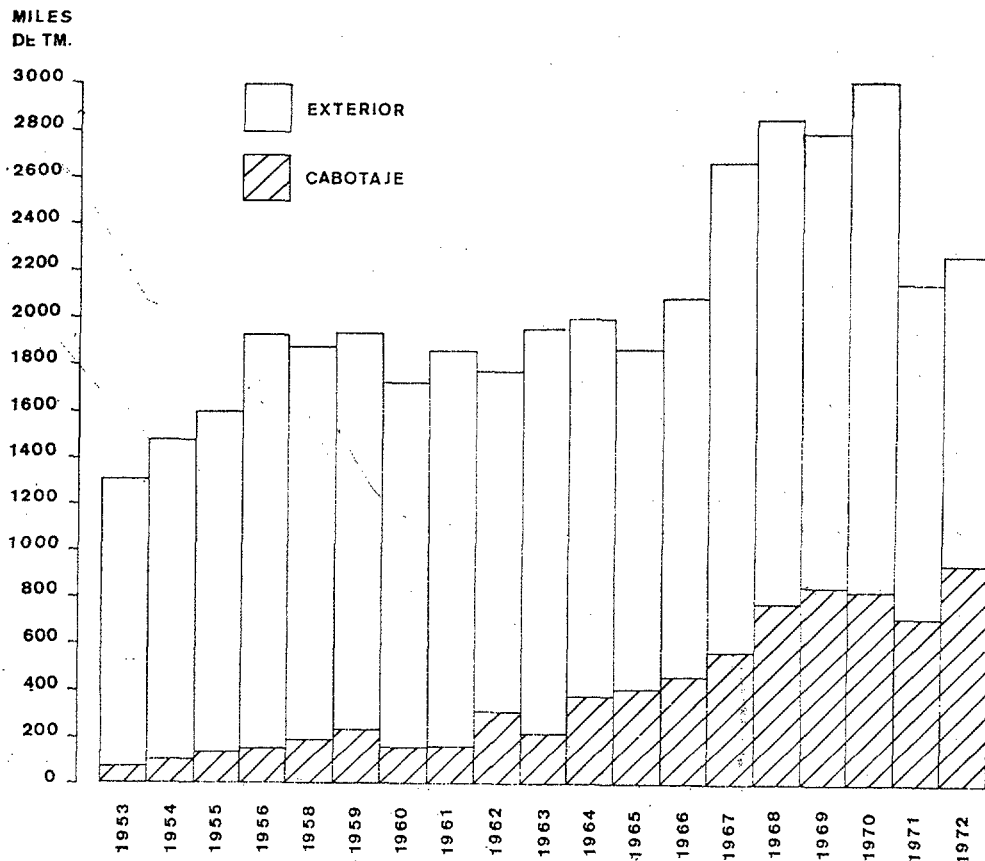


Fig. 8.—La importación de petróleo entre 1953 y 1972 (con distinción de navegación exterior y de cabotaje).

Con todo, para mejor calibrar los diversos aspectos de la evolución del tráfico del puerto de La Luz en los últimos años, se impone considerar con más detalle la estructura actual del tráfico. Las fuentes permiten también mayores precisiones. Al menos parece importante contraponer cabotaje y tráfico exterior, precisando mucho mejor las relaciones comerciales de importación y exportación, así como marcar la importancia adquirida por la pesca.

El Cabotaje nacional.

1. El movimiento de barcos

Sólo desde 1958 poseemos datos que distinguan los navíos en cabotaje y tráfico exterior; pero, mientras entre dicha fecha y 1963 están incluidos los barcos de pesca, se prescinde de ellos desde 1964. Por ello vamos a basarnos en los buques nacionales para el cabotaje y en los extranjeros para el movimiento internacional. El criterio parece válido porque la Ley de Protección y Renovación de la flota mercante española de 11 de mayo de 1956 reservó el comercio de cabotaje a la bandera nacional; además, según datos posteriores a 1958, del 90 al 94 por 100 de los buques nacionales se dedican al cabotaje; es casi posible, pues, identificar barcos nacionales y barcos de cabotaje, y a la inversa, los barcos extranjeros equivalen al tráfico exterior porque absorben del 91 al 95 por 100 de dicho tráfico, y sólo en los últimos años participan algo en el de cabotaje.

A) El número

Durante toda la etapa moderna del puerto el número de barcos nacionales es superior al de extranjeros, suponiendo aquéllos entre el 53 y 60 por 100. Ya señalamos el predominio nacional durante los años de la segunda guerra mundial; luego, el porcentaje descendió fuertemente entre 1945 y 1950 a consecuencia tanto de la recuperación de los países europeos con la postguerra como de las dificultades internacionales del nuevo régimen español en dichas fechas. Tras una etapa de estabilidad, nuevo descenso en 1956 (de 60 a 53 por 100) ante el aumento del tráfico exterior resultante de los sucesos de Suez. Después de 1960 se registra el movimiento inverso (hasta un 61,4 por 100 en 1966), y de nuevo el cierre de Suez de 1967 ha reducido el porcentaje de buques nacionales; el descenso posterior a 1970 ha afectado, por el contrario, a los barcos extranjeros, mientras los nacionales han seguido aumentando (58,6 por 100 en 1972).

En números absolutos, no han cesado de aumentar desde 1938, aunque con algunas etapas de estancamiento o de saltos bruscos. El crecimiento es fuerte en los primeros años, hasta recuperar en 1941 el nivel de 1934. Luego, las dificultades de nuestra postguerra se hicieron notar y el aumento es mínimo; entre 1941 y 1945 el crecimiento total es sólo de 147 barcos, sobrepasado por el de los veleros; gran número de éstos se incorporan entonces al tráfico de cabotaje, hasta suponer en 1945 un 42,8 por 100 de los nacionales. El estancamiento continúa entre 1946 y 1952, en torno a los 3.600 barcos al año; la economía española aún no se ha repuesto de la guerra, aparte del aislamiento internacional y sus repercusiones comerciales. De esto cabe deducir que el desarrollo del puerto entre 1945 y 1952 debe poco al cabotaje y obedece básicamente al tráfico exterior. Entre 1952 y 1959 hay ligero ascenso, pero no se nota el salto de 1956, que es sólo internacional.

El gran cambio se produce de 1959 a 1960, al pasar de 4.360 a 5.925 barcos, es decir, ¡un 35,8 por 100 más!; el crecimiento continúa hasta los 9.012 buques en 1968, aunque el ritmo fuerte sea en el período 1959-63; una vez más no hay repercusión del cierre de Suez en 1967. Con datos estrictos de cabotaje es posible afirmar que este salto obedece exclusivamente al tráfico de cabotaje (26). En sólo ocho años (1959-66) se duplica el número de los barcos nacionales, que son los que determinan el notable avance del puerto de La Luz en esta etapa, pues suponen el 69,5 por 100 de su aumento.

Este crecimiento tiene un doble origen; el primer impulso, el más importante (1959-62), pertenece al desarrollo pesquero, luego (1964-68) se debe a los mercantes en relación con el desarrollo económico nacional. En efecto, de 1956 a 1963 el aumento pesquero español tuvo que ser como mínimo de 2.692 barcos, absorbiendo el 83,6 por 100 del crecimiento total nacional (27); otro dato significativo es el tonelaje de registro bruto medio por barco español, que desciende de 943 toneladas en 1959 a 766 en 1962, cuando precisamente estaba en línea de aumento desde 1949. Por el contrario, dicho tonelaje medio aumenta desde 1962, y en especial desde 1967, hasta alcanzar 1.185 toneladas en 1972. Esto nos habla del desarrollo mercante de los últimos años. Además, tenemos ya datos por separado de pesqueros y mercantes: éstos aumentan lenta pero constantemente, mientras, por el contrario, los pesqueros descienden muchísimo desde 1967 (28). El crecimiento de 1964-72 es así enteramente absorbido por el progreso de los barcos mercantes, que incluso resulta poco marcado a causa de la disminución de las unidades de pesca.

En resumen, es posible constatar que la navegación de cabotaje dirige la evolución del número de navíos del puerto de La Luz entre 1959 y 1966, y de manera menos marcada de 1953 a 1955; por el contrario, el tiempo restante de la etapa posterior a la segunda guerra mundial viene regido por el tráfico internacional. Si prescindimos de los pesqueros, la navegación estricta de cabotaje supone en 1972 el 54,5 por 100 de los barcos.

B) *El tonelaje*

También ha aumentado mucho desde 1937, aunque se registre la misma situación de estancamiento hasta 1953, fruto de las dificultades ya indicadas. Desde entonces el crecimiento ha sido muy grande, multiplicándose por 4 en veinte años. La nota más destacada es la regularidad y continuidad del ascenso, sin ningún año malo y sin saltos bruscos, así como una mayor aceleración en los años sesenta y en particular desde 1966; ni 1956 ni 1967 ofrecen puntas llamativas. Este desarrollo hay que atribuirlo tanto al incremento de navíos como, según indicamos, a la enver-

26 En efecto, entre 1959 y 1962 los barcos de cabotaje pasan de 4.095 a 7.309, y el total de nacionales, de 4.360 a 7.399 navíos.

27 Los barcos de pesca entre 1956 y 1963 ascienden de 1.573 a 5.590; si tenemos en cuenta que en 1964 los pesqueros extranjeros sólo eran 1.395 frente a 4.135 nacionales, incluso en el supuesto de que los foráneos hubieran partido de cero en 1956, el aumento pesquero español sería de 2.692 navíos.

28 Entre 1965 y 1969 los barcos mercantes españoles aumentan de 3.820 a 4.676 unidades; los pesqueros eran 4.861 en 1967 y bajan a 3.820, más de 1.000 menos, en 1969, e incluso a 3.617 en 1970.

gadura cada vez mayor de éstos, lo mismo en pesqueros que en mercantes. En 1972 se totalizan nada menos que 10.704.722 toneladas de arqueo en barcos nacionales (en cabotaje *stricto sensu* aún son cifras cercanas: 10.356.397 toneladas).

Sin embargo, su parte en el movimiento total del puerto es pequeña: de un 15 a 20 por 100 en 1968-1972. La situación es idéntica a la de 1934 y 1949, es decir, el crecimiento ha sido proporcionalmente similar en cabotaje y exterior. Con todo, en este período se puede observar una primera etapa de fuerte descenso del papel nacional de 1946 a 1956 (del 33,4 al

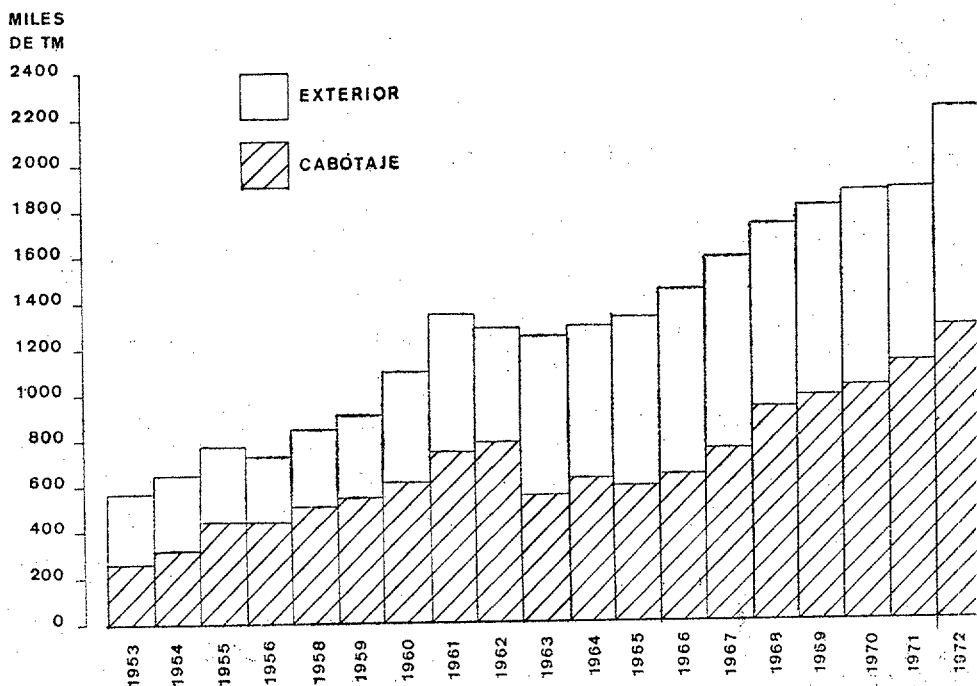


Fig. 9.—La mercancía general (distinguiendo navegación de cabotaje y exterior) entre 1953 y 1972.

12,2 por 100), una segunda etapa de crecimiento de 1957 a 1962 (del 12,2 al 18,7 por 100), con ligero aumento aún hasta 1965 (20,5 por 100), para disminuir con el último cierre de Suez (15 por 100) y recuperarse con las dificultades posteriores a 1970 (20 por 100).

En los últimos años se observa un mayor desarrollo del tráfico nacional exterior, que entre 1964 y 1969 dobla el número de barcos y el tonelaje. Con todo, el dominio del cabotaje en el movimiento nacional del puerto de La Luz ha sido y es aún abrumador. Ello resulta de la peculiar posición de las Canarias en el contexto nacional, es decir, del monopolio del tráfico marítimo en las relaciones con la Península —y de las islas entre sí— y del intenso intercambio necesario entre tierras a tan diferente latitud e integradas en la misma comunidad política.

2. El movimiento comercial

En este aspecto podemos atenernos a la distinción exacta entre navegación de cabotaje y tráfico exterior, porque desde 1937 aparecen las cifras diferenciadas.

A) *El movimiento global de mercancías*

El movimiento de mercancías de cabotaje supone en 1969-72 el 43 por 100 del total. Su importancia es pues notable; sobre todo si consideramos que en el tráfico exterior son mucho más decisivos los productos petrolíferos (el 70 por 100 del tonelaje en 1969, mientras en el cabotaje son el 46 por 100). En efecto, limitándonos a la mercancía general, la proporción se invierte y el tráfico de cabotaje reúne el 57 por 100.

Sin embargo, esta situación era bien diferente en 1949-54, en que el cabotaje oscilaba sólo entre el 17 por 100 y el 20 por 100; en los últimos quince años casi ha triplicado, por tanto, su participación en el total. En números absolutos, las mercancías de cabotaje han aumentado continuamente desde 1949, multiplicando por siete el tonelaje en poco más de veinte años; de menos de 300.000 Tm. se ha pasado a 2.229.624 Tm. Lo más llamativo, es, pues, el extraordinario crecimiento del comercio de cabotaje, que desde una clara posición de inferioridad ha alcanzado un nivel notable. El aumento es especialmente destacado de 1953 a 1955, de 1960 a 1962, y sobre todo desde 1966.

Con todo, en este crecimiento han tenido un papel muy importante los productos petrolíferos importados de la refinería de Tenerife, que han pasado de representar un 21 por 100 de las mercancías de cabotaje en 1953 al 43 por 100 en 1972; desde 1953 los combustibles líquidos se han multiplicado por 13, mientras la mercancía general lo hacía por 5,6. Los combustibles líquidos hacen que la balanza comercial se incline marcadamente a favor de la importación, que representa el 80 por 100 del tráfico de cabotaje.

En la mercancía general el crecimiento ha sido continuo desde 1953; sólo se observa un pequeño bache en 1964-66. Se ha alcanzado casi el millón de Tm. en 1969, multiplicando el tráfico comercial por 5,6 en veinte años. De este modo se ha trastocado la situación tradicional de supremacía de los mercados exteriores en el comercio canario; desde 1955 el cabotaje tiene mayor volumen que el tráfico exterior —que sólo se ha multiplicado por 2,7—, salvo los años difíciles ya citados de 1964-66.

Prescindiendo del petróleo, también la importación domina la balanza comercial, con el 67 por 100 del tonelaje en 1969-72. Entre 1955 y 1962 la exportación aumentó con mayor rapidez, hasta suponer incluso un 49 por 100 (1961); pero desde 1965 el desarrollo de la importación ha sido

extraordinario, triplicándose casi en siete años. Esto traduce el vacío industrial del *hinterland* del Puerto de La Luz; sus envíos se reducen a productos agrícolas especializados, a favor de sus peculiares condiciones climáticas, cuyos márgenes de crecimiento tienen fuertes y evidentes limitaciones, mientras que el aumento y diversificación de necesidades en la vida moderna intensifica mucho más el abastecimiento de las islas desde la Península.

El movimiento de mercancías de cabotaje ofrece, como veremos al analizar la clase de productos intercambiados, una clara diferencia entre el que se dirige a la Península y el que afecta al archipiélago. Sólo te-

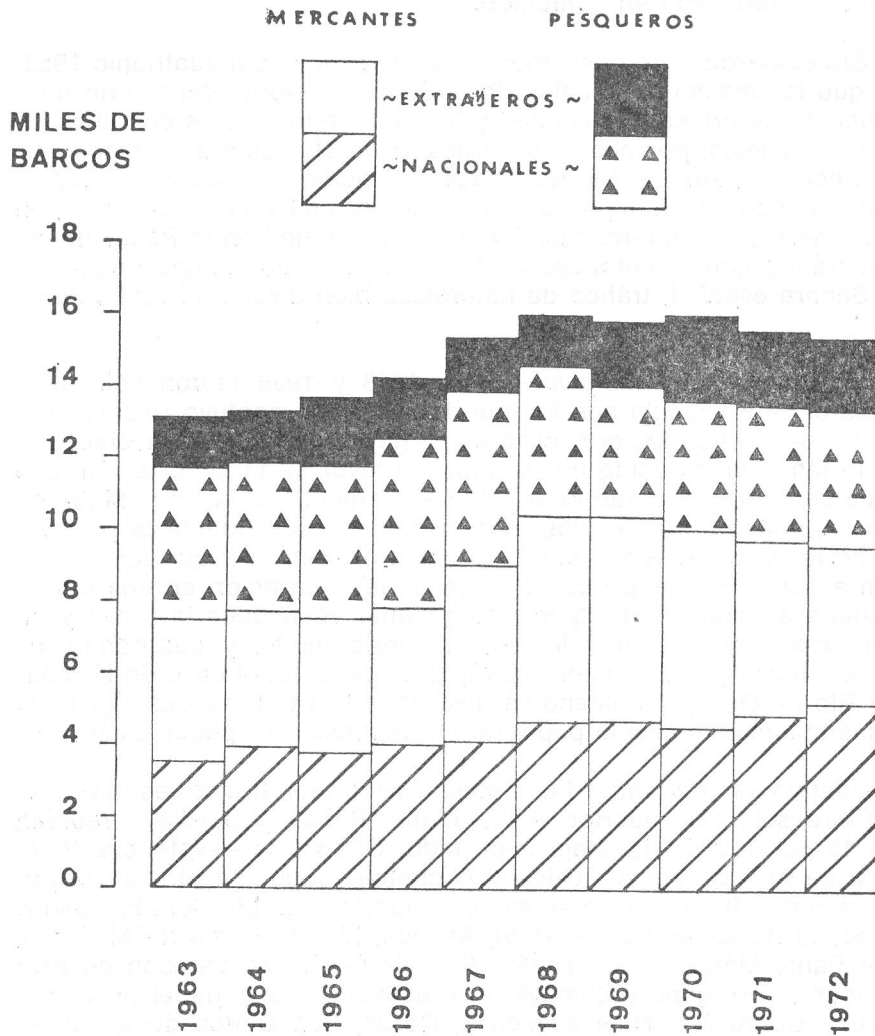


Fig. 10.—El movimiento de buques con distinción de mercantes y pesqueros —y en cada caso de nacionales y extranjeros— entre 1963 y 1972.

nemos datos separados entre 1940 y 1956. En esta última fecha la Península absorbía el 60 por 100 del tonelaje; pero su predominio era mucho mayor en la exportación (81 por 100) que en la importación, donde en 1956 estaban casi igualados (51 por 100 de la Península) a causa del petróleo llegado de Tenerife, que en 1956 suponía el 75 por 100 de la

importación interinsular. Tanto con las islas como en territorio peninsular, las entradas superaban en mucho a las salidas, aunque especialmente en las relaciones dentro del archipiélago.

