

PUERTOS Y ESPACIOS DE EXCLUSIÓN: EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

Luz Marina García Herrera
Carmen Rosa Delgado Acosta
Carmen Gloria Calero Martín

INTRODUCCIÓN

Los puertos constituyen en sí mismos espacios complejos y multifuncionales caracterizados por la imbricación de numerosas actividades relacionadas e interdependientes. A lo largo del proceso histórico del desarrollo portuario, numerosos factores han condicionado la distribución espacial de dichas actividades, como los derivados de su propia naturaleza, de factores ambientales, de la disponibilidad de suelo, de la existencia de comunicaciones, etc., de tal forma que su implantación espacial a lo largo del frente marítimo es diversificada.

Algunos de estos espacios funcionales ligados y complementarios a la dinámica de los puertos han presentado un acusado estado de degradación, con un negativo impacto visual y con una importante marginación desde el punto de vista social que los identifica como auténticos lugares de exclusión.

En el transcurso de la construcción del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, aparecieron en sus márgenes diversas actividades incómodas para la ciudad que han constituido espacios degradados dentro de la trama urbana. La ciudad de Santa Cruz ocupó el frente marítimo con las actividades propias de la función portuaria, de ahí que no es de extrañar que todas aquellas que fueran molestas para la vida urbana se ubicaran también en el litoral.

Aunque algunas de estas actividades persisten e incluso ocupan superficies importantes, tienden a desaparecer inmersas en el actual proceso de renovación morfológica y funcional al que está sometida la zona portuaria y todo el frente marítimo de la ciudad. No obstante, los espacios de exclusión permanecen, si bien con características muy diferentes. Las recientes transformaciones en la navegación marítima a escala global derivadas de la liberalización económica han conducido a la proliferación de barcos con banderas de conveniencia que burlan las normas de empleo y de seguridad de su tripulación, y suponen para los puertos canarios, permisivos con estas prácticas, el incremento del riesgo de aparición de espacios de exclusión social. El abandono de barcos en los puertos por parte de armadores o fletadores sin escrúpulos implica la dejación de obligaciones con su tripulación en relación al pago de salarios y atención de prestaciones básicas, de forma que esta, abandonada a su suerte y sin cobertura real por parte de las Administraciones públicas, queda en la práctica a expensas de la atención que le dispensan las entidades del tercer sector social.

En la presente comunicación se analizan, desde una perspectiva histórica, los espacios desvalorizados y las zonas de exclusión social del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, atendiendo a su diferente génesis y evolución, con la intención de mostrar la persistencia de

dinámicas segregadoras en el espacio portuario que han afectado tanto a la estructura urbana como a la vida social.

ESPACIOS DESVALORIZADOS Y ESPACIOS DE EXCLUSIÓN SOCIAL EN LA RELACIÓN CIUDAD-PUERTO

A lo largo de la historia, los puertos han constituido lugares fundamentales para el comercio, facilitando el intercambio de mercancías y la articulación de las rutas comerciales. Al mismo tiempo han funcionado como espacios de contacto cultural, relacionando culturas, valores, ideas e innovaciones tecnológicas. El origen de buena parte de las ciudades litorales y fluviales se asocia con la actividad mercantil de los puertos, y la relación que permitían con otros territorios y recursos lejanos; así, la tradición geográfica ha constatado la vinculación de la localización y el emplazamiento urbano con la disponibilidad de un hinterland y un foreland (Johnson 1974:119).

La estrecha asociación entre la ciudad y el puerto ha llevado a acuñar el término “ciudad-puerto” como expresión de esa simbiosis; de hecho, el puerto ha sido tradicionalmente un elemento central de la imagen de las ciudades costeras y una de las piezas clave de su desarrollo urbano (Magrinyà y Maza 2005).

La relación entre la ciudad y el puerto ha evolucionado en la medida en que, de modo paralelo, se han transformado las actividades de producción y de transporte. No es de extrañar, pues, que las sucesivas reconversiones de los ámbitos portuarios, y por extensión de los frentes costeros urbanos, se hayan asociado a las distintas rondas de acumulación del capital que abren nuevas oportunidades de inversión (Díaz Rodríguez y Armas Díaz 2008); pero, de igual modo, la dinámica de acumulación lleva consigo la destrucción o la desvalorización de los elementos funcionales al ciclo anterior en un continuo proceso de construcción-destrucción. Así, la evolución de los espacios portuarios está también ligada a la existencia de zonas desvalorizadas u obsoletas, sin olvidar sus efectos sobre las áreas urbanas próximas.

Para el Occidente europeo, Hoyle (1989, véase Sánchez Pavón 2003 y Lee *et al.* 2008) identificó cinco fases en la relación ciudad-puerto, que se corresponden con las distintas reestructuraciones espaciales y funcionales. En este epígrafe nos apoyamos en las mencionadas etapas para explorar la configuración de espacios urbanos desvalorizados y de exclusión social en los puertos o ámbitos vecinos a lo largo de la historia.

Durante la primera, que se sitúa desde la Alta Edad Media al siglo XIX, tiene lugar una estrecha asociación funcional y espacial entre la ciudad y el puerto; el puerto es la actividad económica fundamental de aquella. Pero la construcción de los puertos, y sus requisitos de funcionalidad y seguridad, está unida de igual modo a la aparición de zonas desvalorizadas socialmente, bien sean funcionales o complementarias a la actividad portuaria. Entre dichas zonas pueden señalarse las instalaciones destinadas al aislamiento de los pasajeros procedentes de naves con peligro de contagio o los lugares dedicados a la reparación de los buques (Murcia Navarro 1975, p. 67).

A continuación se produce una importante expansión portuaria, impulsada por el rápido crecimiento industrial y comercial que requiere un desarrollo portuario, más allá de los confines urbanos, a base de industrias y muelles lineales; ello ocasiona el crecimiento y distanciamiento de la ciudad y el puerto, lo cual ocurre desde el siglo XIX a principios del XX.

El desarrollo manufacturero de las ciudades portuarias decimonónicas convirtió a los puertos en zonas industriales; al mismo tiempo que en ámbitos asociados con actividades marginales, que tenían lugar en lugares próximos (prostitución, marginación...) (Magrinyà y Maza 2005), aparecen nuevos espacios depreciados así como los primeros efectos ambientales derivados de la actividad portuaria industrial.

La tercera fase se caracteriza por la separación y ampliación espacial del puerto respecto a la ciudad, que alcanza hasta mediados del siglo XX; esta disociación se produjo debido al crecimiento industrial (especialmente la localización costera de las refinerías de petróleo), la introducción de los barcos ro-ro y los servicios para los contenedores. El uso de los contenedores elimina las rupturas de carga en las terminales portuarias o interiores pero, al mismo tiempo, exige más superficie de suelo disponible. No es extraño, por tanto, que los espacios portuarios se fueran configurando como un recinto aislado de la ciudad, materializado en muchos casos mediante verjas y vallados, que evidenciaban su separación espacial y funcional (Martner 1999; Sánchez Pavón 2003; Lee *et al.* 2008).

El declive industrial que afectó a la mayoría de las grandes ciudades del mundo desarrollado, desde finales de los años setenta, se materializó en la aparición de extensas áreas degradadas donde anteriormente se realizaban actividades productivas (fábricas abandonadas, solares vacíos y terrenos industriales contaminados). Sobre estos espacios desvalorizados y de exclusión se produjo posteriormente, y en momentos distintos, una transformación con su ocupación para viviendas de lujo, parques públicos, mercadillos, lugares de recreación y turismo (Beauregard y Haila 1997).

Durante la cuarta etapa, en las últimas décadas del siglo XX, la función tradicional de los puertos se modificó como consecuencia de la actual ronda de globalización. De manera que los puertos no son solo un elemento o parte del transporte marítimo sino que se constituyen en auténticos nodos de transferencia modal (centros combinados de transporte marítimo y terrestre), al tiempo que adquieren la naturaleza de plataformas logísticas, con una serie de actividades de valor añadido que exceden las de carga, descarga y almacenamiento (Sánchez Pavón 2003). Paralelamente se produce una redefinición profunda de las relaciones económicas entre la ciudad y el puerto, que impulsa el acercamiento e integración de ambos (Lee *et al.* 2008, p. 372 y 377); se considera que los espacios portuarios abandonados o infrutilizados han de convertirse en una oportunidad, tanto para la ciudad como para el puerto. Pero la integración entre la ciudad y el puerto no está exenta de sombras. Una de las manifestaciones del dramático aumento de la competencia en el comercio marítimo mundial (Lee *et al.* 2008, p. 373) es la proliferación de los barcos con banderas de conveniencia o la existencia de los 'segundos registros' de buques, instrumentos que, unidos a la desregulación laboral, están provocando la aparición de espacios de exclusión social dentro de los recintos portuarios.