B) *El reparto del tráfico de mercancías entre los puertos peninsulares e insulares*

La navegación de cabotaje comprende el tráfico marítimo desarrollado entre los distintos puertos españoles. Pero en el caso del puerto de La Luz se impone una distinción básica entre las relaciones con la Península y las mantenidas con el archipiélago canario; son muy distintas en volumen y sobre todo en contenido.

Sin embargo, sólo poseemos datos detallados del cuatrienio 1953-1956, en que las memorias anuales de la Junta de Obras del Puerto indican los lugares de origen y la calidad y la clase de productos con ellos intercambiados. Vamos, por ello, a basarnos en la situación a mediados de los años cincuenta, aunque no debe haber variación sustancial respecto a hoy día, dado que no se han producido apenas cambios, como veremos, en la clase de mercancías intercambiadas. En el cabotaje con la Península se incluye el tráfico con la entonces colonia española de Guinea Ecuatorial y con el Sahara español, tráfico de naturaleza bien diversa al resto, como veremos.

1) *Tráfico con la Península.*—Entre 1953 y 1956 fueron veintisiete los puertos de la Península con los que Las Palmas mantuvo relación comercial; de todos ellos importó productos, pero sólo exportó a dieciséis. Hay, por lo tanto, un evidente desequilibrio a favor de la importación, que se acentúa si recordamos que en toneladas de mercancía casi doblaba en 1956 a la exportación. No resulta extraño, teniendo en cuenta la peculiar posición de las Canarias en el contexto nacional; mientras que las salidas se limitan a determinados productos locales, la integración en una comunidad política alejada en el espacio exige unas relaciones intensas y un abastecimiento muy diversificado; es, en cierto modo, y guardando las enormes diferencias, una relación metrópoli-colonia. En el caso de Fernando Poo y Río de Oro el fenómeno se invertía, y Las Palmas desempeñaba frente a las colonias el mismo papel que la Península respecto a las islas.

a) *Cabotaje de entrada.*—La concentración del tráfico es bastante grande. Entre sólo tres puertos —Barcelona, Bilbao y Sevilla— reunían del 40 al 45 por 100 del tonelaje importado. Otros seis —Valencia, Vigo, Villagarcía de Arosa, Pasajes, Gijón y Alicante— suponían otro 37-42 por 100. Los demás ofrecían mucha menor importancia: La Coruña, Cádiz, Almería, Santa Isabel (Fernando Poo), Málaga, Motril, Palma de Mallorca, Puerto de Santa María, Villa Cisneros (Río de Oro), San Esteban de Pravia, Santander, Tarragona y Zumaya; era insignificante el papel de Cartagena, Ceuta, Corcubión, Huelva, Melilla, Rosas, San Carlos de la Rápita y Bata.

Barcelona es siempre el puerto principal, oscilando entre el 15 y el 20 por 100 del tonelaje entrado en La Luz; luego va Sevilla, con un 11-15 por 100, y en tercer lugar Bilbao, en torno a un 10 por 100. Por zonas, el Norte supone el 30 por 100. Andalucía un 20 por 100 y la fachada valenciano-catalana ostenta la primacía con cerca del 50 por 100.

La especialización en el comercio de determinados productos es un rasgo claro al analizar el tipo de envíos de los distintos puertos. Con

sólo dos productos se supera el 60 por 100 del tonelaje en todos los puertos, excepto en cuatro, que requieren tres productos. Sin embargo, no se trata de una especialización absoluta; en efecto, en pocos casos un solo producto supera dicho porcentaje, y muy rara vez alcanza valores dominantes, por encima del 75 por 100, y cuando ocurre esto se trata casi siempre de puertos de escaso valor en el conjunto del tráfico. Resulta lógico dada la diversidad de mercancías que las islas reciben de la Península. Precisamente los puertos importantes son los que aparecen más diversificados, puesto que su mayor *hinterland* y su potencia económica les convierte en abastecedores principales. En líneas generales, el norte de España y Cataluña envían materias primas y productos industriales, y el resto productos agrícolas.

En la zona cantábrica el cemento es la mercancía más destacada. Constituye del 74 al 86 por 100 de los envíos de Pasajes, el 68 por 100 de Gijón, del 25 al 32 por 100 de Bilbao, y alcanza su máxima especialización en Zumaya, con el total del tonelaje de allí recibido. Sólo el carbón mineral de San Esteban de Pravia (100 por 100) y los productos químicos, abonos y leche condensada de Santander rompían la homogeneidad. Bilbao, el puerto principal, está bastante diversificado, y junto al cemento alcanzan notable participación el hierro y los abonos.

Los tres puertos gallegos, Vigo, Villagarcía de Arosa y La Coruña, mandan casi con exclusividad madera (más del 90 por 100 del tonelaje).

En la Andalucía atlántica los forrajes son el producto principal, con más del 50 por 100 en Sevilla, Puerto de Santa María, Cádiz y Huelva; sin embargo, el coñac ocupa, lógicamente, un porcentaje alto en Cádiz y Puerto de Santa María, como el aceite de oliva en Sevilla —donde incluso es la primera mercancía en 1955— y como en Cádiz la sal.

La zona mediterránea es la menos homogénea, pues en cada puerto difiere la mercancía predominante. En Málaga son los forrajes, dentro de la línea de la Andalucía atlántica, pero con menor especialización (25 a 40 por 100); de manera secundaria envía, variando según los años, abonos, cementos, cañas, azúcar, jabón, higos secos... En Almería, la sal supone por lo general más del 70 por 100. Motril se limita al azúcar, como Palma de Mallorca a los abonos. En Valencia también destacan los forrajes, pero envía igualmente mucho vino, y luego, según años, cereales, arroz, aceite, azulejos y papel. Barcelona encaja en la línea de los puertos del Norte, con una clara supremacía del cemento, en torno al 50 por 100; pero su gran volumen le da mucha diversificación en la mitad restante, en la que resaltan los abonos. Tarragona ofrece una situación intermedia entre Valencia y Barcelona, con envíos de cemento y abonos, por un lado, y de arroz y vino, por otro. Por último, hay pequeños envíos de cañas para tomateras, flores y cultivos similares desde San Carlos de la Rápita y Rosas, puertos de absoluta especialización.

Diferente carácter revisten las entradas de Santa Isabel (Fernando Poo), Bata y Villa Cisneros (Río de Oro), típicos puertos coloniales. Del primero, el único con tonelaje destacable, llega sobre todo madera (46-60 por 100) y secundariamente café (en torno al 25 por 100); de Bata, café; de Río de Oro, pescado seco y salado.

b) *Cabotaje de salida.*—La concentración es en este aspecto mucho mayor. No sólo porque los puertos de destino son únicamente dieciséis, sino más aún porque Barcelona recibe del 30 al 40 por 100 de los embarques y, junto con Alicante, recogen la mitad de las mercancías exportadas por La Luz.

Si tenemos en cuenta que Alicante actúa en gran medida como puerto de Madrid, lo que explica su notable porcentaje, y que Valencia, Sevilla y Bilbao les siguen en importancia —aunque más lejanos, con un 4 a 7 por 100—, la exportación aparece en clara relación con los mercados peninsulares y su jerarquía, a los que abastecen de productos muy concretos: plátanos sobre todo, y luego en menor cantidad tomates, pescado (congelado, fresco, conservas, aceite o harina de pescado...), cebollas y tabaco. Cada puerto de la Península aparece así con más o menos peso, según la amplitud de sus *hinterland* respectivos, en productos que además sólo pueden llegar por vía marítima. Así, Cádiz y Málaga para Andalucía, Coruña y Vigo para Galicia, Gijón, Santander y Pasajes para sus respectivas regiones, Tarragona con influencia más escasa, lo mismo que Ceuta y Melilla.

Por esto la especialización comercial es enorme. Los plátanos suponen más del 50 por 100 en casi todos los casos, rebasando con frecuencia el 70 y el 80 por 100. Cuando aparece un segundo producto destacado es el tomate, salvo en Gijón y Pasajes, que es la harina de pescado; éste tiene también importancia, como conservas en Alicante, Valencia y Gijón, como aceite en Bilbao, como harina en Tarragona y fresco en Barcelona. El tabaco sólo destaca en los embarques destinados a Santander y la cebolla en los de Barcelona.

Muy distinto carácter ofrecen, lógicamente, las exportaciones al Sahara y a Guinea. En primer lugar destaca la gran diversidad de productos. Los envíos más importantes son pescado seco y salado, carbón mineral, ladrillos y patatas a Fernando Poo, y cereales, harina de cereales, ladrillos y plátanos a Río de Oro. Sin embargo, éstos quedan casi siempre por debajo del 10-15 por 100, porque la variedad es la nota más dominante. Las Palmas abastecía así a las colonias en una gama muy amplia de necesidades, realizando un cierto papel redistribuidor de los productos peninsulares. Esta diversidad es más destacada si tenemos en cuenta que el tonelaje con este destino era importante, oscilando entre el 10 y el 25 por 100 del cabotaje no insular.

2) *Tráfico interinsular.*—Este tráfico reviste unos caracteres radicalmente diferentes al resto del cabotaje. La vía marítima es la única para las relaciones comerciales con las comarcas españolas vecinas, es decir, con las restantes islas. Pero, junto al lógico intercambio regional, de proporcionar aquello que se posee y falta al vecino, no se puede olvidar el carácter de gran puerto de La Luz; por tanto, centro receptor clave de mercancías, así como la capitalidad provincial de Gran Canaria respecto a las islas orientales; estos dos factores determinan que el puerto de Las Palmas refleje en el cabotaje interinsular una tarea básica de redistribución, especialmente para su provincia.

Los puertos que envían y reciben mercancías de La Luz son las capitales de cada una de las islas: Arrecife (Lanzarote), Puerto Cabras o Puerto Rosario (Fuerteventura), Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, San Sebastián (Gomera) y Valverde (Hierro). Sólo en la exportación intervienen también Arinaga y Veneguera, dos pequeños puertos de Gran Canaria.

La superioridad de la importación es muy marcada, con casi cinco veces más tonelaje; pero la situación se invierte si prescindimos del petróleo llegado de Tenerife, porque en mercancía general la exportación es el cuádruple.

a) *Cabotaje de entrada.*—Hay un desequilibrio muy notable a favor de Santa Cruz de Tenerife, que representa un 93 por 100 del tonelaje, debido a los productos petrolíferos de su refinería (éstos constituyen el 93 por 100 de los envíos de la isla vecina y el 85 por 100 de las entradas). Tenerife atiende así, y cada año en mayor medida, a la principal demanda del puerto de La Luz, los combustibles para suministro de los numerosos barcos en escala. Sin embargo, aun prescindiendo del petróleo es Santa Cruz el primer puerto en las entradas; proporciona sobre todo abonos, cañas y tierras industriales.

En los restantes puertos de origen cabe hacer una distinción según provincias. Los de la provincia de Santa Cruz de Tenerife ofrecen en sus envíos una concentración comercial mucho mayor; resulta lógico si recordamos la tarea de redistribución exterior que juega Las Palmas respecto a su provincia. Así, la Gomera envía ante todo madera y luego pescado en conservas o en harina, representando estas mercancías el 95 por 100 de sus entradas; Hierro manda carbón vegetal (50 por 100) y pescado seco, totalizando el 75-80 por 100; en todo caso ambas islas suponen un tráfico muy escaso. Santa Cruz de La Palma participa también de este carácter más húmedo y más forestal de las islas occidentales, y de ella viene sobre todo carbón vegetal, madera y cañas, con cerca del 90 por 100 entre los tres productos.

Mucho más importantes en cantidad son los envíos de Lanzarote y Fuerteventura, y presentan una menor especialización. Entre ambas islas se observa también una cierta dualidad, consecuencia de su base económica. La segunda, más pobre, envía ante todo materias primas, cal especialmente, tierras industriales, materiales de construcción, y en el plano agrícola sólo destacan los tomates. Arrecife, por el contrario, ofrece de manera primordial productos agrícolas —cebollas sobre todo, tomates, patatas, vino común, boniatos...— y pescado seco o en conservas, que por su peso determinan un tonelaje muy inferior al de Puerto Rosario; Las Palmas actúa como centro distribuidor de estas mercancías agrícolas destinadas a la exportación al extranjero en su mayor parte.

b) *Cabotaje de salida.*—Los embarques muestran aún más clara la distinción provincial indicada; a la vez que se extiende la función redistribuidora que aparece como la principal en todos los casos. La concentración comercial es muy escasa, dada la diversidad de productos que distribuye entre las islas; sólo los abonos y los cereales superan en algún caso el 20 por 100 del tonelaje.

Arrecife y Puerto Rosario, los puertos de la propia provincia, absorben entre los dos más del 60 por 100 de las salidas y ambos superan al de Tenerife. Las demás islas quedan muy lejos, e incluso Gomera y Hierro son rebasadas por dos puertos de la propia Gran Canaria: Veneguera y Arinaga.

Para Lanzarote y Fuerteventura se embarca sobre todo cereales, cemento y abonos, que son precisamente, como veremos, los productos que ocupan —petróleo aparte— el primer plano de la importación del puerto de La Luz. Es decir, éste redistribuye en su provincia lo recibido, según la demanda de las otras islas que carecen de lo mismo que ella. Las demás mercancías, muy variadas y con escasa concentración, están en esta misma línea; patatas de siembra, madera, azúcar, cañas, petróleo, virutas, harina de cereales, forrajes; sólo los plátanos aparecen como envío típico grancanario a las islas orientales, que por su aridez no los cultivan, pero tienen una posición muy marginal.

A Santa Cruz de Tenerife manda también estas mercancías —cemento y cereales sobre todo—, pero lo principal de su tráfico son necesidades mutuas: envases vacíos y agua mineral (*Firgas* sobre todo); además, abonos, ladrillos, carbón mineral, oxígeno, conservas de pescado... A Santa Cruz de la Palma envía especialmente abonos, y luego aceite de oliva, oxígeno, tabaco, automóviles... y parecido a San Sebastián de la Gomera; es una redistribución más especializada y menos intensa. Por último, el cabotaje interinsular interviene también en la propia isla, a cuya parte sur —Veneguera y Arinaga— envía abonos.

Comparativamente, las salidas son superiores a las entradas en los puertos de la provincia de Las Palmas, y a la inversa en los de Santa Cruz de Tenerife. Es normal, dado que debe abastecer a Lanzarote y Fuerteventura, de donde puede recibir pocas mercancías para reexportar, mientras que Las Palmas recibe de las islas occidentales una serie de productos que precisa, sin enviarles demasiado porque para ellas es Santa Cruz de Tenerife quien actúa de centro de abastecimiento.

C) *Las mercancías intercambiadas*

1) *Entradas.*—*Los productos petrolíferos* constituyen con mucho la principal partida de las importaciones de cabotaje. En realidad es un comercio exclusivamente interinsular, porque es enviado desde la refinería de CEPSA en Santa Cruz de Tenerife. Desde 1953 el volumen de estos envíos ha aumentado constantemente, salvo un pequeño bache en 1960-61, multiplicándose casi por doce. Pero también ha incrementado su parte en la importación de cabotaje, que de un 30,5 por 100 ha subido a nada menos que el 57,8 por 100 en 1969. Del mismo modo la refinería de Tenerife contribuye cada vez más a abastecer al puerto de La Luz; en quince años ha cambiado su insignificante porción (5,5 por 100) en los productos petrolíferos utilizados por Las Palmas, por un 30 por 100 del tonelaje actual de combustibles líquidos.

En la mercancía general es, por el contrario, insignificante el peso de la importación interinsular; casi todo viene de la Península. Sólo entre 1953 y 1956 tenemos datos detallados de productos y por separado el cabotaje interinsular del peninsular. Las memorias del puerto de 1958 a 1969 distinguen únicamente varios productos, colocando la mayoría bajo la rúbrica de "otras mercancías".

El cemento es la primera mercancía; en 1955 suponía una cuarta parte de lo llegado de la Península, con 64.000 toneladas; el gran desarrollo posterior de la construcción le ha hecho aumentar continuamente; en 1969, junto con maderas, maquinaria y vinos, formaba el principal apartado, con 216.138 toneladas, más del tercio de la mercancía general. Sin embargo, la entrada en producción de una fábrica en la isla parece haber reducido las necesidades de importación. En 1953-56 llegaba casi todo de Barcelona, Pasajes y Gijón, y algo menos de Bilbao, Zumaya y Málaga.

Los cereales y harina de cereales mantienen actualmente su nivel de 1958 (unas 50.000 toneladas), aunque han registrado una notable crisis de 1959 a 1960; se vieron sustituidas por importaciones exteriores, quizás a consecuencia de la política liberalizadora posterior a 1959. Se trata básicamente de maíz, enviado, sobre todo, desde Valencia y Santander, y secundariamente de trigo, desde los puertos andaluces.

Los abonos aumentaron mucho hasta 1961 y suponen más del 10 por 100; luego se estabilizaron en torno a las 23.000 toneladas, apenas



El Puerto de La Luz y su Dársena Exterior

un 3,7 por 100 de la importación; la fábrica de Tenerife aporta una cuarta parte más o menos y hacía que constituyeran la principal importación interinsular. Pero la mayoría venían de la Península: de Barcelona, en primer lugar (31 por 100); de Bilbao (25 por 100), Alicante (13 por 100) y Palma de Mallorca (10 por 100). La entrada en funcionamiento de la fábrica C. I. N. S. A. (Compañía Insular de Nitrógeno, S. A.) ha ido reduciendo esta importación a apenas 4.500 toneladas

Las maderas sólo figuran especificadas hasta 1961, en que eran 49.677 toneladas, el tercer producto por tanto. Es un envío de los puertos gallegos: Vigo, Villagarcía de Arosa y La Coruña. La madera de las islas de La Palma y Tenerife ocupa una proporción pequeña, aunque sea importante partida del comercio interinsular. En 1955 constituía este producto el 13 por 100 de la importación de la Península, ocupando el segundo puesto, tras el cemento.