La quinta fase se identifica con la recuperación urbana de los frentes marítimos y fluviales desde los años ochenta del siglo pasado. El gran puerto marítimo consume mucho espacio, tanto terrestre como marino, a la vez que comienzan las intervenciones de renovación urbana del centro histórico.

EL CASO DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

El Puerto de Santa Cruz de Tenerife se organizó a partir de los últimos años del siglo XV en torno a una amplia zona litoral abierta, sin resguardos profundos, que había sido elegida para

el acceso a la isla en la fase final de la conquista. Aparte de cierto abrigo que permitía fondear o varar en las distintas playas, desde mediados del siglo XVIII, el puerto de Santa Cruz disponía de una dársena derivada de la existencia de un pequeño muelle que, además, era el único de importancia del archipiélago, junto a otros de menores dimensiones (Martín Galán, 2008, p. 31).

El emplazamiento del puerto estuvo condicionado inicialmente por circunstancias ambientales relativamente favorables: buenos fondos, resguardado de los vientos, playas suficientes... pero también primó la accesibilidad al interior de la isla, especialmente a la comarca de Agüere, donde se estableció La Laguna, capital de Tenerife, con una situación privilegiada ya que desde allí se accedía con facilidad tanto al norte como al sur de la isla.

Desde el castillo de Paso Alto, al norte, hasta la desembocadura del barranco Hondo, al sur, se extendía el litoral que, con el tiempo, será ocupado por el desarrollo portuario de Santa Cruz de Tenerife. Sin embargo, el núcleo urbano se edificó en la trasera de la denominada Caleta de Blas Díaz, lugar elegido para la construcción de los primeros muelles que defendía el castillo de San Cristóbal y se fue extendiendo hacia el interior. De esta forma, desde principios del siglo XVI comienza a destacar un lugar central que concentrará durante siglos el desarrollo de las infraestructuras portuarias y que se convertirá en la puerta de entrada a la ciudad y al resto de la isla, por lo que del mismo modo reunirá las más importantes obras de habilitación, acceso y embellecimiento.

El resto del litoral que se extendía hacia el norte y el sur estaba constituido por pequeñas playas de arena o callaos, normalmente en la desembocadura de los diversos barrancos y algunas puntas o salientes. A lo largo de ese espacio costero o “marina” y en diferentes momentos se localizarán distintas actividades que se irán situando en la costa, más o menos próximas al puerto principal, bien por su estrecha relación con este, bien por tratarse de actividades relativamente molestas que, por su propia naturaleza, quedaban excluidas de la trama urbana principal.

De acuerdo con las distintas fases de la relación ciudad-puerto y la aparición en cada uno de estos períodos de espacios desvalorizados o de exclusión, el Puerto de Santa Cruz de Tenerife presenta la dinámica que pasamos a exponer.

Primeros usos y espacios desvalorizados

La búsqueda de condiciones de seguridad marcó, durante los primeros siglos, los principales usos litorales (Martín Galán, F. 2008). Por ello, una de las primeras ocupaciones del litoral fue la militar que, desde el principio, desarrolla un conjunto de castillos, baterías y muralla defensiva a lo largo de la costa. Con el tiempo, una vez superada la fase de inseguridad, gran parte de la construcción militar queda obsoleta y se va abandonando, lo que provoca su ruina progresiva y, en parte, su destrucción a costa del desarrollo de la ciudad, tal como ocurrió con el castillo de San Cristóbal, con la mayor parte de la muralla y con las distintas baterías que la jalonaban a lo largo del litoral.