Los demás productos individualizados quedan a bastante distancia. El carbón mineral decae por completo desde 1967; provenía de Gijón y San Esteban de Pravia y alcanzó un máximo de 8.000 toneladas en 1962. La sal, de Almería casi toda, oscila en torno a las 7.000 toneladas. Los tomates varían anualmente bastante, entre 10.000 y 20.000 toneladas; se trata de la producción de Fuerteventura, y algo también de Lanzarote, enviada a Gran Canaria para su posterior redistribución.

En 1972 quedaban aún más de 500.000 toneladas, un 57 por 100 de la mercancía general, bajo la nada expresiva rúbrica de *otras mercancías*. Es, además, la partida que más crecimiento ha experimentado, aparte de la del cemento y la maquinaria. Esto revela un rasgo básico de la importación de cabotaje: la escasa concentración de mercancía, fruto de las muy varias necesidades de las islas, escasamente autosuficientes; ya hemos visto cómo ningún producto tenía un claro predominio, y sólo el cemento suponía un 20 ó 25 por 100 de la mercancía general. Para analizar de qué clase de mercancía se trata sólo tenemos los datos de 1953-56. En gran parte eran productos agrícolas: *aceite de oliva* y *aceitunas*, procedentes de Sevilla; *forrajes*, de Sevilla y Valencia, sobre todo, y en menor grado Cádiz y Barcelona; *arroz*, de Sevilla y Valencia; *azúcar*, de Motril y Barcelona, y, sobre todo, *vino* —incluido hoy en la misma partida que el cemento—, de la costa mediterránea, especialmente de Valencia (50 por 100) y algo menos de Alicante (20 por 100) y Tarragona (20 por 100). Sin embargo eran también notables las materias primas y productos manufacturados: en primer lugar, el *hierro*, envío exclusivo entonces de Bilbao; luego la *ferretería* —de Barcelona (60 por 100) y Bilbao—, los *productos químicos*, más de la mitad de Santander; el *papel*, de Valencia, Pasajes, Barcelona y Sevilla; los aparatos de radio, de Sevilla y Tarragona; los automóviles... La importancia de estos productos tiene que haber aumentado mucho, pues en 1962 se señalaban ya 32.000 toneladas de hierro, 15.000 toneladas de productos químicos y 11.000 de ferretería. Las piritas, traídas de Huelva para la fábrica de sulfato amónico, suponen una parte notable en el tonelaje descargado (90.000 toneladas en 1970).

En resumen, la industria de la construcción y de obras públicas es la que más porcentaje representa en la demanda de bienes de producción del puerto de La Luz; junto al cemento y las maderas están los metales, productos cerámicos, cal y tierras industriales, maquinaria y vehículos industriales, vidrio y piedra... La agricultura ocupa el segundo lugar, en forma de piensos y forrajes, semillas, abonos, maquinaria y vehículos. Luego las piritas, para la industria química. Los bienes de consumo —alimenticios, sobre todo— completan el cuadro de la importación de cabotaje y revelan el gran déficit de abastecimiento agrícola y ganadero de las islas, así como el débil desarrollo industrial de la provincia.

La distinción entre cabotaje interinsular y con la Península es muy marcada. La importación interinsular viene dominada por el petróleo de Tenerife, que suponía en 1955 el 87 por 100 del tonelaje y hoy quizá más. Los restantes productos tienen poca importancia y, por este orden, son: abonos, de Tenerife; tierras industriales y materiales de construcción, de Fuerteventura; tomates, de Fuerteventura; carbón vegetal, madera y cañas, de La Palma; pescado seco, de Lanzarote... Se trata de una simple ayuda con los productos locales, salvo los tomates, que son reexportados al exterior desde Las Palmas. Por el contrario, las mercancías intercambiadas con la Península determinan la estructura general antes expuesta.

2) *Salidas*.—La concentración de mercancías es mucho más notable en las exportaciones; por un lado, porque éstas se reducen básicamente a productos agrícolas y de pesca; pero, sobre todo, porque los *plátanos* tienen una gran supremacía y suponen en torno al 40 por 100 del tonelaje de salida en cabotaje. Han triplicado su volumen, desde las 42.000 toneladas de 1953 a las 130.000 de 1969. El mercado peninsular se ha constituido desde la postguerra en el principal para el plátano canario, no sólo en cuanto al volumen de compra —en 1968 absorbió el 88 por 100 del exportado por La Luz—, sino también en cuanto a los precios de venta, que han subido mucho en la Península desde 1955. Además, frente a las condiciones de los mercados extranjeros contrasta la mínima exigencia peninsular en cuanto a la calidad de los frutos, la mayor agilidad en los suministros al no verse constreñidos por la formalización de contratos previos y otras pequeñas ventajas. Barcelona absorbe más de la cuarta parte (27,6 por 100) de los envíos, seguido de Alicante (16,3 por 100), que actúa como puerto de Madrid; pero en todos los puertos españoles es la principal mercancía recibida de La Luz, y el volumen de lo importado guarda directa relación con la importancia de sus respectivos *hinterlands*.

En general, el mercado peninsular ha ido cobrando en los últimos años un gran valor en la exportación canaria, tanto por su mayor capacidad de absorción como por las dificultades de los mercados extranjeros, a causa de la mayor competencia, las restricciones del Mercado Común, la elevación de costos en la agricultura de las islas... Se está empezando a invertir así algo la estructura tradicional del tráfico comercial del puerto, volcado desde su creación al mercado exterior.

Los tomates eran el segundo producto, enviado sobre todo a Barcelona (38 por 100), Pasajes (17 por 100), Alicante (12 por 100) y a otros varios puertos. Pero apenas suponen un 15-20 por 100 de la exportación de tomate, destinada en su mayor parte al extranjero. Con todo, el mercado peninsular ha ido cobrando más importancia en los últimos años ante las dificultades reseñadas.

Las memorias del puerto indican datos sobre otra serie de mercancías, cuyo tonelaje es, sin embargo, reducido: abonos, cereales, carbón, maderas, sal, petróleo y patatas. Son las principales mercancías del cabotaje interinsular, cuya estructura es lógicamente muy diferente del de la Península. Se observa enseguida que coinciden con los productos más destacados en la importación; es decir, el puerto de La Luz los redistribuye a las islas, especialmente en su provincia. Así, los abonos van a la propia Gran Canaria (Veneguera y Arinaga, al sur de la isla) y a Lanzarote y Fuerteventura, y a estas dos islas orientales van también los cereales, petróleo, patatas, madera, carbón y maquinaria.

Aparte de plátanos y tomates para la Península y de las mercancías redistribuidas a las islas, más de un 50 por 100 de las salidas queda bajo la rúbrica de "otras mercancías".

La parte principal corresponde al *pescado*, que ha pasado ya a ser el segundo producto de la exportación a la Península, superando bastante al tomate. En 1953-56, cuando aún no se había iniciado el gran desarrollo pesquero del puerto, el *pescado* —tanto fresco como congelado, salado, seco, en conservas, harina o aceite— reunía el 12 por 100 de los

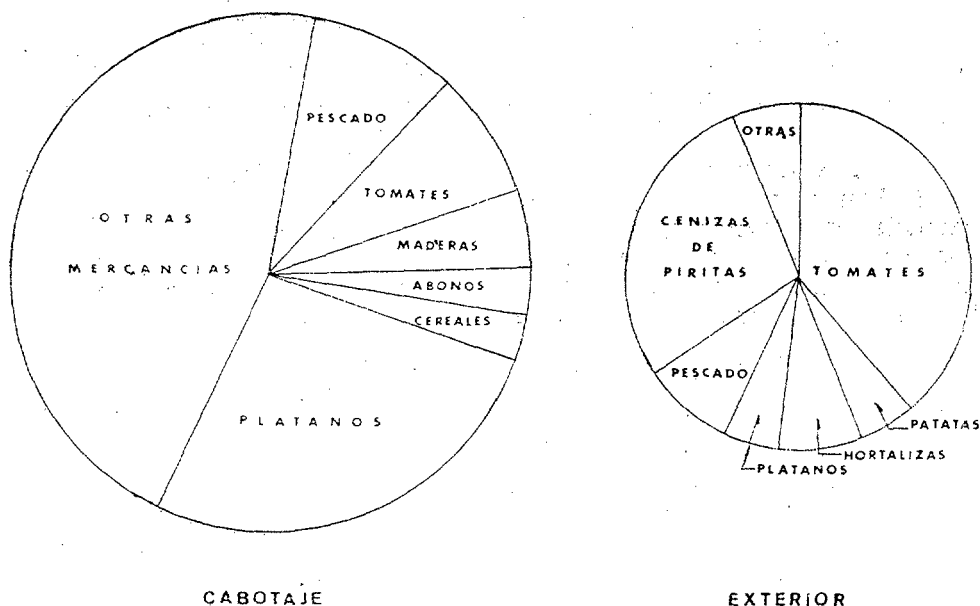


Fig. 11.—Las mercancías salidas (distinguiendo navegación de cabotaje y exterior) (1967-69).

envíos a la Península. En 1968 se mandaron a ésta 50.479 toneladas de *pescado* —según datos de la Cámara de Comercio—, lo cual supone nada menos que la cuarta parte del tonelaje de "otras mercancías" en dicho año; el 40 por 100 era harina de *pescado*, siguiéndole en importancia el congelado (28,5 por 100) y las conservas (17,6 por 100). En 1953-56 Barcelona era el destino del *pescado* fresco, Alicante el de las conservas (75 por 100), Tarragona el principal en la harina y el *pescado* seco iba todo a Fernando Poo.

El sulfato amónico de la fábrica de Las Palmas es otra mercancía importante, pues el 90 por 100 de su producción va a la Península (29). El resto sólo podemos imaginarlo con los datos de 1953-56; así destacaban las cebollas, a Barcelona, sobre todo (85 por 100); los envases vacíos de vuelta, a Sevilla (42 por 100) y Valencia (24 por 100), y la chatarra, a Barcelona y Bilbao.

Queda aún, sin embargo, un cierto tonelaje no absorbido por estos productos básicos a causa, por un lado, de los variados envíos a las

29 Fuentes Pérez, Santos: *La economía canaria a través de su comercio exterior*.

islas, y, por otro, de la exportación a Río de Oro y a Guinea Ecuatorial, incluidos tradicionalmente en la navegación de cabotaje del puerto de La Luz. Se trata de unas salidas de naturaleza bien diferente de las destinadas a la Península. Ya hemos visto cómo la presencia en la exportación de cabotaje de una serie de productos (abonos, cereales, maderas, patatas, petróleos, sal, carbón) importados por La Luz en cabotaje y exterior se debían a su redistribución provincial. Con todo, éstos apenas suponen el 50 por 100 de las salidas a las islas; el resto aparece enormemente diversificado y responde a esta misma tarea de abastecimiento desde Las Palmas: cemento, maquinaria, oxígeno... y una lista bien larga; un apartado curioso es el agua mineral, enviada a Tenerife. Del mismo modo son también peculiares, abundantes y muy variados los envíos a Río de Oro y, hasta la independencia de Guinea, Fernando Poo, destinados a su abastecimiento; así, destacan los cereales, el aceite de oliva, azúcar, cemento, pescado salado, forrajes, cerveza, patatas, tejas, vino, automóviles ...

Una vez más son, pues, diferentes las mercancías intercambiadas con la Península y con las islas, aunque vengan reunidas en el concepto cabotaje; en la exportación se complica, como hemos visto, con las salidas para las vecinas provincias africanas. Con todo, plátanos, pescado, tomates y abonos químicos concentran fuertemente la exportación a la Península y marcan, por su tonelaje, la tónica del cabotaje.

El tráfico internacional.

1. El movimiento de barcos.

A) El número

Ya hemos señalado la relación nacionales-extranjeros y su evolución desde la posguerra. En 1972 los barcos extranjeros son 6.472 (41,4 por 100) y el tráfico exterior mercante (sin pesca) es de 4.376 navíos (45,5 por 100).

Desde 1945 el aumento es constante y bastante uniforme. Hasta 1948 la recuperación de la guerra es muy rápida, decreciendo luego el ritmo; en 1950 se ha alcanzado ya el nivel anterior a la crisis, pero aparece también con claridad el bache ya citado de 1951. Sólo se observan dos saltos bruscos, en 1956 y 1967, en relación con los mencionados sucesos de Oriente Medio. El primer cierre de Suez supone un fuerte ascenso en 1956 (28,4 por 100), seguido de un cierto estancamiento hasta 1959; en cambio, después de 1967 (17 por 100) el aumento fue más duradero, hasta las dificultades ya indicadas, posteriores a 1970. Frente al cabotaje ofrece, pues, una línea aparentemente más regular, pero en realidad son sólo dos fechas la clave de su desarrollo. En total, se multiplican por 2,8 respecto a 1934 y 1950.

Cabe pensar que entre 1959 y 1965 ha intervenido también de manera notable el desarrollo pesquero, absorbiendo la mayor parte del crecimiento, pero carecemos de datos exactos. Desde luego, esta relación es evidente de 1964 a 1965 y se debe, sobre todo, al gran desarrollo de la flotilla japonesa (30). Otro dato importante en este sentido es la fuerte disminución del tonelaje de registro bruto medio por barco. Después de esta fecha el número de pesqueros desciende —porque aumentan mucho su tonelaje medio— y se refleja en el descenso total de extranjeros en 1966, para quedar enmascarado en 1967 y 1968 por los sucesos de Suez y el gran crecimiento que originan en el puerto de La Luz. Pero de nuevo en 1969 el aumento hay que explicarlo por la pesca y, sobre todo, por el auge de la flotilla soviética (31).

B) El tonelaje

El crecimiento del tonelaje de arqueo ha sido mayor. Y en él son mucho más decisivas las dos crisis internacionales; 1956 supone el

30 En efecto, de 1964 a 1965 los barcos de pesca extranjeros aumentan en 458 unidades, mientras que el total de navíos extranjeros sólo sube en 364 unidades; a la vez, los pesqueros japoneses pasan de 368 a 705, es decir, 337 más.

31 De 1968 a 1969 los barcos de pesca extranjeros crecen en 458 unidades, mientras el total de navíos sólo en 369; a la vez, los pesqueros soviéticos pasan de 126 a 433, es decir, 307 más.

paso de 19 a 25 millones de toneladas de arqueo (34,1 por 100 de aumento), para estancarse luego en torno a los 24 millones hasta 1962; el lento ascenso posterior ofrece un nuevo e impresionante salto, de 29 a 45 millones de toneladas de arqueo en 1967 (¡56,5 por 100 de aumento!), para recobrar luego la tónica de un leve crecimiento anual.

Es decir, tras la lógica e importante recuperación de la posguerra, desde 1949 el tráfico internacional del puerto de La Luz ha ido creciendo poco a poco, según el desarrollo de la navegación marítima mundial. Sólo los sucesos de Suez, y especialmente el cierre del canal en 1967, que se ha prolongado y aún se mantiene, es lo que le ha dado el aparatoso crecimiento del tonelaje que hoy ostenta, más efectista que real y pendiente de cambio en cualquier momento. Ya señalamos cómo en 1971 y 1972 se observa un notable descenso en el tonelaje. Estos mismos hechos han determinado el cambio en la envergadura de los buques.

El tráfico exterior es, sin duda, el que da volumen al puerto de La Luz, porque si bien en el número de buques supone menos de la mitad del total, en el tonelaje representa nada menos que el 84 por 100; es el que determina la marcha global del puerto, sus puntas de desarrollo y sus momentos de crisis.

El tonelaje otorga, pues, al puerto de La Luz un carácter muy marcado de puerto internacional, que no aparecía tanto al considerar el número de buques, en el que incluso hay supremacía del cabotaje. La gran diferencia de envergadura entre los buques nacionales y extranjeros es la lógica raíz y consecuencia de esta divergencia; en 1969 la mitad de los barcos mercantes extranjeros tenían más de 7.000 toneladas y una cuarta parte más de 10.000 toneladas; por el contrario, el 70 por 100 de los barcos españoles eran menores de 2.000 toneladas y sólo un 7 por 100 pasaban de 7.000 toneladas.

2. El movimiento comercial

A) *El movimiento global de mercancías*

El tráfico exterior supone en 1969-72 el 57 por 100 del total. Ya hemos señalado cómo esta situación es resultado de un continuo descenso en su papel, en favor del comercio de cabotaje; de unas relaciones comerciales claramente volcadas hacia el extranjero, se ha pasado a una orientación notable hacia la nación. Sólo la demanda de productos petrolíferos para el suministro de los barcos en escala ocultan todavía la situación real. Las mercancías del tráfico exterior apenas se han doblado en los últimos veinte años, mientras que las de cabotaje se han multiplicado por siete. El crecimiento de aquéllas ha sido lento, y sólo algo más rápido cuando —como en 1956 y 1967— se ha necesitado bruscamente mucho más petróleo para suministros. Sin combustibles líquidos, también como ya vimos, el aumento ha sido bastante mayor en el cabotaje que en el tráfico exterior.

En mercancía general la balanza comercial exterior del puerto de La Luz ha cambiado su estructura: de la supremacía tradicional de la exportación se ha pasado a un marcado predominio importador. El cambio se produce a partir de 1959; la política liberalizadora española iniciada en dicha fecha y la superación del problema de divisas acentuó la dependencia de Canarias de los mercados extranjeros para su abastecimiento de productos. En los últimos catorce años casi se han quintuplicado las importaciones exteriores, mientras que las salidas apenas se han multiplicado por 1,6: Esto trastocó también la estructura de las entradas del puerto de La Luz y la proporción de la Península descendió fuertemente, desde un 69 por 100 (1958) hasta un 38 por 100 (1966); con todo, en los últimos tres años ha crecido muchísimo y ha logrado sobrepasar de nuevo a la importación exterior, que en 1969-72 fue el 43 por 100.

Más notable ha sido el cambio en la exportación, ante la gran importancia moderna del mercado peninsular, a causa, por un lado, de la mayor capacidad de éste, y, por otra parte, de la dura competencia y otras dificultades en los mercados exteriores. Las mercancías salidas del puerto de La Luz —plátanos, tomates, patatas y pescado seco, en casi su totalidad— han tenido por tradición un destino internacional. Tras la recuperación de la posguerra, el cabotaje apenas recibía en 1951-54 del 37 por 100 al 40 por 100 del tonelaje exportado; pero desde 1954 no ha cesado de aumentar su proporción, hasta superar, a partir de 1959, al tráfico internacional. En los últimos años sólo el 44 por 100 de los embarques de Gran Canaria fue a los mercados exteriores.

La navegación de altura apenas si cuenta en la exportación y supone un ínfimo 4 por 100 del tonelaje total exportado y un 10 por 100 de las salidas exteriores. El gran cabotaje, en cambio, reúne el 40 por 100 de las mercancías embarcadas. Europa es aún, pues, el mercado exterior bá-

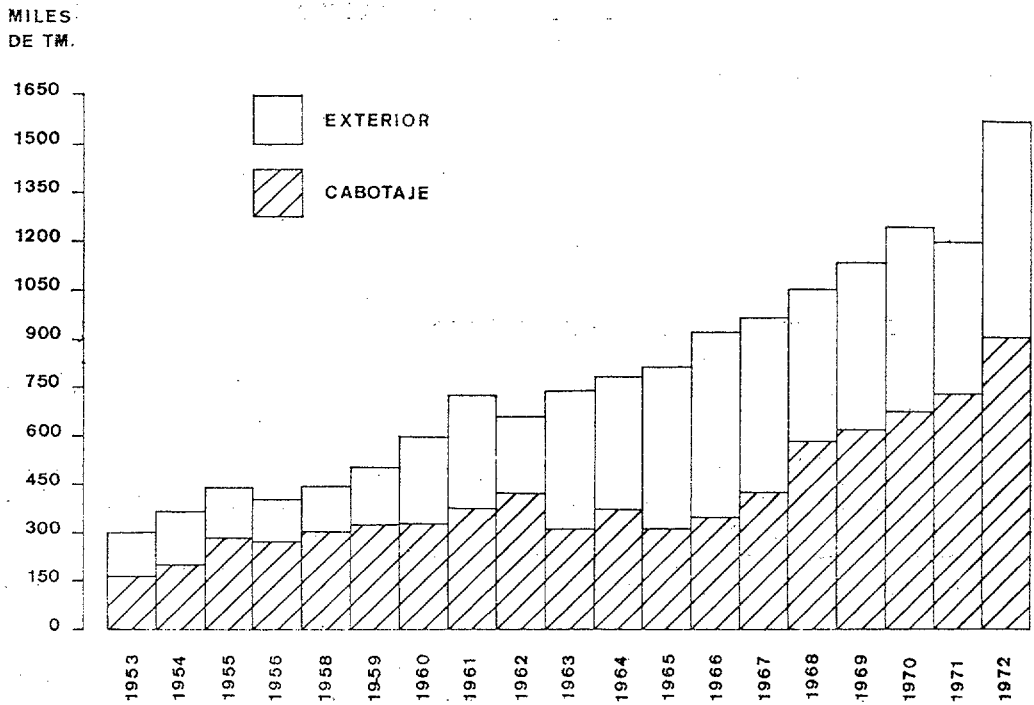


Fig. 12.—Las mercancías entradas (sin petróleo) entre 1953 y 1972 (distinguiendo navegación de cabotaje y exterior).

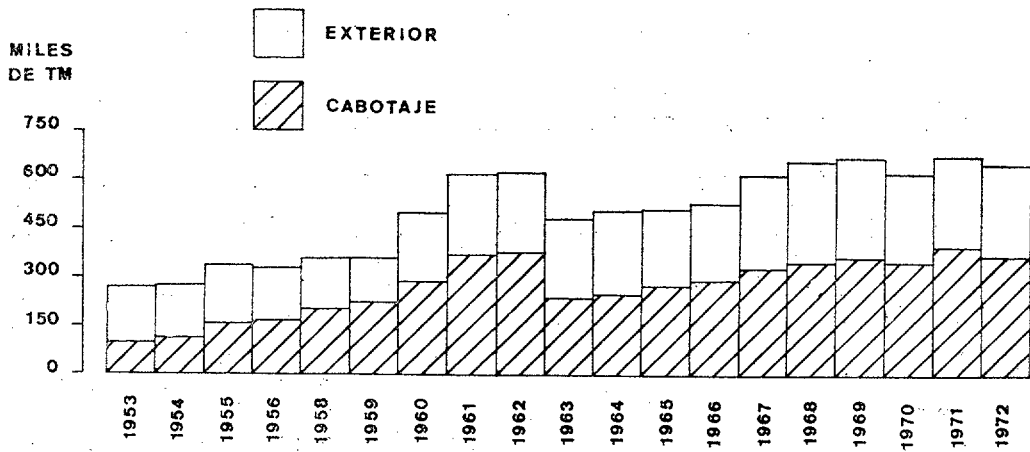


Fig. 13.—Las mercancías salidas, por navegaciones, entre 1953 y 1972 (distinguiendo navegación de cabotaje y exterior).

sico para Canarias, como veremos. En altura, tras la recuperación de la posguerra, el aumento ha sido escaso y los totales anuales ofrecen bastante irregularidad. En gran cabotaje el crecimiento es continuo desde 1945, aunque con ligeros momentos de bache; en todo caso, a partir de 1961 parece haber alcanzado el techo de posibilidades para una economía básicamente agrícola, a la par que haber tropezado con las barreras comerciales del Mercado Común o similares, y las cifras ya casi no han aumentado.

En importación, tradicionalmente se ha dado un gran predominio de la navegación de altura, porque de allí provenían la mayor parte de los productos petrolíferos; con todo, algunos años, especialmente 1953, 1954, 1961, 1962 y 1966, las refinerías europeas abastecieron en gran medida al puerto de La Luz y alteraron bastante la situación tradicional. Prescindiendo del petróleo, la superioridad pertenece al gran cabotaje, que envía el 66 por 100 de las entradas exteriores; Europa es también clave en el abastecimiento de la isla. Con todo, desde 1958 ha aumentado mucho la importación de altura, que se ha multiplicado por 4,7 en 1958-1966 (más que la de gran cabotaje, que se ha cuadruplicado).

B) *El reparto del tráfico de mercancías entre los diversos países*

Si en el cuatrienio 1953-56 se da el detalle de los puertos de origen, en el tráfico exterior de mercancías no necesitamos —como en el de cabotaje— limitarnos a estas fechas ya lejanas, porque las memorias del puerto posteriores a 1958 contienen el tonelaje cargado y descargado por naciones, y a la vez las estadísticas anuales de la Cámara de Comercio explicitan los productos de que se trata en cada caso. Hemos analizado, sobre todo, la situación del trienio 1967-69, tanto por expresar la realidad más actual como porque en la importación no se incluyen los productos petrolíferos y permiten compararla mejor con la exportación.

Se impone la distinción tradicional entre navegación de gran cabotaje y altura. La primera incluye las relaciones con los puertos europeos y del norte de Africa, y la de altura el tráfico con América, Asia y Africa, excepto su parte norte. La superioridad del gran cabotaje es muy grande (petróleo aparte). El comercio exterior del puerto de La Luz es básicamente europeo. En la importación Europa suponía del 60 al 70 por 100 en 1967-69, y en la exportación en torno al 68 por 100. El tráfico de altura sólo tiene importancia en relación con Estados Unidos en la importación y con Japón en la exportación y limitándose casi a un solo producto en cada caso (cereales y pescado, respectivamente).

1) *Entradas.*—La concentración del tráfico es grande; el Mercado Común reúne la mitad de las entradas en el puerto de La Luz. Con todo, el principal país en tonelaje es en estos últimos años Estados Unidos, que manda un 11 por 100 del total. Ha desaparecido la superioridad inglesa, registrada aún en 1953-56; en Europa le superan ya también Bélgica y Alemania, y casi le igualan Francia y Holanda. Hoy no se puede hablar de dominio de ningún país en la importación, y la nota más destacada es el reparto bastante igualado entre los seis citados. Gran papel tienen también Italia, Irlanda, Argentina y Cuba, siendo creciente la participación italiana y uniforme la del resto. Las restantes naciones quedan muy lejos. Por continentes, Europa representa el 65 por 100 de las importaciones; América, el 23 por 100, y el resto, a partes iguales, entre Africa y Asia.

La especialización comercial de los puertos es otro rasgo básico. En casi todos un solo producto supone un porcentaje elevadísimo, superior al 50 por 100 e incluso más del 75 por 100. Esto es más marcado en la navegación de altura que en los países europeos.

En los puertos de gran cabotaje una mercancía destaca casi siempre con claridad. En las entradas de Francia el 70 por 100 es cemento, y en segundo plano, un 15 por 100 de cereales. En los Países Bajos los productos lácteos son el 60 por 100. Alemania enviaba básicamente abonos (casi el 50 por 100) por Hamburgo y Bremen. Los puertos escoceses y los de Irlanda del Norte están especializados en el envío de patatas (100 por 100); Aberdeen, Glasgow, Dundee, Montrose, Belfast y Londonderry; éstas también son el envío clave de Irlanda (Dublín y Galway). Los puertos galéses, Cardiff, Newport y Port Talbot, mandaban carbón como único producto. En otros puertos ingleses también dominaban los abonos, como Dundee o Middlesbrough. Sin embargo, en los puertos más grandes es donde la mercancía principal no tiene un excesivo predominio y permite una notable variedad de productos; así ocurre en los ingleses Londres y Liverpool, pero también en Hamburgo, Amsterdam, Amberes y Marsella, en los que las máquinas, motores, automóviles, tuberías, hierro, ferretería, cemento... tienen un papel destacable. De Italia una tercera parte de los envíos eran abonos, destacando luego el cemento y los azulejos y productos cerámicos; de Bélgica llega sobre todo hierro, tuberías y ferretería, y en menor grado cemento. Argelia envía casi sólo cemento, y los piensos y cereales son la especialización de los puertos marroquíes como Casablanca, Mazagán, Mogador y Kenitra, así como de Túnez. Los envíos de los países del Este son muy irregulares en volumen y contenido, destacando las carnes de Polonia. La importación de los países nórdicos, aunque no represente mucho en tonelaje, es de gran valor: de Copenhague viene carne, conservas de carne y cervezas, y en segundo plano maquinaria y motores; de Suecia, sobre todo, madera (60 por 100), y luego papel y maquinaria; de Noruega, cemento, papel y madera.

Los puertos americanos mandan casi exclusivamente cereales. Nueva York es el principal; aunque el predominio del maíz en sus envíos es muy marcado (90 por 100), presenta una cierta variedad de mercancías en el volumen restante: tabaco, automóviles, máquinas y sus accesorios, herramientas...; algo parecido ocurre en Boston. Por el contrario, los restantes puertos de Estados Unidos —Albany, Baltimore, Filadelfia, Mobile y Nueva Orleans son los registrados en 1953-56— envían sólo cereales. En los últimos años el papel y el cartón ha pasado a ocupar un importante segundo puesto, con la cuarta parte del tonelaje norteamericano. Parecida estructura ofrecen los puertos argentinos —Buenos Aires, Rosario y San Nicolás— con tres cuartas partes de cereales, y el resto, a partes iguales, entre la carne congelada y el aceite de cacahuete. Cuba manda un 95 por 100 de azúcar y el resto de tabaco, desde La Habana, Santiago de Cuba y Cárdenas. Brasil, con escaso tonelaje, destaca, sin embargo, por sus productos: tabaco de Bahía y Porto Alegre y café de Recife, e incluso en 1968 el maíz ocupó el 50 por 100. Las restantes entradas de América son insignificantes e irregulares; de Honduras vienen maderas; de Canadá, cereales; de la República Dominicana, Colombia y Paraguay, sólo tabaco.

El dominio americano en la importación de altura es marcadísimo. El continente asiático apenas supone el 18 por 100 del tráfico de altura; sólo destaca Japón, con fuerte especialización en el envío de pescado, seguido de Israel, cuyas entradas se reducen a aceite de soja. De Indonesia, Filipinas y la India viene tabaco; de Ceilán, cocos; de ambas Chinas, té. Oceanía manda mantequilla de Nueva Zelanda y esporádicamente, cereales de Australia. Los puertos africanos (excepto el Norte) ofrecen la misma concentración comercial y escaso peso en la importación de altura (8 por 100). Malawi, Angola, Mozambique y Tanzania envían tabaco;

Ghana y Costa de Marfil, maderas preciosas; Senegal, aceite de cacahuate; la Unión Sudafricana, frutas y conservas de frutas.

Pero si incluimos la importación de productos petrolíferos, las refinerías aparecen como los puertos principales, con gran diferencia. Así, Curaçao (Antillas Holandesas) reunía en 1953-56 la mitad del tonelaje desembarcado de altura, y le seguían Punta Cardón (Venezuela), Trinidad, Aruba (Antillas Holandesas) y Caripito (Venezuela), con más de una tercera parte del tonelaje entre los cuatro; en estos puertos la especialización es absoluta. Lo mismo ocurre en Europa, aunque su volumen es menor, con Rotterdam en Holanda; Ellesmere Port, Isle of Grain y Liverpool en Inglaterra; Port de Bouc, Berre, El Havre y Dunkerke en Francia; Nápoles en Italia, y Amberes en Bélgica. Sin embargo, la importación petrolífera europea del puerto de La Luz es muy irregular, tanto en el tonelaje como en la importancia respectiva de estas refinerías; por ello hemos excluido el petróleo de la consideración por países, dado que su oscilación determina el predominio en las entradas de uno u otro país —Holanda, Inglaterra o Francia—, según los años.

2) *Salidas.*—La concentración de puertos y la especialización comercial de éstos son rasgos todavía más claros en las relaciones de exportación del puerto de La Luz con los diversos países. Es resultado lógico de los productos que Canarias puede ofrecer al mercado internacional.

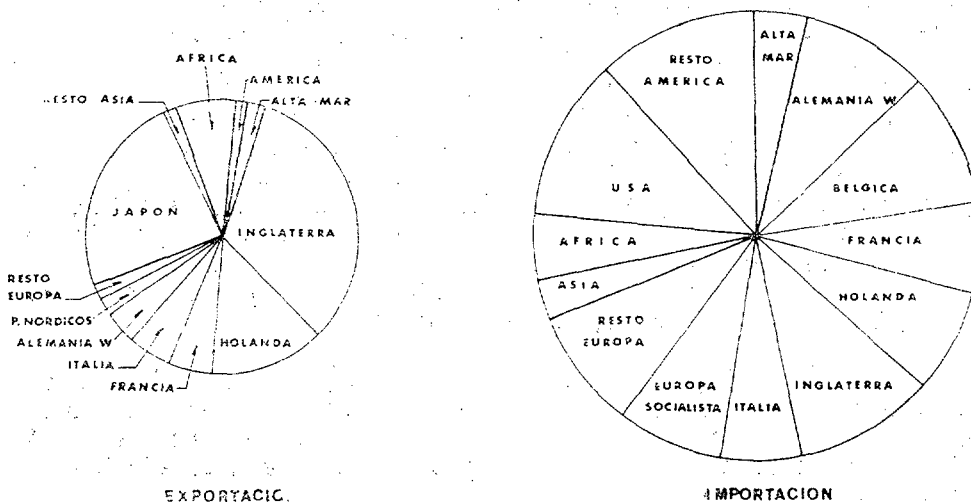
Los países del Mercado Común e Inglaterra absorben nada menos que el 65 por 100 de las mercancías salidas de Las Palmas; esta supremacía ha sido mucho mayor, hasta la irrupción en los últimos años del comercio con Japón, que ha pasado ya a ser el segundo país en las exportaciones del puerto de La Luz. Seis países concentran más del 85 por 100 de los embarques; en realidad, entre sólo dos de ellos, Inglaterra y Japón, suponen el 56 por 100 de las salidas en el período 1967-69.

Inglaterra ha sido el mercado tradicional para los productos canarios; aún hoy absorbe la mitad de la exportación de gran cabotaje y un tercio del total. Japón es, en cambio, un destino nuevo, y en crecimiento cada año. Muy importantes son también los envíos a Alemania Federal y a los Países Bajos. Un escalón más bajo lo forman Francia, Italia, Marruecos y Mauritania; en tercer plano quedan los países nórdicos, Suecia y Finlandia especialmente, y por último las relaciones bastante irregulares con las naciones del Este.

En los embarques de altura el continente africano ha dominado tradicionalmente, frente a la supremacía americana en la importación, ya señalada. Aún hoy ocurre así, prescindiendo de Japón, que absorbe el 68 por 100 de dicha navegación (Africa, el 22 por 100). Las relaciones con América y con el resto de Asia son muy escasas; sólo Argentina destaca un poco. En Africa —el Mogreb aparte— destacan Mauritania, Congo Khinsasha, Ghana y Sierra Leona, que reúnen más del 90 por 100 de lo exportado; sin embargo, es notable la participación de numerosos países, aunque en cantidades pequeñas, especialmente todos los del golfo de Guinea.

La especialización comercial de los diversos puertos resalta en seguida; es mucho más fuerte que en la importación, como ya hemos indicado; un solo producto absorbe más del 75 por 100 de los embarques casi siempre; en aquellos países con menos volumen de mercancías esta proporción es mayor, pasando del 90 por 100 e incluso comerciando con una sola mercancía.

En gran cabotaje, según productos podemos distinguir entre los principales países unos dedicados al tomate y otros al plátano. Inglaterra recibe más de las dos terceras partes de tomate, figurando en segundo plano la patata (16 por 100); Londres y Liverpool son los puertos claves, secundados de lejos por Belfast, Hull y Southampton. En cambio en Fran-



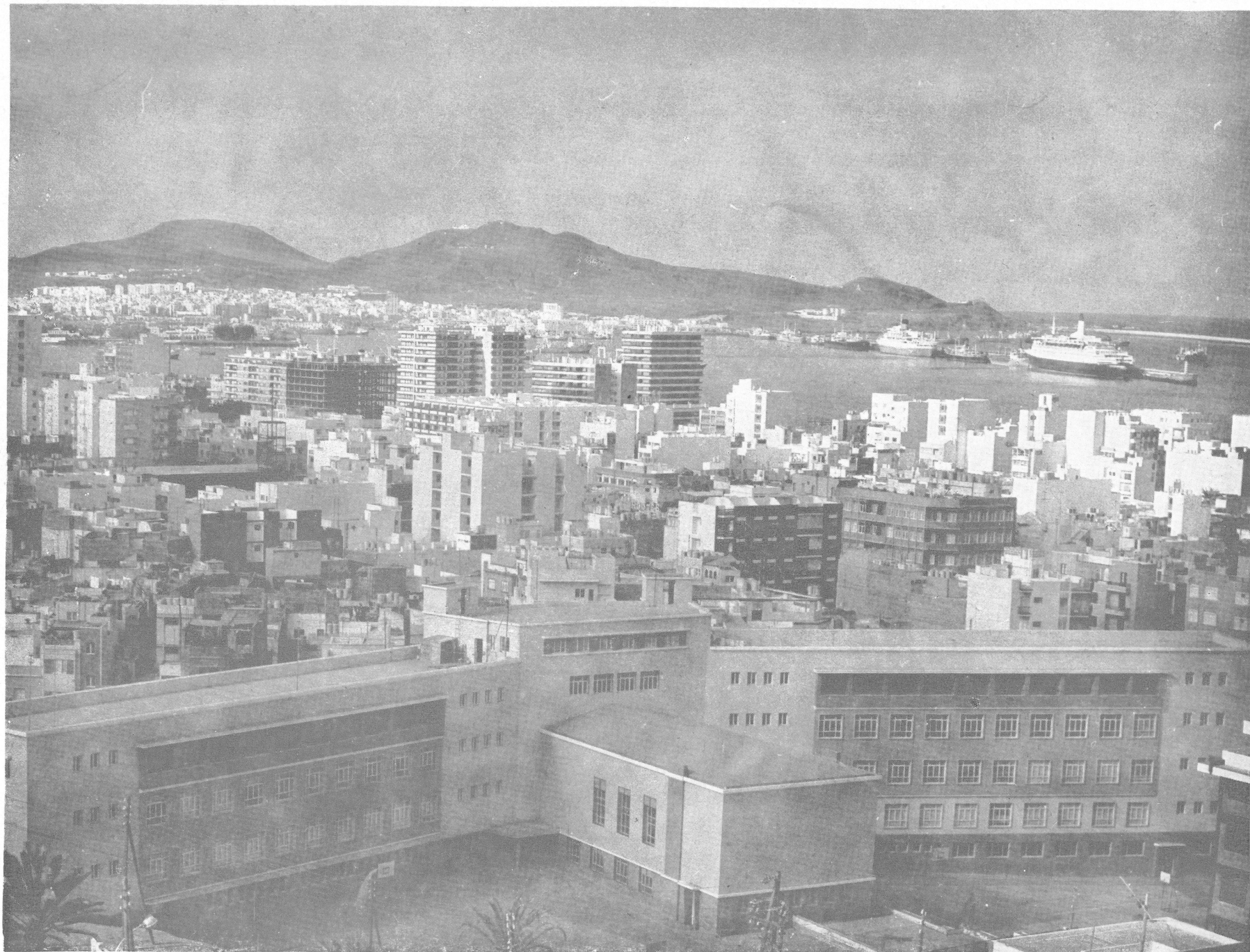
cia (Marsella, Burdeos y Nantes), tras el tomate (77 por 100) figuran los plátanos (15 por 100); y en Italia (Génova y Nápoles), primero tomate (60 por 100) y después conservas de sardina y pescado congelado. A causa de la importación de cenizas de piritas, desciende en los Países Bajos el tomate a un 50 por 100, e incluso se ve relegado a un segundo plano en Alemania (88 por 100 del tonelaje son cenizas de piritas en 1968). Así, pues, a la Europa occidental se exportan básicamente tomates frescos de invierno.