También la seguridad sanitaria utilizó la costa para instalar en el siglo XVIII el Lazareto de aislamiento de los pasajeros y tripulaciones que arribaban al puerto en barcos “contagiados”. Los Llanos, al sur del muelle principal, tras el barranco de Santos, fue el lugar elegido y la zona se convirtió a partir del siglo XVIII en un área marginal que más tarde iba a ser ocupada por un conjunto de actividades molestas para la ciudad que crecía hacia el interior. El Cabildo,

en 1784, alquila un edificio de reciente construcción destinado inicialmente a la salazón de pescado y lo convierte en Lazareto, trasladando la actividad que ocupaba una vieja casa, casi en ruinas a escasa distancia (Cioranescu, A. 1977, vol. II, p. 238). De alguna forma, la ubicación del Lazareto estigmatizó la zona que, a pesar de la proximidad y la facilidad de comunicación con el centro urbano una vez superado el escollo del barranco de Santos, quedó apartada y señalada como espacio propio para el desarrollo de determinados equipamientos y usos no deseables, aunque necesarios.

En el litoral norte, aunque con menor presencia, también aparecen determinados usos que la propia ciudad expulsaba o que necesariamente tenían que ubicarse próximos al mar y el puerto: los hornos de cal solían provocar molestias dentro del casco urbano y, además, la piedra se importaba y llegaba por mar desde las islas de Lanzarote y Fuerteventura, por ello, desde 1515 en la marina, detrás de la Caleta de Blas Díaz, funciona el primero (Cioranescu, A. 1977, vol I, p. 349); más tarde se construyen otros que se van localizando a lo largo de la costa, tanto al norte como al sur del puerto principal. La proximidad aquí es un elemento favorecedor ya que la piedra debía ser transportada desde los barcos hasta los hornos, siendo en muchas ocasiones traída en barcas a remo hasta la playa más cercana.

Otra de las actividades más representativa es la construcción de navíos que se realizaba en la misma playa donde se habilitaban los elementos necesarios para el proceso, el almacenaje de madera y herramientas, etc. Esta actividad, que fue importante en casi todas las Islas, tuvo en el litoral de Santa Cruz un desarrollo relativo. Sabemos que desde el siglo XVI al XIX funcionaron ocasionalmente dos varaderos en la costa, uno en la playa de Almeida y otro en la propia caleta, que tuvieron bastante actividad a pesar de la escasez de madera y de las prohibiciones del Cabildo (Cioranescu, A., vol. I, p. 246). También la salazón de pescado implantó sus instalaciones en la costa desde épocas tempranas y recibió históricamente impulsos por parte de los gobiernos municipal y central entre los siglos XVIII y XIX, y algunas iniciativas particulares interesantes (Cioranescu, A., vol. IV, p. 26). Sin embargo, aunque la actividad no tuvo un desarrollo importante, sí tuvo una implantación espacial destacada: los saladeros que se construyeron en el litoral norte próximos al barranco de Valleseco pervivieron hasta bien entrado el siglo XX.

Renovación de usos e instalación de industrias de impacto negativo

A pesar de la escasa industrialización de la isla, en el entorno del Lazareto, desde finales del siglo XIX y durante las tres primeras décadas del XX, va a ir localizándose un conjunto de actividades diferentes como el matadero municipal, la fábrica de hielo, la fábrica del gas, la eléctrica y más tarde la refinería y algunas industrias químicas, depósitos de combustibles de la Junta de Obras del Puerto, etc., todas ellas molestas para la ciudad y sus habitantes y algunas altamente peligrosas. De esta forma, este sector del litoral se convierte durante siglos, sin aparente posibilidad de reversión, en un espacio marginal, de espaldas a la ciudad y al desarrollo urbano. La construcción de la Avenida Tres de Mayo y la instalación en sus márgenes de un conjunto de empresas de características similares reforzaron durante todo este período el carácter marginal de un amplio sector costero en el sureste de la ciudad donde, además, desde 1930 se organiza un sector como vertedero urbano.

En el último cuarto del siglo XIX, el área litoral entre el muelle y el barranco de Almeida se consolidó como el espacio utilizado en la construcción y reparación de naves, y albergó hasta bien entrado el siglo XX cuatro varaderos especializados (Cioranescu, A., vol. III, p. 415).

Debido a su posición geográfica, el puerto de Santa Cruz ha sido un lugar destacado en el aprovisionamiento de combustible. En la época del carbón, el suministro quedó en manos de empresas particulares de importación y exportación, vinculadas al capital extranjero, que establecieron en el litoral los depósitos desde donde se trasladaba este combustible. En 1881 existían cuatro almacenes con sus propios muelles de servicio. El desplazamiento del carbón por el petróleo coincide con la instalación de la refinería y genera en el entorno del puerto un conjunto de depósitos y un complejo tendido de tuberías para el suministro directo en los muelles. Los viejos diques carboneros y las instalaciones de almacenaje quedaron obsoletos y se van abandonando, siendo estos espacios en parte ocupados por nuevas instalaciones de suministro o permaneciendo durante años a la espera de procesos de reconversión.

Desaparición de algunos usos incómodos y aislamiento respecto a la ciudad

Durante la segunda mitad del siglo XX, el puerto crece de forma importante aumentando sensiblemente la superficie destinada a los muelles a la vez que se disocia de la ciudad que pierde poco a poco su estrecha vinculación con el mar.

Algunas de las actividades tradicionales, como los varaderos o los viejos saladeros de pescado que se localizaban al noreste del muelle principal, van desapareciendo en el proceso de crecimiento de la estructura portuaria que incorpora esos espacios y los modifica. En Santa Cruz de Tenerife, la separación visual del puerto respecto a la ciudad se produjo a principios de los años sesenta, tras la construcción de la segunda alineación de los Muelles de Ribera que sustituyó el litoral existente entre la ciudad y el puerto por la Avenida de Anaga (Murcia Navarro 1975, p. 63). De esta manera, el desarrollo portuario absorbió espacios obsoletos, liquidando en este proceso la principal playa de la ciudad.

En la zona sureste del litoral, la acumulación de basuras no solo del municipio capitalino sino de otros municipios vecinos que habían elegido el emplazamiento del viejo Lazareto, había crecido de tal forma que, hacia 1980, ocupaba alrededor de 120.000 m² y había generado una montaña que alcanzó los 43 metros de cota máxima. Cuando se clausuró en 1984, la situación era insostenible por la elevada contaminación de las aguas próximas, por los desechos que eran trasladados por las corrientes por toda la costa sur y este de la isla y, también, por la inestabilidad de la propia montaña de basura con zonas permanentes de combustión espontánea (*El Día*, 1995). Esta clausura generó una amplia zona muy degradada desde el punto de vista ambiental, colindante además con la refinería de petróleo y otras instalaciones industriales en desuso que suponían un importante reto para la ciudad.

Todos estos equipamientos y actividades productivas que a lo largo de la historia se han emplazado en el entorno portuario han provocado un notable deterioro ambiental y, además, han impedido el desarrollo urbano o han perjudicado gravemente a los barrios colindantes que han sufrido graves procesos de decadencia y degradación (Fernández, F. y Ación, E. 2002, p. 440). De la misma forma, las actividades vinculadas al puerto han generado la existencia de grupos de personas que trabajaban de forma permanente u ocasional en todo tipo de labores relacionadas con los muelles, el intercambio o la producción en empresas situadas en el área litoral. Gran parte de estos trabajadores pertenecían al proletariado urbano y residían en los barrios de El Cabo y Los Llanos o en el mismo San Andrés. Las crisis periódicas y los cambios de actividad afectaban directamente a estos grupos de trabajadores que se veían obligados a emigrar, practicar la mendicidad o pasar a desempeñar actividades marginales para poder sobrevivir (Martín, U. 2003, p. 39).

Nuevos espacios de exclusión social

Desde la última década del siglo XX, Santa Cruz de Tenerife inicia un proceso de transformación y regeneración de su frente marítimo que tiene como objetivo la revitalización del área portuaria y la apertura de la ciudad al mar. Estas acciones suponen la desaparición de las actividades molestas residuales y la aparición de nuevos usos comerciales, turísticos, deportivos, de ocio o culturales (Díaz Rodríguez y Armas Díaz 2008).