En 1953-56 los países nórdicos recibían plátanos, y de manera secundaria tomates o patatas. Hoy esta estructura sólo persiste en Finlandia, con más del 80 por 100 de plátanos y el resto de tomates. En cambio, Suecia y Noruega ofrecen en 1968 la estructura de Europa Occidental, con un predominio de tomate (66-70 por 100) y un segundo lugar de patata en Suecia y de pepinos en Noruega. Dinamarca ha reducido mucho su volumen y recibe conservas de tomate (50 por 100) y patatas (40 por 100).

Las exportaciones de plátanos son ya sólo la especialización —aparte Finlandia— de los embarques a Marruecos, Libia y a la URSS, donde suponen la totalidad, o casi, del tonelaje, y en menor grado a Suiza (66 por 100).

En los países del Este, —aparte del caso de Rusia ya citado— Yugoslavia y Alemania Oriental reciben sólo tomates, y estos son el 50 por 100 en Checoslovaquia; la otra mitad de este país y los dos tercios en Polonia lo ocupan las conservas de sardinas.

Esta especialización comercial continúa, y más acentuada si cabe, en la navegación de altura. El pescado domina más del 90 por 100 de las mercancías salidas para Japón, y el resto son cajas de cartón; pero es también la razón básica de las relaciones con Argentina, Estados Unidos, Brasil y Uruguay. Los envíos a América y Asia se completan con pe-



La ciudad y el Puerto de La Luz

queñas cantidades de conservas de tomate a Jamaica, Perú, Honduras y Canadá, de conservas de sardinas a Colombia y pescado salado a Hong-Kong; sólo Israel recibe cajas de madera y cartón, e Irán un poco de cochinilla.

En 1953-56 el pescado seco concentraba los envíos a Africa, reuniendo más del 95 por 100 en casi todos los casos. Un solo puerto, Matadi (Congo Khinsasha) recibía entre el 40 y 60 por 100 del tonelaje, del cual el 97,5 por 100 era pescado seco. El segundo país era Nigeria, con un 17 por 100, y una mayor dispersión de puertos (Sapele, Port Harcourt, Lagos, Apapa, Calabar). En los últimos años se han perdido estos mercados para el pescado seco canario, que en 1968 sólo destacaba en los envíos al Congo, pero en segundo puesto (40 por 100), detrás de las conservas de sardinas (55 por 100). Aparte de Mauritania, a la que se embarca sal (55 por 100) y cemento (33 por 100), las exportaciones a Africa están hoy dominadas por las conservas de pescado, de sardinas sobre todo, y en menor grado por las conservas de tomate. Así, las primeras son la especialización de Ghana, Nigeria, Camerún, Gambia..., y las de tomate van al Alto Volta, Kenya, Togo, Níger, Costa de Marfil, Dhomey... Algunos países, como Liberia y Sierra Leona, están un poco más diversificados, pero en la misma línea de productos alimenticios; sólo en Senegal y Somalia dominan las cebollas.

C) *Las mercancías intercambiadas*

1. *Entradas.*—Los *productos petrolíferos* son nada menos que el 79 por 100 de la importación exterior; con todo, su participación en las entradas ha disminuido desde 1958, en que eran un 92,5 por 100. En efecto, como señalamos, cada vez el puerto de La Luz se abastece más de la refinería de Tenerife; entre 1953 y 1969 el petróleo venido del extranjero apenas ha aumentado en un 50 por 100, mientras el de Santa Cruz se ha multiplicado casi por doce. Las crisis de Suez marcan los dos hitos del crecimiento: desde 1967 se importan unos dos millones de Tm. anuales.

En la navegación de altura los envíos de combustibles líquidos son más importantes y regulares y su porcentaje en la importación total es mucho mayor, siempre por encima del 82 por 100 e incluso alcanzando el 96 por 100. Procede del Caribe, repartido entre Venezuela, Antillas Holandesas y Trinidad; fuera de dicha zona sólo Persia envía una parte. Por el contrario, en el gran cabotaje su volumen es menor y más variable según los años, y sólo supone entre un 65-75 por 100 de la importación. Las refinerías holandesas, francesas e inglesas son los principales abastecedores.

En mercancía general, las entradas exteriores en Las Palmas inciden en la misma línea que en la importación peninsular. Cemento, abonos y cereales son los productos principales; y los dos tercios del tonelaje, más o menos, englobados en la rúbrica genérica de "otras mercancías" que recoge un abastecimiento muy amplio, pero del estilo ya reseñado: materiales para la industria de construcción, para la agricultura o para la industria tabaquera, por un lado, y bienes de consumo, alimenticios o productos manufacturados, por otra parte. Según la clasificación internacional, Las Palmas importa sobre todo, valor en dólares, productos fabricados (52,1 por 100) y luego sustancias alimenticias (24,4 por 100) y materias primas (22,6 por 100). Esta estructura de las materias intercambiadas revela las deficiencias de la economía canaria. En primer lugar, el débil índice de desarrollo industrial, que se traduce, por una parte, en el

peso nada excesivo de las materias primas, limitadas casi al tabaco en rama, abonos y cereales para piensos, y por otra, en la gran cantidad de productos fabricados que necesitan importar. En segundo lugar revela el gran déficit regional de productos ganaderos, que son los principalmente entrados entre las sustancias alimenticias (leche y productos lácteos y carnes). Además, a causa del Puerto Franco gran parte de estas mercancías son adquiridas en el extranjero y no en la Península, por su menor precio, su mayor calidad, etc...; a la par, la franquicia determina una abundante importación de bienes superfluos, como las bebidas alcohólicas, aparatos fotográficos y similares, joyas, relojes, tejidos y vestidos... Frente a esta situación, que no abarata los bienes necesarios y que restringe el mercado nacional, no se ha aprovechado el Puerto Franco para un auténtico desarrollo industrial que utilice sus evidentes ventajas y equilibre con las exportaciones resultantes la balanza comercial.

El cemento es la partida más notable, igual que en la importación peninsular. Su aumento hasta 1966 ha sido grande; pero luego ha disminuido casi a la mitad a causa de la producción local. Es envío exclusivo de gran cabotaje; Francia proporciona casi el 60 por 100; en el resto destacan Noruega, Argelia y Bélgica.

Los cereales son la principal mercancía de altura; Estados Unidos envía la mayor parte, seguido de Argentina. El tonelaje exterior de cereales supera al nacional (éste es el 44 por 100 del total). Con todo, entre 1959 y 1966 el peso del extranjero fue muchísimo mayor a consecuencia de la liberalización de importaciones y del déficit nacional en maíz. Sólo en esos años adquirieron valor los envíos de cereales en gran cabotaje de Europa y Norte de Africa.

Los abonos, estacionados desde 1958 entre 32.000 y 38.000 toneladas, ofrecían la misma superioridad que los cereales sobre la importación de la Península (ésta mandaba el 42 por 100 del total). Pero se trata de una mercancía exclusivamente de gran cabotaje; sólo en 1961 el bajón de ésta a 24.000 toneladas quedó compensado por las 12.000 toneladas enviadas de altura. Alemania era con mucho el principal abastecedor, seguido de lejos por Italia, Holanda e Inglaterra. Sulfato amónico, abonos compuestos y superfosfatos eran los más demandados. Desde el desarrollo de la producción local se ha reducido esta importación, hasta unas insignificantes 4.000 toneladas.

El carbón mineral deja de tener importancia en 1965; procedía del Reino Unido, especialmente de los puertos del País de Gales; sólo entre 1953 y 1959 se registraron envíos desde Mozambique. *Las maderas* han adquirido un tonelaje notable (23.000 toneladas en 1968) y su origen principal es Suecia y Honduras, y de manera más secundaria diversos países africanos. Otra mercancía notable son *las patatas* unas 25.000 toneladas), procedentes en sus dos terceras partes de Belfast y Londonderry (Irlanda del Norte); es patata de siembra en otoño o bien patata vieja para el consumo canario durante la época de exportación (diciembre-mayo).

Pero aún queda, como hemos señalado, un destacado 66 por 100 de la importación (488.868 toneladas en 1972), englobado como "otras mercancías". Ya hemos comentado su gran variedad y el tipo de productos. Por tonelaje destaca el *hierro*, acero, tuberías, ferretería y similares (unas 43.000 toneladas en 1968); Bélgica, Alemania, Francia, y en general los países europeos, se reparten estos envíos. Le sigue el *papel* (26.000 toneladas), procedente de Estados Unidos y de Suecia. Las sustancias

alimenticias son muy importantes: el *azúcar* (23.000 toneladas en 1968) viene de Cuba en su totalidad; la *leche* y los *productos lácteos* (13.000 toneladas en 1968), la mayor parte de los Países Bajos; las *carnes*, de Argentina, y en menor grado de Dinamarca y países del Este; el *pescado congelado*, del Japón; las *conservas de frutas*, básicamente de la Unión Sudafricana, y luego de Italia; en las *bebidas*, las *cervezas*, de Dinamarca, y el *whisky* y la *ginebra*, de Inglaterra; más todavía destacan los *aceites industriales* (soja, cacahuete y girasol), de Argentina, Israel y países del Mercado Común. El *tabaco* en rama, materia prima para la industria local, viene de Cuba y Estados Unidos, y en menor grado de Brasil y Malawi. Gran importancia tienen los *automóviles* —de Francia, Inglaterra, Alemania y Estados Unidos—, los *electrodomésticos*, de los mismos países, y toda clase de *motores*, *máquinas* y *aparatos mecánicos*.

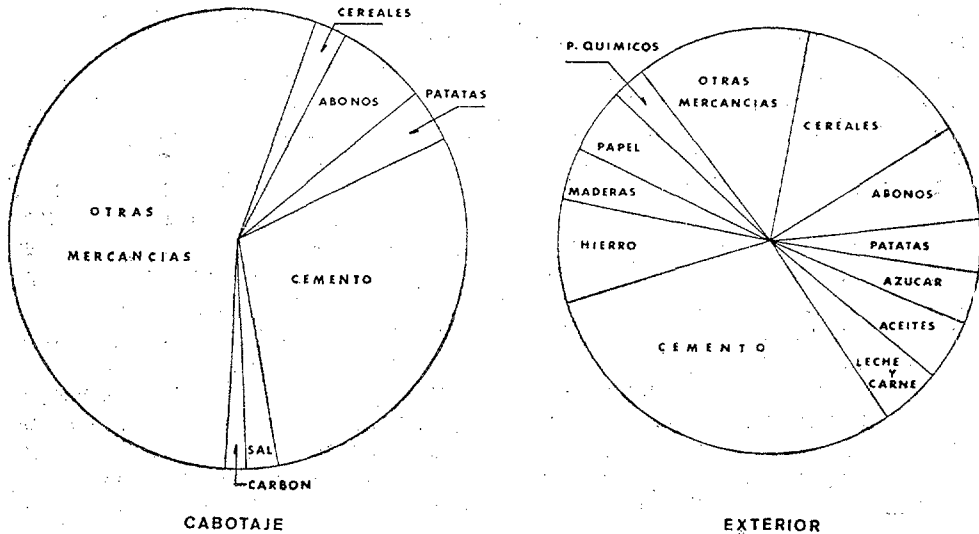


Fig. 15.—Las mercancías entradas (distinguiendo navegación de cabotaje y exterior) (1967-69).

En la navegación de altura los cereales norteamericanos y argentinos suponen más del 50 por 100 de las entradas, y el azúcar cubano, el tabaco cubano y norteamericano, las carnes y aceites argentinos y el papel norteamericano casi todo el resto. Se trata, pues, de una gama de productos muy limitada; además, el tonelaje es muy inferior al de gran cabotaje. En éste la variedad de mercancías es muy superior y no hay supremacía marcada de ninguna partida.

2. *Salidas*.—Las exportaciones exteriores del puerto de La Luz ofrecen una concentración extraordinaria; según la clasificación internacional en animales vivos, primeras materias, artículos fabricados y sustancias alimenticias, esta última partida representa, en dólares, más del 99 por 100 del valor exportado. La concentración resulta aún mayor si observamos que se trata de sólo tres productos agrícolas —tomate, patata y plátano, y básicamente el primero—, aparte del pescado.

Los tomates frescos de invierno suponen más del 40 por 100 de la exportación de gran cabotaje y más del tercio de las salidas totales al exterior. Oscila de las 90.000 a las 110.000 Tm., según años. Su demanda tiene una fuerte concentración: más del 50 por 100 va a Inglaterra. El mercado inglés ha sido siempre el principal, e incluso los exportadores programan sus ventas pensando en él y desviando a otros mercados lo que

no han podido mandar al inglés; las semillas plantadas son de las variedades demandadas por dicho mercado. Sin embargo, se ha ido haciendo cada vez más exigente en cuanto a las calidades de la fruta. Además, la elevación de los derechos arancelarios en el primer mes de la zafra temprana y en el último de la tardía y la competencia del tomate holandés y de las islas del Canal en dicho período son graves dificultades; lo mismo cabe decir de los defectos de calidad de la fruta y de la excesiva producción. Por ello, en los últimos años se observa una progresiva diversificación de mercados: el Mercado Común, especialmente, y dentro de él, Holanda (25 por 100), Francia (10 por 100) y Alemania (5 por 100); también los países escandinavos y Suiza reciben una parte regular de los envíos. A la par, ya lo señalamos, el mercado peninsular ha ido cobrando importancia.

La pesca es, con un 20 por 100 más o menos, la segunda mercancía de la exportación exterior. Sin embargo, su destino no es el de gran cabotaje, sino la navegación de altura. Con todo, es preciso distinguir entre el comercio tradicional de pescado seco y salado y la reciente importancia del pescado fresco y congelado. Esta tiene a Japón como destinatario clave, en más del 90 por 100; a mucha distancia quedan los envíos a Argentina, y a más todavía a los países europeos. El pescado seco ha sido hasta los últimos años —en que se ha visto desplazado por el fresco y el congelado— el producto que dominaba las salidas de altura, con más del 90 por 100 del tonelaje, aunque éste era muy escaso. Los países africanos son los únicos demandantes, y sobre todo el Congo Khinsasha (85 por 100); el resto se reparte entre Ghana, Gabón, Nigeria, Senegal, Camerún, Sierra Leona, Liberia... Sin embargo, en los años sesenta la concentración ha sido muy marcada, a causa de la mayor competencia en dichos mercados africanos —especialmente del "stockfish" noruego—, de la elevación de los costos de producción canaria e incluso de la mala situación económica de los citados países. Las conservas de pescado son enviadas a África occidental, especialmente a Ghana (43 por 100) y Congo Khinsasha (13 por 100); pero también Italia (8 por 100) y los países del Este, Checoslovaquia y Polonia (13 por 100), tienen una parte notable en la demanda; es una partida con buenas perspectivas, pero que exige una flota apta y una industria moderna en Las Palmas. Por el contrario, la harina de pescado sufre la competencia peruana y se reduce al mercado peninsular.

Las patatas, libres como las inglesas del escarabajo, han establecido con el Reino Unido un auténtico comercio bilateral de ida y vuelta. Canarias produce y exporta de diciembre a mayo, cuando en Inglaterra no hay patata fresca; en dicho período el mercado local se abastece de excedentes de exportación, si los hay, y de patata vieja importada de Inglaterra; en otoño llega la patata inglesa de siembra. El Reino Unido absorbe el 93 por 100 de las salidas; el resto va casi todo a los países escandinavos (Suecia, 3,3 por 100; Dinamarca, 1,4 por 100), y pequeñas cantidades al Mercado Común y a naciones africanas vecinas.

Los plátanos, en cambio, tienen en el exterior sólo mercados complementarios del peninsular. Su descenso en la exportación ha sido continuo; aún en 1958 eran 51.722 Tm., un 25 por 100 de las salidas exteriores, pero en 1968 han bajado a unas 15.000 Tm., el 4,6 por 100 de los embarques. Además, la demanda ya no es básicamente de Europa occidental: Marruecos es el mercado principal, con el 50 por 100 de lo exportado; los plátanos canarios tienen allí gran aceptación y absorben más del 80 por 100 del consumo marroquí, que no es, además, mercado exigente en calidad y presentación; Libia, Argelia y Túnez están iniciando sus compras, pero ya superan a Inglaterra. En Europa el principal comprador es Finlandia (17 por 100), último bastión del antaño importante mer-

cado escandinavo; los plátanos canarios han sido desplazados de Suecia, Noruega e incluso Dinamarca por la fuerte competencia y por la inferior condición comercial de nuestra fruta. Sin embargo, por otro lado se han abierto los países del Este, especialmente Rusia (6 por 100) y Polonia, cuya demanda parece aumentar. En Europa sólo Francia (13 por 100) y Suiza (7 por 100) conservan su importancia tradicional, aunque ofrece buenas perspectivas el mercado italiano.