La intensa revitalización y renovación que caracteriza a los puertos en la actualidad se produce en un contexto de globalización económica en el que la liberalización comercial, la desregulación y la privatización determinan las relaciones tanto de producción como de distribución, de forma que los proyectos de mejora del litoral marítimo de Santa Cruz vienen acompañados de cambios en las condiciones del tráfico marítimo, responsables del surgimiento de los nuevos espacios de exclusión social que afectan a los puertos.

El proceso de globalización y de liberalización económica ha ocasionado una desregulación en la industria del transporte marítimo con consecuencias muy negativas en el cumplimiento de las normativas de seguridad, que afectan tanto a la navegación como a las condiciones laborales de los trabajadores. Uno de estos efectos es la proliferación de barcos con banderas de conveniencia que burlan las normas de empleo y de seguridad de la tripulación y que suponen, para los puertos que actúan con permisividad en el control normativo, el incremento del riesgo de aparición de espacios de exclusión social en sus instalaciones portuarias.

La búsqueda de altos beneficios económicos reduciendo costes en salarios y mantenimiento del buque ha motivado el incremento de barcos que navegan con banderas de conveniencia (BdC), es decir, registrados en pequeños Estados, con frecuencia empobrecidos, incapaces de ejercer control sobre la navegación. Esta denominación se refiere, por tanto, a los países que abren sus registros a buques que, o bien son propiedad de extranjeros, o bien están bajo su control pero en condiciones muy beneficiosas para los armadores.¹ La existencia de las BdC origina una situación de alegaldad de la navegación a escala mundial pues, aunque mantienen formalmente el principio de sometimiento a las normas jurídicas, en la práctica lo vacían de contenido al no existir control real y efectivo de los buques. Ello explica que las BdC sean un instrumento ideal para la empresa multinacional que trata de eludir la reglamentación estatal y regular, con entera libertad, sus métodos de funcionamiento (González Goyanes, 2006).

Esta situación ha motivado el aumento de barcos que navegan incumpliendo las reglas y estándares internacionales aplicables tanto a las condiciones de seguridad como a las relaciones laborales con la tripulación. Muchos de los barcos son considerados “substandard”, pues navegan con muchas deficiencias físicas y con un número de tripulantes inferior a lo reglamentado. Dicha tripulación suele, además, ser una mano de obra barata contratada en países pobres y con contratos laborales muy precarios.

En ocasiones, las navieras no necesitan recurrir a países suministradores de banderas de conveniencia. La búsqueda de la competitividad, tanto portuaria como empresarial, justifica la existencia en algunos países desarrollados de un “segundo registro” de buques, que permite un cumplimiento más “relajado” de la normativa vigente. Desde el año 1992, Canarias cuenta con un Registro Especial de Buques y empresas navieras de Canarias (REBECA) que, amparado en el singular Régimen Económico y Fiscal del archipiélago, tiene como objetivo

proporcionar beneficios fiscales, administrativos y sociales a los armadores y fletadores pero, en la práctica, ha derivado hacia una permisividad en el control normativo, de forma que prácticamente la mitad de los buques europeos se encuentran registrados en los puertos canarios. Esta circunstancia ha motivado que los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria hayan sido denunciados por varias organizaciones ecologistas (Greenpeace, Océana, Fundación para la vida salvaje-WWF, etc.) y por la Federación Internacional del Transporte de ser las puertas de entrada en la Unión Europea de barcos con banderas de conveniencia.

La relajación en el cumplimiento de las normas de seguridad en la navegación ha derivado en un incremento de barcos abandonados en los puertos habituales de escala.²

Una de las más sangrantes consecuencias de esta situación es el estado de indefensión de su tripulación, pues el abandono implica que el propietario del buque deje de cumplir las obligaciones respecto a la pronta repatriación y pago de la remuneración adeudada, así como la cobertura de las necesidades básicas (alimentación adecuada, alojamiento y atención médica). Así pues, la tripulación se ve obligada a permanecer en el barco, a la espera de regresar a su país de origen y con la esperanza de poder cobrar todo, o parte, del salario impagado. Empieza así una odisea que puede alargarse en el tiempo, motivando la aparición en los puertos de espacios de exclusión social.

El puerto de Santa Cruz de Tenerife, al igual que el de La Luz y Las Palmas en Gran Canaria y muchos de los grandes puertos españoles, se han visto afectados en los últimos años por estas circunstancias derivadas del abandono de las tripulaciones de los barcos con BdC. En 1999, el buque de bandera rusa *Novorosiskiy Rabochiy* protagoniza el primer ejemplo de semiabandono; en este caso se produce la detención del barco, y aunque el consignatario no se desentiende totalmente de la tripulación, mantiene en el puerto a más de 50 trabajadores durante casi tres años, en espera de vender el barco. En 2005 se repite esta misma situación con los 4 marinos del barco frigorífico de bandera china *Long Sheng*, y en 2006 con los tres trabajadores filipinos del barco de bandera panameña y armador canario, *Guajira*. No obstante, el escenario más problemático se produjo en junio de 2006 con el barco de bandera panameña *City Of Tema*. El armador griego no solo abandonó el barco sino que se desentendió de los 14 marinos de diversas nacionalidades —búlgara, rumana, ucraniana y birmana— que permanecieron en el puerto de Santa Cruz durante dos años. Esto supuso dejar en situación de total desamparo a la tripulación que, privada de salarios y de asistencia médica, social y económica, permaneció confinada en el barco a la espera de resolver su situación laboral.

Ante la inexistencia de instrumentos jurídicos eficaces, la solución del problema suele dilatarse en el tiempo y mientras la Organización Internacional el Trabajo se encarga de solventar los escollos legales para la repatriación y el pago de lo adeudado, la supervivencia cotidiana se encuentra en manos del tercer sector social, el centro de acogida *Stella Maris* perteneciente a la Pastoral del Mar, que actúa en el puerto de Santa Cruz desde 1998.

Según la normativa vigente, el Instituto Social de la Marina, organismo dependiente del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, es el encargado, dentro del marco especial del Régimen Especial de trabajadores del mar, de proceder a las prestaciones básicas de las tripulaciones. Pero ello supone presentar solicitudes de ayuda que exigen la presentación de informes en los que quede demostrada de forma fehaciente la carencia de medios económicos. Estas limitaciones burocráticas impuestas por la Administración pública a personas carentes

de los más mínimos recursos y la ausencia de una normativa internacional efectiva, deja a las tripulaciones a merced de las ayudas sindicales (Federación Internacional del Transporte-ITF) y, sobre todo, de las organizaciones no gubernamentales. El ITF se suele ocupar de las cuestiones laborales, que implica el embargo del barco y el trámite de las repatriaciones que compete, por este orden, al armador, al país de la bandera del barco y, por último, al de la bandera del puerto. El *Stella Maris*, por su parte, se ocupa de atender las necesidades inmediatas de los marinos abandonados —atención primaria, sanitaria, jurídica, económica, etc.—. Una vez más, los grupos sociales más vulnerables quedan a expensas de las ayudas ofrecidas por las entidades del tercer sector social, las únicas dispuestas a hacer frente de manera eficaz a las situaciones cotidianas de exclusión sobrevenidas.

Este abandono de las tripulaciones de los barcos con BdC, relacionado con la liberalización del transporte marítimo que ha acompañado al proceso de globalización económica, es lo que provoca la aparición en los puertos de espacios de exclusión social, poniendo en evidencia las negativas consecuencias que dicho proceso de desregulación laboral produce en los trabajadores del mar.

Los intentos de paliar el problema mediante la reforma del derecho marítimo y la aparición en febrero de 2006 del *Convenio Refundido del Mar* —que recoge entre otras cuestiones la creación de las *Comisiones de Bienestar*— no parecen que sean soluciones eficaces mientras sigan existiendo los registros de banderas de conveniencia y los segundos registros, responsables de la generación de estas problemáticas situaciones.