Las restantes sustancias alimenticias tienen mucha menos importancia y están en la misma línea. Así, los pepinos son el 3,6 por 100 del tonelaje, y se destinan a Inglaterra (58 por 100), Holanda (21 por 100), Alemania (13 por 100) y el resto a los países escandinavos. Lo mismo cabe decir de los pimientos, berenjenas, cebollas, melones y otras hortalizas. Las conservas de tomate tienen un destino mucho más repartido; Inglaterra, Dinamarca, Costa de Marfil y Sierra Leona son los principales países de destino.

Se trata, por tanto, de una exportación de productos agrícolas muy especializados, completada modernamente con la pesca, y con una gran concentración de mercados. Si el pescado, congelado sobre todo, tiene un futuro previsiblemente bueno, no ocurre lo mismo con los productos agrícolas. Por un lado, las posibilidades de incrementar esta producción son bastante limitadas, tanto desde el punto de vista interno, por falta de tierras aptas y escasez de agua, como desde el punto de vista exterior, por la necesidad de contar con mercados adecuados para evitar caídas de precios perjudiciales; la competencia es cada vez mayor y también las barreras proteccionistas aumentan, así como las exigencias de calidad y presentación. Es, por tanto, una demanda muy elástica, por no tratarse de artículos de primera necesidad; ante dificultades del comercio exterior, se reducen las importaciones. Por el contrario, la oferta es muy rígida, lo cual se acentúa por el carácter de frutos perecederos.

Aparte de los productos agrícolas y pesqueros, la exportación exterior de bienes de producción y materias primas es insignificante. La principal partida son las manufacturas de papel y cajas de cartón, enviadas en más del 80 por 100 al Japón, y secundariamente a Polonia (8 por 100). El cemento local sale también a Marruecos, y sobre todo a Mauritania. La otra industria canaria, el tabaco, sólo manda al exterior cigarros puros, a Estados Unidos casi todo, pero salen por avión y no por el puerto de La Luz. En los últimos años ha cobrado gran papel en el tonelaje de salida las cenizas de piritas (25,7 por 100), residuo de la fábrica de sulfato amónico, y con destino a Alemania occidental y a los Países Bajos.

Es posible distinguir el gran cabotaje de la navegación de altura. Esta tiene escasa parte en el total; el pescado es la principal mercancía intercambiada, seco y en conservas a África y fresco y congelado a Japón; muy en segundo plano, cajas de cartón, a Japón; conservas de pescado y tomate, a África occidental; cemento y tabaco, a Mauritania, y una pequeña cantidad de los productos agrícolas (tomates, patatas...). El gran cabotaje es decisivo en la exportación exterior; aparece dominado por el tomate y el mercado inglés y se centra en las mercancías agrícolas especializadas.

Aunque no pretendemos aquí un estudio de la actividad pesquera en el puerto de La Luz, es preciso expresar la extraordinaria importancia adquirida por la pesca en el tráfico portuario y cómo ha contribuido en gran manera a su reciente auge.

La ensenada de La Luz había sido refugio tradicional de unos pocos y pobres pescadores, cuyas casitas se alineaban en la falda de la Isleta; la construcción del puerto favoreció algo esta actividad. Con todo, en 1927 apenas había un centenar de embarcaciones de pesca, que capturaban unas 4.000 Tm. al año. El pescado no se vendía vivo, sino que era secado, consumiéndose la mayoría en las islas y exportándose parte a la Península. El puerto tampoco estaba entonces bien dotado; faltaba agua potable, hielo barato, dársenas especiales para embarque y desembarque, y fábricas de salazones y productos pesqueros. Entre 1945 y 1956 la pesca capturada aparecía estacionada en torno a las 35.000 Tm.; la Memoria del puerto de 1954, que lleva una amplia introducción, no habla de la pesca como actividad importante, aunque existía el proyecto de un muelle pesquero, sin realizar quizás por no interesar en exceso. Con todo, en 1958 era el tercer puerto pesquero de España.

Es a partir de 1958 cuando los barcos de pesca han hecho de este puerto base de aprovisionamiento y transbordo, y tanto la flota como la pesca capturada experimentan un ritmo de aumento extraordinario.

En 1956 entraron en el puerto 1.573 barcos de pesca, que suponían el 20 por 100 del total de escala en el año. Pero siete años después, en 1963, los navíos se han multiplicado tres veces y media y son 5.590, es decir, el 43 por 100 de los buques entrados. Las toneladas de pesca casi se cuadruplicaron entre 1957 y 1961. Al filo de los años sesenta se había producido, pues, un gran cambio; la riqueza pesquera del banco atlántico sahariano había atraído a numerosos países, y el puerto de La Luz se encontraba en excelentes condiciones, por su situación geográfica y por sus servicios portuarios, para convertirse en la base naval para la explotación de dicho banco.

Con este proceso el puerto ha debido mejorarse con rapidez. En 1959 se terminó el nuevo muelle para la flota pesquera, acondicionándose en 1960 con los complementos necesarios y un segundo depósito de agua potable. En el nuevo plan de mejora del puerto de 1964 se estableció un proyecto de dársena exterior al NE. para todas las instalaciones pesqueras. La necesidad más importante eran los frigoríficos; de 1958 son los Docks Frigoríficos de Las Palmas, S. A.; de 1963, Frigoríficos Hispano-Suizos, S. A.; en 1966 se inauguró Frigocán, con 17.500 metros cúbicos, y al año siguiente, la ampliación de Docks Frigoríficos de Las Palmas, con 2.460 metros cúbicos más.

Este gran desarrollo pesquero ha tenido una gran repercusión en el tráfico del puerto en cuanto al número de navíos: los barcos de pesca son los responsables de su gran aumento entre 1959 y 1963, e incluso del crecimiento en 1965 y 1966 (32). El resultado es su gran peso en el número total, oscilante los últimos años entre el 36 y 45 por 100. Sin embargo, su influjo en el tonelaje de arqueo es pequeño, lo cual resulta lógico en un puerto de escala, como es el de La Luz, visitado por los grandes petroleros mundiales; en 1969, apenas representan los buques de pesca un 6 por 100 del tonelaje, aunque totalizan ya unos nada despreciables 3,5 millones de toneladas.

Sin embargo, desde 1963 el número de barcos ha aumentado muy poco (16 por 100 entre 1963 y 1966), y a partir de 1966 ha comenzado a descender, ofreciendo en 1969 parecido nivel que seis años antes. Por el contrario, el tonelaje de arqueo no ha cesado de aumentar y casi se ha triplicado en los siete últimos años. La causa de esta dualidad reside en el proceso de modernización de la flota pesquera, con sustitución de las unidades pequeñas por otras modernas, bastante más grandes; por ello, el T. R. B. medio por barco ha aumentado mucho, con los más fuertes ascensos en 1965 (50 por 100) y en 1969 (47 por 100).

Hay que distinguir entre barcos nacionales y extranjeros. La flota canaria es muy superior en número a la extranjera; pero, en cambio, ésta ofrece más del doble de tonelaje de arqueo. Se trata, por tanto, de numerosos barcos viejos, con poca potencia y demasiados tripulantes; el T. R. B. medio por navío nacional es de 293 toneladas, frente a 1.274 toneladas en los extranjeros; es decir, éstos son cuatro veces mayores. La flota industrial española de pesca se ha construido después de 1958 y apenas cuenta aún con 78 unidades. Sólo en 1965 aumentó mucho el tamaño de los barcos pesqueros nacionales, para estacionarse luego; sin embargo, desde 1967 el número de navíos no ha cesado de disminuir cada año; aunque no se da una transformación estructural de la flota, parece haberse operado una selección, con el retiro de muchas unidades excesivamente viejas. La ausencia de barcos adecuados en número y condiciones impide la formación de una industria pesquera importante, sobre todo de conservas, que hoy no puede recibir con suficiencia ni regularidad la materia prima que necesita.

Para los pesqueros extranjeros, el puerto de La Luz es la base para efectuar sus operaciones; descargar capturas, recoger pertrechos, suministrarse de combustible líquido, hielo y agua, hacer reparaciones... En realidad, el auge de esta actividad se ha debido fundamentalmente a la aparición de la flotilla japonesa, primero, y la soviética, más tarde, que han sacado al puerto de su nivel tradicional; en 1969 entre los dos países reunían 900 barcos, la mitad de los extranjeros, y nada menos que el 72 por 100 del tonelaje. Después de un fuerte crecimiento hasta 1965, el número de navíos empezó a descender, a consecuencia del aumento de su tonelaje medio, pero en 1969 la llegada de la flotilla soviética le dio un nuevo impulso; pero el tonelaje ha aumentado continuamente, siendo el salto mayor de 1968 a 1969 por la razón antes indicada.

En los primeros momentos de apogeo pesquero sólo la flota nipona ponía una nota de modernidad, con 1.054 T. R. B. medio. Los dos

32 En efecto, de los 5.048 navíos de más en 1963 respecto a 1956, nada menos que 4.017, un 80 por 100, son pesqueros; del mismo modo, de 1964 a 1965 el total aumenta sólo en 405 barcos, mientras los de pesca son 566 más, y la mitad del aumento (323 de 668) de 1965 a 1966.

tercios eran barcos pequeños de las naciones europeas: Italia (30 por 100), Portugal (16 por 100), Francia (11 por 100) y Grecia (10 por 100), con un tonelaje entre 250 y 400 Tm., excepto Grecia. Los japoneses pasaron a primer plano en 1965, con 705 buques y el 60 por 100 del tonelaje total; desde entonces han ido reduciendo el número, pero aumentando el tamaño de sus unidades. Por el contrario, las naciones europeas han mantenido sus viejos barcos, especialmente Francia y Portugal, perdiendo cada vez mayor importancia en el tráfico pesquero del puerto de La Luz; únicamente Italia se ha mantenido entre los primeros, aventajado sólo por Japón y la U. R. S. S., aunque sus barcos siguen siendo modestos (656 T. R. B. medio). En 1966 se incorpora a la pesca sahariana Corea del Sur; al año siguiente, China nacionalista, y al otro, Cuba; estos tres países, con navíos no demasiado grandes (500-700 Tm.), ocupan, junto con Sudáfrica, un segundo plano, con más de 100 unidades cada uno. Pero es la flo-

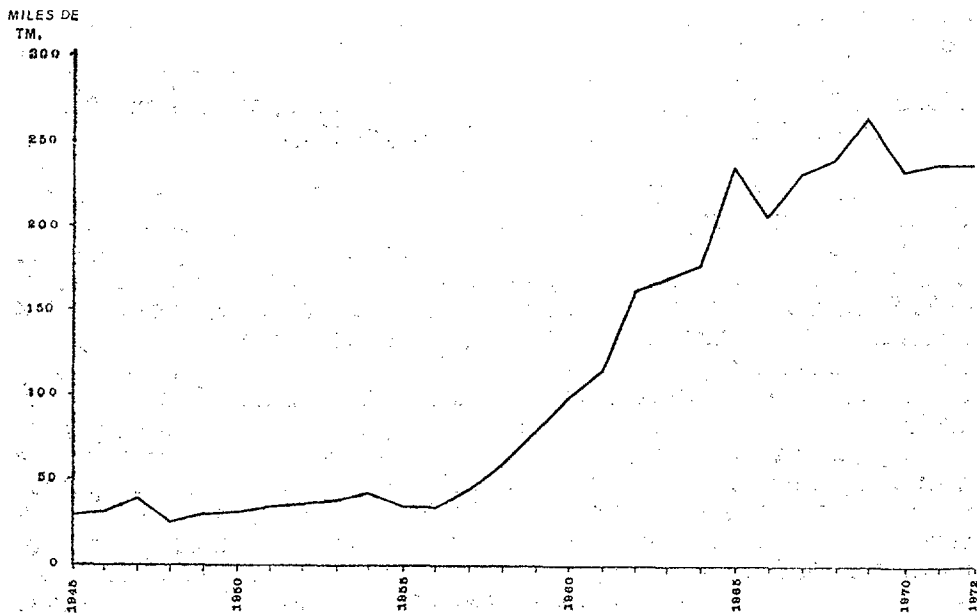


Fig. 16.—Evolución de la pesca capturada entre 1943 y 1972.

tilla soviética la que más aumento ha provocado y la de más categoría; tras pequeñas aportaciones en 1967 y 1968 (24 por 100 del tonelaje), estableció su base firme en 1969, con 433 barcos y el 47 por 100 del tonelaje, aumentando aún en 1970 a 580 barcos; lo más destacado es quizás el tamaño de los buques, desde el principio por encima de las 2.500 Tm. Parecido carácter, aunque aún muy escasos en número, tienen los pesqueros de otros países del Este, Bulgaria, Rumanía y Polonia.

Como consecuencia de esta intensa actividad pesquera reciente del puerto de La Luz, la pesca capturada ha ido en continuo aumento y ha pasado a ser el segundo producto de la exportación de Las Palmas. No todo el pescado es descargado en el puerto, porque una gran parte se transborda a buques extranjeros directamente.

Según datos de la Cámara de Comercio de 1968, el predominio del pescado fresco es enorme, pues sólo una décima parte era congelado. El pescado a granel o morralla suponía más de la mitad, siguiéndole en

orden de importancia los pulpos, el pargo, burro y similares, los calamares, las sardinas y los chocos; en el congelado las dos terceras partes eran pulpos, y en segundo lugar, chocos. A esto hay que añadir 38.464 Tm. calificadas como descargadas en "alta mar", es decir, el transbordo en alta mar de barcos pesqueros con base en el puerto para congelación en barcos factorías; el 86 por 100 eran pulpos, y del resto, básicamente chocos.

En la exportación destaca el pescado fresco, destinado sobre todo a Japón, y una décima parte a la Península. En cambio, ésta absorbe el 56 por 100 del congelado, seguida de Japón, con una cuarta parte, y de Argentina, ya mucho más lejos; una pequeña parte va a Italia, Estados Unidos, Francia, Grecia, Polonia, Brasil y Uruguay. Mercado diferente tienen las conservas de pescado en aceite: la mitad, a la Península, y en la otra mitad una clara orientación africana; destaca Ghana (22 por 100), y el Congo Khinsasha, pero se envían a numerosos países, en su mayoría del golfo de Guinea; también tienen importancia los embarques para Checoslovaquia, Italia y Polonia. El pescado seco ha perdido mucha importancia, como vimos, y sigue destinado a África, y en ella casi la mitad al Congo Khinsasha. Por último, la harina de pescado no puede competir con la peruana en el mercado mundial y se envía toda a la Península; lo mismo que las conservas en escabeche, el aceite de pescado, las langostas y el pescado en sal y salmuera, éstos con escaso volumen.

Bibliografía

1. Belmas, Mariano: **Canarias, el peligro y sus remedios**, Madrid, Perales y Martínez, 1899, 47 págs.
2. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación: **Estadística del comercio de importación y exportación de la provincia de Las Palmas**, Memorias anuales, años 1964 a 1970.
3. **El puerto de La Luz en Gran Canaria**, Las Palmas, Tip. Diario, 1909, 75 págs.
4. Fuentes Pérez, Santos: "La economía canaria a través de su comercio exterior", **Información Comercial Española**, núm. 438, 1970, págs. 75 - 83.
5. Jiménez Sánchez, Sebastián: **Descripción geográfica de Canarias y especial del grupo oriental**, Las Palmas, 1927, 137 págs.
6. Junta de Obras de los Puertos de Las Palmas y de La Luz: **El puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria. Movimiento de buques en 1910**, Las Palmas, Tip. Diario, 1911, 17 págs.
7. **El puerto de La Luz**, Las Palmas, Tip. Diario, 1927 - 28.
8. **Los puertos de La Luz y de Las Palmas**, Memorias anuales, años 1937 a 1956 y 1958 a 1970.
9. Massajoli, Pierleone: "La città e il porto di Las Palmas" **L'Universo**, anno L, número 5, septiembre-octubre 1970, págs. 995 - 1009.
10. Mateo Díaz, José: **Esquema de historia económica de las islas Canarias**, Las Palmas, Tip. Diario, 1934, 56 págs.
11. **Memoria descriptiva de la influencia del bloqueo marítimo en la ruina de las islas Canarias y medios que urge emplear para evitarla**, Madrid, Tip. Giralda, 1917, 22 págs.
12. Morote, Luis: **La tierra de los Guanartemes**, Sociedad de Ediciones Literarias y Artísticas, París, 1908, 432 págs.
13. Pérez, Alfredo S., y Enríquez Padrón, Rafael: **Anuario Comercial de Canarias orientales**, Las Palmas, Tip. Diario, 1914, 480 págs.
14. Puerta Canseco, Juan de la: **Descripción geográfica de las islas Canarias**, Santa Cruz de Tenerife, A. J. Benítez, 1897, 92 págs.
15. Ramonell y Obrador, Jaime: **Proyecto de ampliación del puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria**, Las Palmas, Tip. Diario, 1917, 209 págs.