BIBLIOGRAFÍA

- ARMAS DÍAZ, A.: “En torno a la mercadotecnia urbana: reorganización y reimaginación de la ciudad”, *Biblio3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XII, núm. 712, 20 de marzo de 2007.
- BARROSO HERNÁNDEZ, N.: *Puerto de la Cruz, la formación de una ciudad*, Excmo. Ayuntamiento de Puerto de la Cruz, Tenerife, 1997.
- BEAUREGARD, R. y HAILA, A.: “The unavoidable incompleteness of the city”, *American Behavioral Scientist*, núm. 41, 1997.
- CIORANESCU, A.: *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife: Servicio de Publicaciones de la Caja General de Ahorros, 3 vols., 1997.
- DÍAZ RODRÍGUEZ, M. C. y ARMAS DÍAZ, A.: “Puertos y espacios públicos renovados: el puerto de Santa Cruz de Tenerife”, comunicación presentada al *XVIII Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, octubre de 2008.
- DOMÍNGUEZ CABRERA, M. P.: “El registro especial de buques de Canarias”, *REDUR*, núm. 2, 2004, <http://www.unirioja.es/dptos/dd/redur/numero2/dominguez.pdf>.
- GONZÁLEZ GOYANES, D.: “Los abandonos de tripulaciones en España. Período 2000-2005. Aspectos sociales y procesos legales”, *Coordination marée noire*, 2006, octubre. <http://www.coordmarenoire.net/spip.php?article4406&lang=fr>
- JOHNSON, J.: *Geografía Urbana*, Barcelona: Ed. Oikos-Tau, 1974.
- LEE, S. W.; SONG, D. W. y DUCRUET, C.: “A tale of Asia’s world ports: The spatial evolution in global hub port cities”, *Geoforum* 39, 2008, pp. 372–385.
- MAGRINYÀ, F. y MAZA, G.: “Tinglados de Barcelona: la incorporación de espacios del puerto a la ciudad (1981-2002)”, *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. IX, núm. 193, 15 de julio de 2005.
- MARTÍN GALÁN, F.: *El mar, la ciudad y el urbanismo. Vivir el litoral en las ciudades históricas de Canarias*, Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, Autoridad Portuaria de Las Palmas y Fundación Puertos de Las Palmas, 2008.
- MARTÍN HERNÁNDEZ, U.: *Cien Años de lucha portuaria. Aproximación histórica al sindicalismo en el puerto de Santa Cruz de Tenerife*, Portuarios de Tenerife, FUNESPOR y Centro de la Cultura Popular Canaria, 2003.
- MARTNER PEYRELONGUE, Carlos: “El puerto y la vinculación entre lo local y lo global”, *EURE (Santiago)*. [online]. set. 1999, vol. 25, núm. 75, [citado 13 Julio 2008], pp.103-120. Disponible en http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611999007500005&lng=es&nrm=iso
- MURCIA NAVARRO, E.: *Santa Cruz de Tenerife. Un puerto de escala en el Atlántico*, Aula de Cultura de Tenerife, 1975.
- SÁNCHEZ PAVÓN, B.: “El futuro de las relaciones puerto-ciudad”, *Instituto Universitario de Estudios Marítimos*, documento 6/2003, Universidade da Coruña, 2003. Disponible en <http://www.udc.es/iuem>

NOTAS

¹ La inscripción de un buque en un registro de conveniencia es sumamente fácil de obtener y sirve, entre otros fines, para: evitar las leyes y reglamentaciones que se aplican en los países desarrollados a la seguridad de la navegación y a la marina mercante; recurrir íntegramente a capitanes, oficiales y tripulación extranjera en número inferior al que exigiría el tipo de buque, reduciendo así los costes salariales y de seguridad social respecto a la mano de obra necesaria para explotar los buques; obtener un ahorro considerable como consecuencia de no estar obligado el explotador del buque a soportar un gravamen sobre los fletes o beneficios obtenidos, quedando sujeto tan solo al pago de derechos de registro y de tasas anuales en función del tonelaje del buque (González Goyanes, D. 2006).

² Un armador con problemas de solvencia empieza por retrasar el pago de los sueldos de los tripulantes, después extiende sus deudas a provisionistas, consignatarios, organismos portuarios, etc., y finalmente le embargan el barco. Si no puede saldar sus deudas, abandona el mismo y, con él, a la tripulación, que a partir de ese instante queda a merced de la caridad de la gente en el puerto en que se encuentre. La tripulación se aferra al barco, pues es la única garantía de poder cobrar todo o parte de lo que le deben, pero no tiene dinero para alimentos ni combustible. Empieza una odisea que puede durar más de un año. La tripulación necesitará un abogado que los represente y que presente una demanda adicional de embargo en defensa de los sueldos de los tripulantes.