APENDICE I

El movimiento anual de buques entre 1858 y 1933

AÑO	NUMERO DE BUQUES			TONELAJE DE ARQUEO
	Vapores	Veleros	Total	
1858	—	—	—	52.257
1859	—	—	—	52.828
1860	—	—	—	48.500
1861	—	—	—	64.225
1863	47	635	682	65.709
1864	42	710	752	67.779
1865	36	746	782	64.701
1866	37	715	752	64.556
1867	42	793	835	68.423
1868	51	844	895	60.929
1869	70	918	988	73.667
1870	91	943	1.034	93.374
1871	97	928	1.025	93.452
1872	112	936	1.048	110.908
1873	91	931	1.022	100.153
1874	159	854	1.013	132.624
1875	119	942	1.061	122.927
1876	122	803	925	159.817
1877	130	896	1.026	190.791
1878	149	842	991	223.327
1879	—	—	—	338.432
1883	236	—	—	—
1884	238	—	—	—
1885	236	—	—	—
1886	522	—	—	—
1887	660	—	—	—
1888	954	—	—	1.860.000
1889	1.180	—	—	2.458.000
1890	1.441	—	—	3.063.506
1891	1.558	787	2.345	3.222.509
1892	1.562	845	2.407	—
1893	1.719	872	2.591	—
1894	1.842	877	2.719	—
1895	1.873	884	2.757	—
1896	2.032	838	2.870	4.423.090
1897	2.036	970	3.006	4.717.538
1898	1.902	1.017	2.919	4.604.902
1899	2.282	992	3.274	5.288.475
1900	2.258	—	—	—
1901	2.202	—	—	—
1902	2.351	—	—	—
1903	2.340	—	—	—
1904	2.569	—	—	—
1905	2.767	—	—	5.200.537
1906	2.772	—	—	—

AÑO	N U M E R O D E B U Q U E S			TONELAJE DE ARQUEO
	Vapores	Veleros	Total	
1907	3.020	2.119	5.139	5.930.727
1908	2.841	—	—	—
1909	2.891	—	—	—
1910	4.423	1.747	6.170	9.230.974
1911	4.751	1.697	6.448	10.601.802
1912	4.888	1.660	6.546	10.378.656
1913	4.976	1.741	6.717	10.734.989
1914	3.617	1.834	5.451	7.422.316
1915	2.740	1.823	4.563	5.984.395
1916	2.211	—	—	—
1917	636	—	—	—
1918	445	—	—	—
1919	1.366	—	—	—
1920	2.112	1.403	3.515	—
1921	2.187	—	—	—
1922	2.976	—	—	—
1923	3.318	1.840	5.158	8.065.315
1924	3.863	—	—	9.018.060
1925	3.923	1.641	5.564	8.334.642
1926	3.762	1.538	5.300	8.370.791
1927	4.099	1.976	6.075	9.428.455
1928	4.225	1.945	6.200	8.637.756
1930	—	—	5.890	—
1933	—	—	5.495	—

APENDICE II

Resumen anual del movimiento de buques desde 1934 a 1972

AÑO	NUMERO DE BUQUES			TONELAJE DE ARQUEO		
	Nacionales	Extranjeros	Total	Nacionales	Extranjeros	Total
1934	3.034	2.239	5.273	1.371.372	6.744.732	8.116.104
1935	2.789	2.304	5.093	1.350.930	6.805.217	8.156.147
1936	2.338	1.945	4.283	908.394	5.862.347	6.770.741
1937	2.226	1.856	4.082	449.012	5.962.420	6.411.432
1938	2.152	1.595	3.747	576.417	5.149.127	5.725.544
1939	2.346	1.294	3.640	858.134	4.323.436	5.181.570
1940	2.844	432	3.276	1.302.606	1.505.456	2.808.062
1941	3.191	35	3.226	1.421.882	88.889	1.510.771
1942	3.040	26	3.066	1.341.023	153.574	1.494.597
1943	3.129	34	3.163	1.415.939	127.442	1.543.381
1944	3.224	34	3.258	1.383.304	82.679	1.465.983
1945	3.338	25	3.363	1.375.289	261.840	1.637.129
1946	3.542	1.021	4.563	1.515.447	3.016.698	4.532.145
1947	3.576	1.437	5.013	1.343.860	5.283.051	6.626.911
1948	3.732	1.899	5.631	1.384.577	7.002.960	8.387.537
1949	3.721	2.134	5.855	2.568.327	13.524.732	16.093.059
1950	3.698	2.337	6.035	2.642.068	14.487.465	17.129.533
1951	3.405	2.110	5.515	2.423.733	13.209.452	15.633.185
1952	3.616	2.381	5.997	2.580.117	14.523.083	17.103.200
1953	4.047	2.794	6.841	2.635.776	17.953.583	20.589.259
1954	4.299	2.915	7.214	3.129.340	18.962.331	22.091.671
1955	4.344	2.925	7.269	3.315.851	19.120.233	22.436.084
1956	4.264	3.758	8.022	3.513.143	25.240.688	28.753.831
1957	—	—	—	—	—	—
1958	4.440	3.828	8.268	4.188.124	23.443.920	27.632.044
1959	4.360	3.855	8.215	4.109.044	24.207.037	28.316.081
1960	5.925	4.145	10.070	4.812.114	23.954.464	28.766.578
1961	6.783	4.373	11.156	5.260.063	23.795.009	29.055.072
1962	7.399	4.634	12.033	5.664.882	24.668.584	30.333.466
1963	7.828	5.242	13.070	5.630.022	26.889.455	32.519.477
1964	8.022	5.203	13.225	6.404.110	26.816.766	33.220.876
1965	8.063	5.567	13.630	7.194.678	27.850.091	35.052.769
1966	8.748	5.489	14.237	7.444.515	28.925.997	36.370.512
1967	8.957	6.427	15.384	8.196.025	45.287.070	53.483.095
1968	9.012	6.974	15.986	9.349.496	49.184.379	58.533.875
1969	8.496	7.343	15.839	9.644.240	50.750.714	60.394.954
1970	8.175	7.843	16.018	9.315.463	55.023.170	64.338.633
1971	8.666	6.950	15.616	9.800.312	43.807.848	53.608.160
1972	9.041	6.472	15.423	10.704.722	43.555.925	54.260.647

APENDICE III

Resumen anual del movimiento de mercancías entre 1910-14 y 1927-72

AÑO	MERCANCIA CARGADA Y DESCARGADA (1)				MERCANCIA GENERAL (Sin combustibles)		
	Importación		Exportación (Sin avituallamiento)	Total Tm.	Importación		Total Tm.
	Tm.	%			Tm.	%	
1910	930.277	91,9	81.702	1.011.979	223.802	73,2	305.504
1911	1.070.450	92,6	85.155	1.155.605	248.219	74,4	333.374
1912	1.163.746	93,3	83.250	1.246.956	271.761	76,5	355.011
1913	1.163.856	93,2	85.069	1.248.925	235.480	73,5	320.549
1914	833.491	89,5	88.727	931.218	196.968	69,2	284.695
1915	—	—	—	469.344	—	—	—
1920	—	—	—	447.313	—	—	—
1925	—	—	—	1.051.447	—	—	—
1926	—	—	—	—	—	—	—
1927	903.837	87,9	124.143	1.027.980	283.477	69,5	407.610
1928	808.384	84,9	143.648	952.032	237.724	62,3	381.372
1929	865.776	84,3	160.894	1.026.670	265.980	62,3	426.874
1930	815.092	83,0	166.757	981.849	286.319	63,2	453.076
1931	961.485	85,0	169.647	1.131.132	301.934	64,0	471.581
1932	1.117.665	86,6	173.226	1.290.891	309.771	64,1	482.997
1933	1.102.599	88,2	148.106	1.250.705	268.273	64,4	416.379
1934	916.053	87,2	134.405	1.050.458	275.089	67,2	409.494
1935	889.037	85,6	149.120	1.038.157	256.629	63,2	405.749
1936	689.218	81,2	159.969	849.187	208.588	56,6	368.557
1937	844.785	86,4	132.597	977.382	175.145	56,9	307.742
1938	710.533	82,6	150.154	860.687	176.635	54,0	326.789
1939	705.433	80,8	167.749	873.182	193.946	53,6	361.740
1940	479.421	76,1	150.669	630.090	206.281	57,8	356.950
1941	254.128	67,4	123.140	377.268	147.747	54,5	270.887
1942	255.315	69,5	111.993	367.308	155.685	58,2	267.678
1943	260.900	72,0	101.291	362.191	—	—	—
1944	270.290	70,1	111.841	382.131	—	—	—
1945	256.642	68,0	120.614	377.256	—	—	—
1946	650.031	80,0	162.657	812.688	—	—	—
1947	1.131.926	84,5	204.808	1.336.734	—	—	—
1948	1.297.926	85,4	222.297	1.520.223	—	—	—
1949	1.445.284	86,1	234.115	1.679.399	—	—	—
1950	1.469.163	86,6	226.578	1.695.741	—	—	—
1951	1.382.766	84,2	259.136	1.641.902	—	—	—
1952	1.371.356	84,6	250.759	1.622.115	—	—	—
1953	1.608.182	85,7	267.939	1.876.121	299.773	52,8	567.712
1954	1.851.604	87,9	270.960	2.122.564	367.592	57,5	638.552
1955	2.039.529	85,9	334.412	2.373.941	439.731	56,8	774.143
1956	2.333.541	87,7	325.857	2.659.398	404.076	55,3	729.933
1957	—	—	—	—	—	—	—
1958	2.322.836	85,1	407.250	2.730.086	442.917	52,0	850.167
1959	2.446.931	85,7	407.129	2.854.060	506.414	55,4	913.543
1960	2.328.600	82,2	503.195	2.831.795	598.775	54,3	1.101.970
1961	2.593.718	80,9	611.710	3.205.428	727.683	54,3	1.339.393
1962	2.440.217	79,8	618.534	3.058.751	661.817	51,7	1.280.351

AÑO	MERCANCIA CARGADA Y DESCARGADA (1)				MERCANCIA GENERAL (Sin combustibles)		
	Importación		Exportación (Sin avituallamiento)	Total Tm.	Importación		Total — Tm.
	Tm.	%			Tm.	%	
1963	2.705.164	85,0	481.010	3.186.174	746.162	60,8	1.227.172
1964	2.794.574	84,7	506.491	3.301.065	785.987	60,8	1.292.478
1965	2.696.110	84,2	508.987	3.205.097	819.494	61,7	1.328.481
1966	3.023.923	85,3	521.147	3.545.070	928.261	64,2	1.449.408
1967	3.655.566	85,6	614.918	4.270.484	970.834	61,2	1.585.752
1968	3.926.258	85,6	658.130	4.584.388	1.056.073	61,7	1.714.207
1969	3.943.548	85,5	669.267	4.612.815	1.139.020	63,0	1.808.287
1970	4.276.827	87,4	618.635	4.895.462	1.249.181	66,9	1.867.816
1971	3.368.170	83,3	676.787	4.044.957	1.203.929	64,0	1.880.716
1972	3.862.732	85,5	655.364	4.518.096	1.577.825	70,6	2.233.189

(1) Sin incluir avituallamiento, ni pesca, ni tráfico local o de ría.

APENDICE IV

El número de barcos mercantes, por navegaciones (1964-1972)

AÑO	NACIONALES.				EXTRANJEROS				TOTALES			
	Cabotaje.	Gran cabotaje	Altura	Total	Cabotaje	Gran cabotaje	Altura	Total	Cabotaje	Gran cabotaje	Altura	Total
1964	3.668	210	9	3.887	130	395	3.283	3.808	3.798	605	3.292	7.695
1965	3.534	239	47	3.820	40	560	3.114	3.714	3.574	799	3.161	7.534
1966	3.711	240	47	3.998	41	608	3.171	3.820	3.752	848	3.218	7.818
		Exterior				Exterior						
1967	3.864		250	4.114	102		4.788	4.890	3.966		5.038	9.004
1968	4.313		332	4.645	364		5.203	5.567	4.677		5.535	10.212
1969	4.206		470	4.676	645		4.806	5.451	4.851		5.276	10.127
1970	4.019		539	4.558	684		4.867	5.551	4.703		5.406	10.019
1971	4.441		407	4.848	903		4.009	4.912	5.344		4.416	9.760
1972	4.844		362	5.206	381		4.014	4.395	5.225		4.376	9.601

APENDICE V

Resumen anual de las mercancías cargadas y descargadas, distribuidas por navegaciones, entre 1937 y 1972
(sin avituallamiento ni pesca)

AÑO	IMPORTACION (con petróleo)			EXPORTACION			TOTAL		
	Cabotaje	Gran cabotaje	Altura	Cabotaje	Gran cabotaje	Altura	Cabotaje	Gran cabotaje	Altura
1937	56.718	194.958	593.109	15.355	113.853	3.389	72.073	308.811	596.498
1938	135.354	142.213	432.966	35.455	112.875	1.824	170.809	255.088	434.790
1939	97.200	136.910	471.323	69.142	97.887	720	166.342	234.797	472.043
1940	132.728	117.244	229.449	110.149	40.239	281	242.877	157.483	229.730
1941	134.800	65.139	54.189	121.167	1.973	—	255.967	67.112	54.189
1942	132.480	8.247	114.688	111.993	—	—	244.373	8.247	114.688
1943	172.906	—	87.994	101.291	—	—	274.197	—	87.994
1944	189.895	2.740	77.655	111.408	433	—	301.303	3.173	77.655
1945	155.396	1.610	99.636	115.118	5.244	252	270.514	6.854	99.888
1946	188.383	22.597	439.051	117.571	44.433	653	305.954	67.030	439.704
1947	242.443	55.212	834.271	117.173	86.998	637	359.616	142.210	834.908
1948	217.583	113.066	967.277	119.144	102.796	357	336.727	215.862	967.634
1949	175.775	138.616	1.130.893	108.836	122.979	2.300	284.611	261.595	1.133.193
1950	188.425	122.365	1.158.373	109.488	111.179	5.911	297.913	233.534	1.164.284
1951	200.675	97.715	1.084.376	103.907	140.923	14.306	304.582	238.638	1.098.682
1952	240.829	64.249	1.066.278	93.368	145.610	11.781	334.197	209.859	1.078.059
1953	237.764	566.419	803.999	100.344	157.017	10.578	338.108	723.436	814.577
1954	303.268	589.197	959.139	113.459	148.146	19.355	416.725	737.341	978.494
1955	415.285	268.819	1.355.426	155.633	165.015	13.764	570.918	433.834	1.369.190
1956	425.299	134.312	1.773.930	162.358	151.792	11.707	587.657	286.104	1.785.637
1958	490.425	468.998	1.363.413	203.728	186.222	17.300	694.153	655.220	1.380.713
1959	555.645	704.841	1.186.445	219.170	172.069	15.890	774.815	876.910	1.202.335
1960	476.416	644.500	1.207.684	282.954	201.912	18.329	759.370	846.412	1.226.013
1961	536.405	952.938	1.104.375	366.318	215.002	30.390	902.723	1.167.940	1.134.765
1962	732.127	823.076	885.014	360.749	226.269	31.516	1.092.876	1.049.345	916.530
1964	752.750	262.946	1.778.878	247.163	242.562	16.766	999.913	505.508	1.795.644
1965	723.003	614.647	1.358.460	272.852	216.518	19.617	995.855	831.165	1.378.077
1966	812.054	1.096.713	1.115.156	288.575	210.212	22.360	1.100.629	1.306.925	1.137.516
		Exterior			Exterior			Exterior	
1967	1.000.046	2.655.520		324.583	290.335		1.324.629	2.945.855	
1968	1.360.574	2.565.684		346.567	311.563		1.707.141	2.877.247	
1969	1.468.814	2.474.734		359.201	310.066		1.828.015	2.784.800	
1970	1.511.100	2.765.727		348.204	270.431		1.859.304	3.036.158	
1971	1.451.525	1.916.645		394.258	282.529		1.845.783	2.199.174	
1972	1.861.082	2.001.650		368.542	286.822		2.229.624	2.288.472	

APENDICE VI

Resumen anual, por navegaciones, de la importación de petróleo entre 1953 y 1972

AÑO	CABOTAJE		EXTERIOR		TOTAL Tm.
	Tm.	%	Tm.	%	
1953	72.581	5,5	1.235.828	94,5	1.308.409
1954	97.856	7,0	1.386.156	93,0	1.484.012
1955	130.694	8,2	1.469.104	91,8	1.599.798
1956	150.645	7,8	1.778.820	92,2	1.929.465
1958	184.453	9,8	1.695.466	90,2	1.879.919
1959	229.038	11,8	1.711.479	88,2	1.940.517
1960	147.274	8,5	1.582.551	91,5	1.729.825
1961	155.704	8,4	1.710.331	91,6	1.866.035
1962	307.673	17,4	1.470.727	82,6	1.778.400
1963	215.498	11,0	1.743.504	89,0	1.959.002
1964	377.877	18,8	1.630.700	81,2	2.008.587
1965	407.201	21,7	1.469.415	78,3	1.876.616
1966	459.469	22,4	1.636.193	77,6	2.095.662
1967	571.326	21,2	2.113.406	78,8	2.684.732
1968	774.514	26,9	2.095.671	73,1	2.870.185
1969	847.418	30,2	1.957.110	69,8	2.804.528
1970	832.499	27,5	2.195.147	72,5	3.027.646
1971	720.024	33,3	1.444.217	66,7	2.164.241
1972	949.037	41,5	1.335.870	58,5	2.284.907

APENDICE VII

Resumen anual, por navegaciones, de la mercancía general (sin petróleo) entre 1953 y 1972

AÑO	CABOTAJE		EXTERIOR		TOTAL Tm.
	Tm.	%	Tm.	%	
1953	265.527	46,8	302.185	53,2	567.712
1954	318.869	49,1	329.681	50,9	648.550
1955	440.224	57,1	333.919	42,9	774.143
1956	437.012	59,5	292.921	40,5	729.933
1958	509.700	59,9	340.467	40,1	850.167
1959	545.777	59,7	367.766	40,3	913.543
1960	612.096	55,5	489.874	44,5	1.101.970
1961	747.019	55,7	592.374	44,3	1.339.393
1962	785.203	61,4	495.148	38,6	1.280.351
1963	544.433	44,0	691.138	56,0	1.236.071
1964	622.026	48,1	670.452	51,9	1.292.478
1965	588.654	44,4	739.827	55,6	1.328.481
1966	641.160	42,8	808.248	57,2	1.449.408
1967	753.303	47,5	832.449	52,5	1.585.752
1968	932.627	54,4	781.576	45,6	1.714.203
1969	980.597	54,2	827.690	45,8	1.808.287
1970	1.026.805	55,0	841.011	45,0	1.867.816
1971	1.125.759	59,9	754.957	40,1	1.880.716
1972	1.280.587	57,3	952.602	42,7	2.233.189

APENDICE VIII

Resumen anual de la mercancía general en la navegación de cabotaje entre 1953 y 1972

AÑO	IMPORTACION			EXPORTACION			TOTAL Tm.
	Tm.	% del cabotaje	% de la importación	Tm.	% del cabotaje	% de la exportación	
1953	165.183	62,2	55,1	100.344	37,8	37,4	265.527
1954	205.411	64,4	53,1	113.459	35,6	40,3	318.869
1955	284.591	64,6	64,2	155.633	35,4	46,5	440.224
1956	274.654	62,8	67,9	162.358	37,2	49,8	437.012
1958	305.972	60,0	69,0	203.728	40,0	50,0	509.700
1959	326.607	59,8	64,4	219.170	40,2	53,8	545.777
1960	329.142	53,8	54,9	282.954	46,2	56,2	612.096
1961	380.701	51,0	52,3	366.318	49,0	59,8	747.019
1962	424.454	54,1	64,1	360.749	45,9	58,3	785.203
1963	313.461	57,6	41,5	230.972	42,4	48,0	544.433
1964	374.863	60,3	47,6	247.163	39,7	48,8	622.026
1965	315.802	53,6	38,5	272.852	46,4	53,6	588.654
1966	352.585	55,0	37,9	288.575	45,0	55,4	641.160
1967	428.720	56,9	44,1	324.583	43,1	52,8	753.303
1968	586.060	62,8	55,4	346.567	37,2	52,7	932.627
1969	621.396	63,3	54,5	359.201	36,7	53,7	980.597
1970	678.601	66,1	54,3	348.204	33,9	56,3	1.026.805
1971	731.501	65,0	60,7	394.258	35,0	58,2	1.125.759
1972	912.045	71,2	57,8	368.542	28,8	56,2	1.280.587

APENDICE IX

Resumen anual de la mercancía general en la navegación exterior entre 1953 y 1972

AÑO	IMPORTACION			EXPORTACION			TOTAL Tm.
	Tm.	% del cabotaje	% de la importación	Tm.	% del cabotaje	% de la exportación	
1953	134.590	44,5	44,9	167.595	55,5	62,6	302.185
1954	162.180	49,1	46,9	167.501	50,9	59,7	329.681
1955	155.140	46,4	35,8	178.779	53,6	53,5	333.919
1956	129.422	44,1	32,1	163.499	55,9	50,2	292.921
1958	136.945	40,2	31,0	203.522	59,8	50,0	340.467
1959	179.807	48,8	35,6	187.959	51,2	46,2	367.766
1960	269.633	52,9	45,1	220.241	47,1	43,8	489.874
1961	346.982	58,5	47,7	245.392	41,5	40,2	592.374
1962	237.363	47,9	35,9	257.785	52,1	41,7	495.148
1963	441.600	53,9	58,5	250.038	36,1	52,0	691.638
1964	411.124	61,3	52,4	259.328	38,7	51,2	670.452
1965	503.692	68,0	61,5	236.135	32,0	46,4	739.827
1966	575.676	71,2	62,1	232.572	28,8	44,6	808.248
1967	542.114	65,1	55,9	290.335	34,9	47,2	832.449
1968	470.013	60,1	44,6	311.563	39,9	47,3	781.576
1969	517.624	62,5	45,5	310.066	37,5	46,3	827.690
1970	570.580	67,8	45,7	270.431	32,2	43,7	841.011
1971	472.428	62,6	39,3	282.529	37,4	41,8	754.957
1972	665.780	69,9	42,2	286.822	30,1	43,8	952.602

APENDICE X

*Distribución de la mercancía general exterior entre navegación de altura
y gran cabotaje (1958-1966)*

GRAN CABOTAJE

AÑO	IMPORTACION			EXPORTACION			TOTAL Tm.
	Tm.	% del gran cabotaje	% de la importa- ción exterior	Tm.	% del gran cabotaje	% de la exporta- ción exterior	
1958	96.045	34,0	76,6	186.222	66,0	91,5	282.267
1959	94.483	35,4	52,5	172.069	64,6	91,5	266.552
1960	121.591	37,6	45,1	201.912	62,4	91,7	323.503
1961	167.444	43,7	48,2	215.002	56,3	87,6	382.446
1962	201.753	47,1	84,9	226.269	52,9	87,8	428.022
1963	253.068	52,4	57,3	229.071	47,6	91,6	482.139
1964	262.946	52,0	63,9	242.562	48,0	93,5	505.508
1965	326.646	60,1	64,9	216.518	39,9	91,7	543.164
1966	381.630	64,4	66,2	210.212	35,6	90,4	591.842

AL T U R A

AÑO	IMPORTACION			EXPORTACION			TOTAL Tm.
	Tm.	% de altura	% de la importa- ción exterior	Tm.	% de altura	% de la exporta- ción exterior	
1958	40.900	70,2	23,4	17.300	29,8	8,5	58.200
1959	85.324	84,3	47,5	15.890	15,7	8,5	101.214
1960	148.042	89,0	54,9	18.329	11,0	8,3	166.371
1961	179.538	85,5	51,8	30.390	14,5	12,4	209.928
1962	35.610	53,0	15,1	31.516	47,0	12,2	67.126
1963	188.632	89,9	42,7	20.967	10,1	8,4	209.599
1964	148.178	89,8	36,1	16.766	10,2	6,5	164.944
1965	177.046	90,0	35,1	19.617	10,0	8,3	196.663
1966	194.046	89,6	33,8	22.360	10,4	9,6	216.406

APENDICE XI

La clase de mercancías descargadas (1953-1972) (En Tm.)

AÑO	Petróleo	Cereales	Abonos	Maderas ¹	Cemento... ²	Sal	Hortalizas... ³	Carbón	Otras
1953	1.308.534	52.183	25.197	38.474	36.392	—	12.408	49.094	86.080
1954	1.484.012	72.573	38.405	37.435	44.806	—	—	—	174.373
1955	1.599.801	52.556	58.357	37.158	69.088	—	—	—	222.569
1956	1.929.466	56.904	56.605	45.982	51.028	—	—	—	193.556
1958	1.879.919	71.228	65.827	45.788	—	—	—	12.002	246.072
1959	1.940.517	84.124	73.147	50.077	—	—	—	8.785	290.281
1960	1.729.825	85.867	76.612	65.120	—	—	—	13.342	357.834
1961	1.866.035	87.513	76.669	63.698	—	—	—	9.305	495.242
1962	1.778.400	74.324	58.871	—	128.810	15.616	33.924	12.725	337.547
1963	1.959.002	104.677	63.184	—	187.036	17.632	41.490	9.628	331.514
1964	2.008.587	115.291	61.068	—	187.240	7.572	16.530	10.046	338.240
1965	1.876.616	110.284	49.305	—	206.592	7.360	38.690	1.974	405.242
1966	2.095.662	122.199	43.572	—	249.784	7.306	36.168	5.762	462.500
1967	2.684.732	116.774	36.581	—	227.994	5.849	34.676	—	548.960
1968	2.870.185	113.525	59.050	—	278.458	6.435	40.945	—	557.660
1969	2.804.528	123.474	55.190	—	290.540	7.425	52.257	—	610.134
1970	3.027.646	130.158	41.484	—	219.823	6.087	50.731	1.496	799.402
1971	2.164.241	133.034	11.012	—	225.193	8.689	57.336	1.167	767.498
1972	2.284.907	138.212	8.327	—	339.058	7.105	71.810	—	1.013.313

¹ A partir de 1962, las "maderas" están incluidas en la partida de "cemento..."

² Entre 1953 y 1956 sólo comprende "cemento"; desde 1962 incluye "cemento, maquinaria, maderas, conservas, vinos, licores y tejidos".

³ La partida comprende "frutas, hortalizas, tabaco, tomate y plátanos".

APENDICE XII

La clase de mercancías cargadas (1953-1972) (En Tm.)

AÑO	Cereales	Abonos	Pescado	Maderas	Patatas ¹	Sal	Tomates ²	Plátanos ²	Otras ³
1953	—	—	13.128	—	11.273	—	102.613	92.953	47.972
1954	—	—	12.244	—	32.924	—	102.488	88.502	34.802
1955	—	—	16.307	—	18.559	—	99.346	120.783	79.457
1956	—	—	14.957	—	32.401	—	90.310	123.361	64.828
1958	6.394	4.017	—	5.532	—	—	102.246	122.289	167.772
1959	6.492	5.162	37.947	8.718	41.834	—	97.255	116.599	93.122
1960	9.285	7.914	42.513	12.466	35.685	—	99.551	117.611	178.170
1961	8.116	12.823	49.637	19.830	31.149	—	107.991	125.423	256.741
1962	11.447	19.673	53.679	21.110	43.018	820	235.175 ²	—	233.612
1963	3.416	16.178	—	—	29.695	615	293.466	—	137.640
1964	11.205	1.115	—	—	27.933	160	275.974	—	190.104
1965	6.658	665	—	—	34.645	294	272.538	—	194.187
1966	6.422	1.717	—	—	34.629	183	275.700	—	202.473
1967	4.847	2.043	—	—	35.854	330	258.980	—	312.684
1968	6.864	680	—	—	28.855	160	256.063	—	365.508
1969	4.624	519	—	—	33.925	111	257.563	—	372.525
1970	4.909	1.684	—	—	38.038	120	228.185	—	345.699
1971	6.253	3.153	—	—	41.256	94	222.623	—	403.408
1972	2.488	—	—	—	44.467	—	211.932	—	396.477

¹ Desde 1962, la partida comprende "patatas, frutas, hortalizas y legumbres".

² Desde 1962, datos conjuntos para "tomates, plátanos y tabaco".

³ En la partida "otras mercancías" es posible especificar en varios años cifras de "maquinaria", "carbones" y "petróleo".

APENDICE XIII

La clase de mercancías descargadas, distinguidas por navegaciones (1958-1972) (En Tm.)

AÑO	Petróleo	Cereales	Abonos	Maderas ¹	Cemento ² , maquina- ria...	Sal	Fru- tas ³ , hortali- zas...	Carbón	Otras
A) CABOTAJE									
1958	184.453	47.596	28.465	43.544	—	—	—	4.440	181.927
1959	229.038	21.899	34.452	46.768	2.760	—	25.785	7.242	187.698
1960	142.274	15.142	36.044	54.412	4.009	—	18.533	7.821	193.181
1961	155.704	11.449	38.985	49.677	32.618	—	14.789	6.329	226.854
1962	307.673	8.717	20.827	—	101.503	15.616	33.924	8.329	246.538
1963	215.498	8.024	23.778	—	60.462	17.632	29.145	5.936	168.484
1964	377.887	5.343	22.710	—	119.278	7.572	16.530	7.481	195.949
1965	407.201	1.818	22.864	—	77.666	7.360	10.639	1.974	193.481
1966	459.469	17.910	19.798	—	80.562	7.306	10.930	5.762	210.317
1967	571.326	53.763	21.161	—	119.184	5.849	10.209	—	218.554
1968	774.514	42.261	24.084	—	167.686	6.435	18.762	—	326.892
1969	847.418	54.561	23.112	—	216.138	7.315	23.815	—	296.455
1970	832.499	63.369	14.726	—	180.985	6.063	22.492	1.496	389.470
1971	720.024	57.550	7.012	—	179.012	8.689	25.611	1.167	452.460
1972	949.037	57.880	4.518	—	283.723	7.105	34.374	—	524.445
B) GRAN CABOTAJE									
1958	372.953	—	37.362	2.244	—	—	—	—	56.439
1959	610.358	405	38.566	3.309	8.196	—	—	—	44.007
1960	522.909	3.217	37.043	10.708	13.737	—	—	5.521	51.365
1961	785.494	13.943	24.612	13.897	28.912	—	—	2.976	83.104
1962	621.323	48.984	32.114	—	27.305	—	11.000	4.396	77.954
1963	—	8.999	37.544	—	79.328	—	12.345	3.692	111.160
1964	—	10.632	38.248	—	65.776	—	—	2.565	145.725
1965	288.001	9.355	26.386	—	123.181	—	28.051	—	139.673
1966	715.083	2.147	23.774	—	163.258	—	24.238	—	168.213
C) ALTURA									
1958	1.322.513	23.632	—	—	—	—	—	9.562	7.706
1959	1.101.121	61.820	129	—	23	—	—	1.540	21.812
1960	1.059.642	67.508	3.525	—	49.739	—	—	—	27.270
1961	924.837	62.121	12.872	124	89.135	—	—	—	15.286
1962	849.404	16.623	5.930	—	2	—	—	—	13.055
1963	1.743.504	87.654	1.862	—	47.246	—	—	—	51.870
1964	1.630.700	99.316	110	—	2.186	—	—	—	46.566
1965	1.181.414	99.113	100	—	5.745	—	—	—	72.088
1966	921.110	102.142	—	—	5.964	—	—	—	85.940
D) EXTERIOR (Gran Cabotaje y Altura)									
1967	2.113.406	62.831	15.420	—	108.810	—	24.467	—	330.406
1968	2.095.671	71.324	34.966	—	110.772	—	22.183	—	230.768
1969	1.957.110	68.913	32.078	—	74.402	110	28.442	—	313.679
1970	2.195.147	66.789	26.758	—	38.838	24	28.239	—	409.932
1971	1.444.217	75.484	4.000	—	46.181	—	31.725	—	315.038
1972	1.335.870	80.332	3.809	—	55.335	—	37.436	—	488.868

¹ A partir de 1962, las "maderas" están incluidas en la partida "cementos, maquinaria..."

² Entre 1958 y 1961 sólo comprende "maquinaria"; luego, la partida incluye "cementos, maquinaria, maderas, vinos, conservas, tejidos y licores".

³ Entre 1958 y 1961 sólo comprende "tomates"; desde 1962, la partida incluye "frutas, hortalizas, tabaco, tomates y plátanos".

APENDICE XIV

La clase de mercancías cargadas, distinguidas por navegaciones (1958-1972) (En Tm.)

AÑO	Cereales	Abonos	Pescado	Maderas	Pata- tas ¹	Sal	Toma- tes ²	Pláta- nos ²	Otras ³
A) CABOTAJE									
1958	6.394	4.017	—	5.532	—	—	21.334	70.567	95.894
1959	6.492	5.162	26.339	8.718	1.694	—	20.635	72.160	77.970
1960	9.285	7.914	31.156	12.466	789	—	19.584	78.923	122.837
1961	8.116	12.823	33.364	19.830	3.511	—	17.101	81.088	190.485
1962	2.116	19.673	10.587	21.114	19.908	820	94.185 ²		183.015
1963	—	—	—	—	15.932	615	108.757		105.668
1964	11.205	1.115	—	—	1.574	160	110.655		122.454
1965	6.658	665	—	—	510	294	113.853		150.872
1966	6.422	1.717	—	—	63	183	137.330		142.860
1967	4.847	2.043	—	—	880	330	140.753		175.730
1968	6.864	680	—	—	1.342	160	132.819		204.702
1969	4.624	519	—	—	1.933	111	150.299		201.835
1970	4.909	1.684	—	—	1.753	120	131.135		208.603
1971	6.253	1.345	—	—	3.610	94	139.423		243.533
1972	2.488	—	—	—	3.287	—	121.770		240.997
B) GRAN CABOTAJE									
1958	—	—	—	—	—	—	80.912	51.722	53.588
1959	—	—	2.840	—	38.306	—	76.482	44.329	10.112
1960	—	—	3.739	—	31.819	—	79.762	38.688	47.904
1961	—	—	5.931	—	23.114	—	96.408	44.335	51.214
1962	—	—	18.224	—	23.003	—	140.564 ²		44.478
1963	—	16.178	—	—	13.763	—	184.709		14.421
1964	—	—	—	—	26.209	—	165.319		51.034
1965	—	—	—	—	33.835	—	158.401		24.282
1966	—	—	—	—	34.200	—	138.078		37.934
C) ALTURA									
1958	—	—	—	—	—	—	—	—	17.300
1959	—	—	8.768	—	1.834	—	138	110	5.040
1960	—	—	7.618	—	3.077	—	205	—	7.429
1961	—	—	10.342	—	4.524	—	482	—	15.042
1962	—	—	24.868	—	107	—	426 ²		6.115
1963	3.416	—	—	—	—	—	—		17.551
1964	—	—	—	—	150	—	—		16.616
1965	—	—	—	—	300	—	284		19.033
1966	23	—	—	—	366	—	292		21.679
D) EXTERIOR (Gran Cabotaje y Altura)									
1967	—	—	—	—	34.974	—	118.227 ²		137.134
1968	—	—	—	—	27.513	—	123.244		160.806
1969	120	—	—	—	31.992	—	107.264		170.690
1970	—	—	—	—	36.285	—	97.050		137.096
1971	—	1.808	—	—	37.646	—	83.200		159.875
1972	—	—	—	—	41.180	—	90.162		155.480

¹ Desde 1962 la partida comprende "patatas, frutas, hortalizas y legumbres".

² Desde 1962, datos conjuntos para tomates y plátanos.

³ Es posible especificar la exportación de petróleo, carbón y maquinaria que, en pequeñas cantidades, siempre corresponden prácticamente en su totalidad al cabotaje, y, dentro de éste, al interinsular, lo mismo que los cereales, abonos, maderas y sal, si especificados en el Apéndice.

APENDICE XV

Origen y destino de las mercancías desembarcadas (sin petróleo) y embarcadas (1967-69)

DESEMBARCADAS			EMBARCADAS		
ORIGEN	Tm.	%	DESTINO	Tm.	%
Alemania W.	136.581	9,4	Alemania W.	339.070	3,8
Bélgica	136.062	9,3	Bélgica	863	0,1
Francia	101.442	6,9	Francia	46.245	5,2
Holanda	113.030	7,7	Holanda	120.403	13,6
Inglaterra	145.660	10,0	Inglaterra	289.640	32,8
Italia	86.151	5,9	Italia	44.625	5,1
Total Europa Occidental	718.926	49,2	Total Europa Occidental	535.683	60,7
Países Nórdicos	32.831	2,2	Países Nórdicos	19.442	2,2
Europa Socialista	110.521	7,6	Europa Socialista	7.096	0,8
Otros	94.503	6,5	Otros	7.884	0,9
<i>Total Europa</i>	956.781	65,5	<i>Total Europa</i>	570.105	64,6
Japón	24.585	1,7	Japón	206.758	23,5
Otros	23.113	1,6	Otros	13.595	1,5
<i>Total Asia</i>	47.698	3,3	<i>Total Asia</i>	220.353	25,0
Marruecos	18.523	1,3	Marruecos	22.798	2,6
Senegal	10.257	0,7	Otros	40.036	4,5
Otros	33.620	2,3			
<i>Total Africa</i>	62.400	4,3	<i>Total Africa</i>	62.834	7,1
Argentina	62.849	4,3	Argentina	5.761	0,7
Cuba	61.131	4,6	Otros	5.221	0,6
Estados Unidos	165.914	11,4			
Otros	41.735	2,8			
<i>Total América...</i>	337.629	23,1	<i>Total América...</i>	10.982	1,3
Alta mar ¹	56.596	3,8	Alta Mar ²	18.102	2,0

¹ "Alta mar", se refiere a pesca congelada transbordada en alta mar y traída por mercantes.

² "Alta mar", se refiere a carnada y enseres de pesca embarcados en mercantes con destino a pesqueros en alta mar.

APENDICE XVI

El movimiento anual de buques de pesca, por nacionalidades (1963-1972)

AÑO	NUMERO DE BUQUES			TONELAJE DE ARQUEO		
	Nacionales	Extranjeros	Total	Nacionales	Extranjeros	Total
1956	—	—	1.573	—	—	—
1963	4.289	1.301	5.590	527.576	715.795	1.243.371
1964	4.135	1.395	5.530	595.272	818.755	1.414.027
1965	4.243	1.853	6.096	1.083.077	1.261.645	2.344.722
1966	4.750	1.669	6.419	1.268.319	1.180.470	2.447.789
1967	4.861	1.519	6.380	1.307.904	1.193.080	2.500.984
1968	4.367	1.407	5.774	1.140.966	1.293.430	2.434.396
1969	3.820	1.892	5.712	1.118.418	2.410.854	3.529.272
1970	3.617	2.292	5.909	1.118.458	2.912.169	4.030.627
1971	3.818	2.038	5.856	1.130.333	2.242.647	3.372.980
1972	3.835	1.987	5.822	1.181.519	2.258.765	3.440.284

INDICE

	<u>Págs.</u>
La construcción del puerto	8
El tráfico general y su evolución	11
1. La etapa del despegue: 1883 - 1914	13
2. La etapa de las grandes crisis mundiales: 1914 - 1945 ...	18
a) La primera guerra mundial	18
b) La recuperación de la postguerra y la gran crisis económica mundial	20
c) La guerra civil	22
d) La segunda guerra mundial	23
3. El gran desarrollo moderno	25
El cabotaje nacional	31
1. El movimiento de barcos	31
a) El número	31
b) El tonelaje	32
2. El movimiento comercial	34
a) El movimiento global de mercancías	34
b) El reparto del tráfico de mercancías entre los puertos peninsulares e insulares	36
c) Las mercancías intercambiadas	40
El tráfico internacional	45
1. El movimiento de barcos	45
a) El número	45
b) El tonelaje	45
2. El movimiento comercial	47
a) El movimiento global de mercancías	47
b) El reparto del tráfico de mercancías entre los diversos países	49
c) Las mercancías intercambiadas	53
La Pesca	58
Bibliografía	62
Apéndices	